

# **Neue Städte**

-

## **Modell einer nachhaltigen New Town-Planung und dessen Anwendung in China**

Von der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart  
zur Erlangung der Würde einer Doktorin (Dr.-Ing.) der  
Ingenieurwissenschaften genehmigte Abhandlung

Vorgelegt von  
**Yajin Zhang**  
aus Shanxi, V.R.China

Hauptberichter: Prof. Dr.habil. Michael Trieb  
Mitberichter: Prof. Dr.-Ing. Helmut Bott  
Mitberichter: Prof. Dr.-Ing. Wolf Reuter

Tag der mündlichen Prüfung: 14.02.2012

Städtebau-Institut der Universität Stuttgart

2012





## Inhaltsverzeichnis

I	Abkürzungsverzeichnis.....	7
II	Ortsregister.....	8
III	Zeittafel der chinesischen Dynastien und ihrer Hauptstädte.....	13
III	Kurzfassung/Summary.....	15
1	Einleitung.....	21
1.1	Problemstellung der Arbeit.....	22
1.2	Ziel der Arbeit.....	26
1.3	Forschungshypothese.....	27
1.4	Forschungsstand.....	28
1.5	Arbeitsmethode.....	29
1.6	Schwerpunkt und Einschränkung der Arbeit.....	30
1.7	Ergebnisse der Arbeit.....	30
2	Grundlagen und Entwicklung der Neuen Stadt.....	33
2.1	Entwicklungsziele der Neuen Stadt.....	34
2.1.1	Definition der Neuen Stadt.....	34
2.1.2	Ziel der Entwicklung Neuer Städte.....	36
2.1.3	Die historische Neue Stadt und die „moderne Neue Stadt“.....	40
2.2	Theorie und Praxis der modernen Neue Stadt-Planung in Westeuropa.....	42
2.2.1	Rückblick auf vier Generationen der modernen Neuen Städte.....	42
2.2.2	Die Gartenstadt-Theorie von Howard und die erste Generation der Neuen Städte.....	44
2.2.2.1	Die Gartenstadt-Theorie.....	44
2.2.2.2	Die Neue Stadt-Entwicklung in der Theorie.....	46
2.2.2.3	Die Eigenart der ersten Generation der Neuen Stadt.....	50
2.2.2.4	Erfolge und Probleme der ersten Gartenstadt-Generation.....	55
2.2.3	Funktionalismus und die zweite Generation der Neuen Städte .....	57
2.2.3.1	Funktionalismus und die Moderne Städtebau-Theorie.....	57
2.2.3.2	Die Neue Stadt-Entwicklung der 1960er Jahre.....	60
2.2.3.3	Die Eigenart der zweiten Generation der Neuen Städte.....	65
2.2.3.4	Erfolge und Probleme der zweiten Generation der Neuen Städte.....	69
2.2.4	„Verlust des Leitbildes“ - die dritte Generation: Neue Städte der 1970er Jahre.....	72
2.2.4.1	Die Verzweiflung am Funktionalismus und dessen Korrektur.....	72
2.2.4.2	Die regionale Entwicklung durch die Form der Neuen Städte.....	74
2.2.4.3	Die Eigenart der dritten Generation der Neuen Städte.....	82
2.2.4.4	Erfolge und Probleme der dritten Generation der Neuen Städte.....	88
2.2.5	Die europäische Neue Stadt heute (nach 1990) - vierte Generation der Neuen Städte.....	90
2.2.5.1	Eine nachhaltige Stadt als gemeinsames Leitbild.....	90

2.2.5.2	Die Stadtaufwertung in Form der Neuen Städte.....	98
2.2.5.3	Die Eigenart der vierten Generation der Neuen Städte.....	105
2.2.5.4	Erfolge und Probleme der vierten Generation der Neuen Städte.....	111
2.3	<b>Rückblick auf die moderne Neue Stadt-Planung.....</b>	<b>116</b>
2.3.1	Die Verwirklichung der vielfältigen Ziele der Neuen Stadt-Entwicklung in Westeuropa.....	116
2.3.2	Die Stärke und die Schwäche der modernen Neuen Städte.....	119
2.4	<b>Was soll eine Neue Stadt leisten? - Europäische Erfahrungen.....</b>	<b>123</b>
2.4.1	Die theoretische Grundlage der Entwicklung der Neuen Städte.....	124
2.4.2	Planungsgrundsätze auf der Basis der aktuellen Generation europäischer Neuer Städte (nach 1990).....	129
2.5	<b>Fazit.....</b>	<b>130</b>

3	<b>Die chinesische Neue Stadt-Planung.....</b>	<b>131</b>
3.1	<b>Die Geschichte der Neuen Stadt in China.....</b>	<b>132</b>
3.1.1	Die Politik als Ursache der Gründung von traditionellen chinesischen Neuen Städten.....	132
3.1.2	Die chinesische Gesellschaftsstruktur als Hintergrund der Stadt.....	135
3.1.3	Die traditionelle chinesische Stadtplanung, Stadtgestalt und ihre vielfältige Bedeutung.....	137
3.1.4	Der gemeinsame Charakter der traditionellen chinesischen Neuen Städte.....	144
3.1.5	Bewertung der traditionellen chinesischen Neuen Städte.....	150
3.2	<b>Die chinesische Städtebau-Geschichte von 1840 bis 1949.....</b>	<b>151</b>
3.2.1	Die äußere Fremdbeeinflussung und die innere Industrie- und Handelsentwicklung.....	151
3.2.2	Die Stadtentwicklung und -planung in dieser Phase.....	153
3.2.3	Die Eigenart der ersten Generation der modernen chinesischen Neuen Städte.....	156
3.2.4	Der Einfluss der ersten Generation der chinesischen Neuen Städte.....	161
3.3	<b>Die chinesische Städtebau-Geschichte von 1949 bis 1979.....</b>	<b>162</b>
3.3.1	Die Industrialisierung als primäres Ziel.....	162
3.3.2	Die Urbanisierungsprozesse und die Neue Stadt-Entwicklung .....	164
3.3.3	Die Eigenart der zweiten Generation der modernen chinesischen Neuen Städte .....	169
3.3.4	Der Einfluss der chinesischen Industriestädte .....	172
3.4	<b>Die chinesische Städtebau-Geschichte von 1979 bis 1992.....</b>	<b>175</b>
3.4.1	Die Neuen Städte der dritten Generation in China: Ein Nebenprodukt der staatlichen Wirtschaftsstrategie..	177
3.4.2	Das moderne Shenzhen als globales Gesicht Chinas.....	178
3.4.3	Die Eigenart der dritten Generation der modernen chinesischen Neuen Städte.....	181
3.4.4	Der Einfluss der chinesischen „globalen Stadt“.....	184
3.5	<b>Die Phase der Beschleunigung des chinesischen Städtebaus (1992 bis 2011).....</b>	<b>186</b>
3.5.1	Die chinesischen Neuen Städte der vierten Generation (1992 bis 2011).....	187
3.5.2	Die Neuen Städte der Metropole Shanghai.....	188
3.5.3	Bewertung der Neuen Städte der Metropole Shanghai.....	196
3.5.4	Die sprunghafte Entwicklung der Mittelstädte.....	200
3.5.5	Kleinstädte mit Neuen Städten - Hilfsmittel für besondere Wirtschaftsziele.....	204
3.5.6	Die Eigenart der aktuellen Generation der modernen chinesischen Neuen Städte.....	208
3.5.7	Der Einfluss der aktuellen chinesischen Neuen Städte.....	211
3.6	<b>Die Neue Stadt als eine der wichtigsten Stadtentwicklungsstrategien in China.....</b>	<b>212</b>
3.6.1	Der Weg der Urbanisierung und Industrialisierung in China.....	212

3.6.2	Neue Städte als Entlastungsinstrument, wirtschaftliche Knotenpunkte und regionale Entwicklungsmotoren.....	214
3.6.3	Behebung der Wohnungsnot und eine höhere Wohn- und Lebensqualität.....	215
3.6.4	Stadterneuerung durch Stadtneubau.....	215
3.6.5	Neue materielle Welt mit Neuem Stadt-Image und Neuer Stadt-Kultur.....	216
3.6.6	Einnahmen aus der Landverpachtung.....	216
3.7	Wissensstand in China.....	219
3.8	Die Besonderheit der chinesischen Neuen Städte.....	222
3.9	Die neue chinesische Gesellschaft und Kultur als Ziel der Neuen Stadt-Planung.....	227
3.9.1	Die Grundsätze der chinesischen Neuen Stadt-Entwicklung.....	227
3.9.2	Die chinesische Neue Stadt für chinesische Einwohnerbedürfnisse.....	230
3.9.3	Die Neue Stadt für die Bedürfnisse der modernen chinesischen Stadtbewohner.....	230
3.9.4	Die Realisierung der chinesischen Neuen Städte.....	241
3.10	Fazit.....	243
4	Die Arbeitsergebnisse - Das Modell einer nachhaltigen Neuen Stadt-Planung.....	245
4.1	Was benötigt eine Neue Stadt?.....	246
4.1.1	Das Stadtimage der Neuen Stadt.....	247
4.1.2	„Humanität im Zentrum“ – Die Neue Stadt als Wiege einer neuen Gesellschaft.....	249
4.1.3	Triade der Initiatoren.....	250
4.1.4	Regionale Bedürfnisse als Hintergrund.....	251
4.2	Die Planung der Neuen Stadt als Aufgabe.....	252
4.2.1	Die Konfliktpotenziale der Neuen Stadt - Das Paradoxon der Neuen Stadt.....	252
4.2.2	Die Planungsgrundsätze der Neuen Stadt-Planung.....	258
4.3	Das Neue Stadt-Entwicklungsmodell.....	261
4.3.1	Der Arbeitsprozess.....	261
4.3.2	Das normative Neue Stadt-Entwicklungsmodell : Inhalte der Neuen Stadt-Planung.....	261
4.3.3	Das reale Planungsmodell der Neuen Stadt-Entwicklung.....	266
5	Konkretes Arbeitsmodell der Neuen Stadt-Entwicklung.....	269
5.1.	Gründung einer Stadt.....	270
5.1.1	Staatliche und kontinuierliche Stadtentwicklungspolitik und -strategie.....	270
5.1.2	Der Rahmen der regionalen Stadtentwicklungsplanung.....	273
5.1.3	Die Organisation und Umsetzung.....	279
5.1.3.1	Die Herkunft der Grundstücke.....	279
5.1.3.2	Die Finanzierung der Neuen Stadt.....	282
5.1.3.3	Die Steuerung der Neuen Stadt-Entwicklung.....	284
5.1.3.4	Die Planung der Neuen Stadt.....	288
5.2	Eine soziale ausgewogene Gesellschaft ermöglichen.....	291
5.2.1	Die Ausgewogenheit zwischen Arbeitsplätzen und Wohnungen.....	292
5.2.2	Die Ausgewogenheit zwischen den sozialen Schichten.....	298
5.2.3	Gleichgewicht zwischen Einwohnerzahl und öffentlichen Einrichtungen.....	302

5.3	Planung der Neuen Stadt.....	307
5.3.1	Ganzheitliches Entwicklungskonzept der Stadt.....	307
5.3.2	Lage und Programm.....	307
5.3.3	Stadtstruktur - Kombination von Bindung und Flexibilität.....	312
5.3.4	Entwicklung eines effektiven und sozial ausgerichteten Nutzungskonzeptes.....	319
5.3.5	Entwicklung eines zeitorientierten Verkehrskonzeptes.....	324
5.3.6	Raumtypologie, Dichte, Höhe und Masse.....	329
5.4	Der Entwurf der Stadt.....	333
5.4.1	Stadtimage mit nachhaltiger Entwurfsidee.....	333
5.4.2	Stadtcharakter durch Stadtgrundrisse.....	342
5.4.3	Die öffentlichen Räume.....	347
5.4.4	Das Stadtzentrum und das Subzentrum.....	354
5.4.5	Die Wohnnachbarschaften.....	361
5.4.6	Architektur.....	366
5.4.7	Landschaft.....	371
5.5	Bau der Stadt.....	375
5.6	Allgemeine Zusammenfassung.....	382
IV	Zitatauszüge.....	389
V	Quellenverzeichnis.....	391

Externer Anhang (eigener Band): New Towns-Anhang Fallbeispiele

---

### Abkürzungsverzeichnis:

€	-	Euro, europäische Währungseinheit
ARUP	-	Arup Group Limited, Ingenieurbüro mit Firmensitz in London
Atkins	-	WS Atkins PLC, Beratungs- und Ingenieursunternehmen in Großbritannien
BBR	-	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	-	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
CBD	-	Central Business District (Innenstadt)
CIAM	-	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) (Internationaler Kongress Moderner Architektur)
DM	-	Deutsche Mark, ehemalige deutsche Währungseinheit
EPA	-	Etablissement d'aménagement Public, französischer staatlicher Entwicklungsträger
EU	-	Europäische Union
EW	-	Einwohner
GE	-	Gewerbegebiete
GDP	-	Gross domestic product, bzw. Bruttoinlandsprodukt
GFZ	-	Geschossflächenzahl
GROTH GRUPPE	-	Groth & Co. Bau- und Beteiligungs GmbH & Co. KG
ha	-	Hektar, Flächeneinheit
IAURP	-	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, Staatliches Planungsinstitut in Frankreich
ICE	-	Intercity-Express, Hochgeschwindigkeitszug aus Deutschland
IBA	-	Internationale Bauausstellung
ISA	-	Internationales Stadtbauatelier, Freie Stadtplaner & Architekten
km	-	Kilometer, Längeneinheit
m	-	Meter, Längeneinheit
MK	-	Kerngebiete
NGO	-	Non-Governmental Organization, bzw. Nichtregierungsorganisation
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
OMA	-	Office for Metropolitan Architecture, Architekturbüro des Architekten Rem Koolhaas
qm	-	Quadratmeter, Flächeneinheit
qkm	-	Quadratkilometer, Flächeneinheit
RER	-	Réseau Express Régional, in französischsprachigen Ländern die übliche Bezeichnung für S-Bahn-ähnliche Vorort-Bahnverkehrssysteme
SAN	-	Syndicat d'agglomération nouvelle, interkommunaler Gemeindeverband in Frankreich
SDAURP	-	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris
TCPA	-	Town and Country Planning Association
USA	-	Vereinigte Staaten von Amerika
WA	-	allgemeine Wohngebiete
WE	-	Wohneinheit
WR	-	reine Wohngebiete

**Ortsregister**

Algiers Plan (DZ)  
Almere (NL)  
Angeredvon in Göteborg (NW)  
Anting in Shanghai (CN)  
Ang Mo Kio in Singapur (SG)  
Anshan (CN)  
Aspern in Wien (AT)  
Banweol in Seoul (KR)  
Baoshan in Shanghai (CN)  
Bedok in Singapur (SG)  
Beijing (CN)  
Betschemesh (IL)  
Bianliang, alter Name von Kaifeng (CN)  
Bijlmermeer in Amsterdam (NL)  
Böblingen bei Stuttgart (DE)  
Brasilia (BR)  
Bundang in Seoul (KR)  
Canberra (AU)  
Cergy-Pontoise bei Paris (FR)  
Changchun (CN)  
Chang'an (CN)  
Chandigarh, Hauptstadt der beiden indischen Bundesstaaten Punjab und Haryana (IN)  
Chenjiazhen (CN)  
Chengdu (CN)  
Chengqiao in Shanghai (CN)  
Chongming in Shanghai (CN)  
Chongqing (CN)  
Cumbernauld in North Lanarkshire (UK)  
Daedok (KR)  
Dali (CN)  
Daxiao Yangshan, Hafen in Shanghai (CN)  
Den Haag (NL)  
Deyang (CN)  
Dongtan, Ortsteil der Großgemeinde Chenjiazhen in Shanghai (CN)  
Dorchester (UK)  
Dronten (NL)  
Dunaujvaros (HUN)  
Edinburgh (UK)  
Emmeloord (NL)  
Essex (UK)  
Evry (FR)  
Fengjing in Shanghai (CN)  
Fengxian in Shanghai (CN)

---

Flevoland, Provinz der Niederlande (NL)  
Frankfurt Nordweststadt (DE)  
Fujian, Provinz (CN)  
Gaoqiao in Shanghai (CN)  
Gonglai in Sichuan (CN)  
Guangdong, Provinz (CN)  
Guangzhou (CN)  
Gwacheon in Seoul (KR)  
Hafencity in Hamburg (DE)  
Hainan, Provinz (CN)  
Hangzhou (CN)  
Hannover (DE)  
Hankou (CN)  
Hansaviertel in Berlin (DE)  
Harlow in Essex bei London (UK)  
Hebei, Provinz (CN)  
Helsinki (FI)  
Henan, Provinz (CN)  
Hongkong (seit 1997 CN mit gewisser Autonomie, vorher zum Teil unter Britischer Kontrolle)  
Hongkong Island in Hongkong (siehe Hongkong)  
Hook (UK)  
Huangpu, Stadtbezirk (CN)  
Husby in Stockholm (SE)  
Hyangrin in Seoul (KR)  
Isle of Dogs mit Canary Wharf in London (GB)  
Järvafältet in Stockholm (SE)  
Jiading in Shanghai (CN)  
Jiangnan, Gebiete im südlichen zentralen China (CN)  
Jinshan in Shanghai (CN)  
Jiulong Peninsula in Hong Kong (siehe Hongkong)  
Jiuquan (CN)  
Jungdong in Seoul (KR)  
Jurong Industriepark, Jurong Town in Singapur (SG)  
Kirchsteigfeld in Potsdam (DE)  
Kista in Stockholm (SE)  
Köln (DE)  
Kopenhagen (DK)  
Kop van Zuid in Rotterdam (NL)  
Kronsberg in Hannover (DE)  
Kunming (CN)  
Langfang (CN)  
Laoshan, Distrikt in Qingdao (CN)  
Letchworth (UK)  
Lelystad (NL)  
Lijiang (CN)

Liupanshui (CN)  
Lövgärdet in Göteborg (SE)  
London (UK)  
Lübeck (DE)  
Luchao in Shanghai (CN)  
Luodian in Shanghai (CN)  
Luoyang (CN)  
Mainland China, Festlandchina/Kontinentalchina (CN)  
Marne La Vallée in Paris (FR)  
Masdar in Abu Dhabi (AE)  
Minhang in Shanghai (CN)  
Mokdong in Seoul (KR)  
München-Riem (DE)  
Münster in Nordrhein-Westfalen (DE)  
Nanjing (CN)  
Nanqiao in Shanghai (CN)  
New Harmony (US)  
New York (US)  
Ningbo, Ningbo-Ost in Ningbo (CN)  
Nordrhein-Westfalen, Bundesland (DE)  
Oise, Fluss (FR)  
Ostfildern (DE)  
Panzhuhua (CN)  
Paris (FR)  
Perflussdelta, Fluss (CN)  
Pingyao (CN)  
Potsdam (DE)  
Poundbury bei Dorchester (UK)  
Pruitt-Igoe -St.Louis (US)  
Pujiang in Shanghai (CN)  
Pudong in Shanghai (CN)  
Puxi, alle Stadtbezirke westlich vom Huangpu Jiang in Shanghai (CN)  
Pyeongscheon in Seoul (KR)  
Qianjiang in Hangzhou (CN)  
Qingdao (CN)  
Qingpu in Shanghai (CN)  
Randstad, Ballungsgebiet (NL)  
Riem in München (DE)  
Rotterdam (NL)  
Ruhrgebiet, Ballungsgebiet (DE)  
Rummelsburger Bucht, Berlin (DE)  
Runcorn (UK)  
San Fransisco (US)  
Sanggyco in Seoul (KR)  
Sanya (CN)



---

Scharnhäuser Park in Stuttgart-Ostfildern (DE)  
Seine in Paris, Fluss (FR)  
Sengkang in Singapur (SG)  
Senri New Town in Osaka (JP)  
Seoul (KR)  
Sha Tin in Hongkong (siehe Hongkong)  
Shandong, Provinz (CN)  
Shanghai (CN)  
Shanxi, Provinz (CN)  
Shenzhen (CN)  
Shixiawei in Hongkong (siehe Hongkong)  
Shiyan in Wuhan (CN)  
Sichuan, Provinz (CN)  
Singapur (SG)  
Songjiang in Shanghai (CN)  
Spandau in Berlin (DE)  
St. Petersburg (DE)  
Stockholm (SE)  
Süd-Stadt in Tübingen (DE)  
Suzhou (CN)  
Tai Po in Hongkong (siehe Hongkong)  
Tangshan (CN)  
Tapiola in Espoo (FL)  
Tianjin (CN)  
Tin Shui Wai in Hongkong (siehe Hongkong)  
Toa Payoh in Singapur (SG)  
Tokio (JP)  
Toulouse – Le Mirail (FR)  
Tseung Kwan O New Town in Hongkong (siehe Hongkong)  
Tsuen Wan in Hongkong (siehe Hongkong)  
Tsukuba, Tsukuba Scientific Town, Tsukuba New Town (JP)  
Tübingen (DE)  
Tuen Mun in Hongkong (siehe Hongkong)  
Utrecht (NL)  
Val-d'Oise, Département in Paris (FR)  
Wanzhuang (CN)  
Washington D.C. (US)  
Weissenburg in Nordrhein-Westfalen (DE)  
Welwyn bei London (UK)  
Wuhan (CN)  
Wolfsburg (DE)  
Xi'an (CN)  
Xichang (CN)  
Yangzhou (CN)  
Yangzi Delta, Flussdelta (CN)

Yeongdong Jamsil in Seoul (KR)

Yuen Long in Hongkong (siehe Hongkong)

Yulong in Lijiang (CN)

Yumen (CN)

Yunan, Provinz (CN)

Zhangjiagang (CN)

Zhejiang, Provinz (CN)

Zhengzhou (CN)

Zhujiajiao in Shanghai (CN)

Zhujiang Neu Stadt in Guangzhou (CN)

Zhuhai (CN)

Zuidelijk (NL)

Zuidersee, Meeresbucht (NL)

---

## Zeittafel der chinesischen Dynastien und ihrer Hauptstädte

<b>Zeit</b>	<b>Dynastie</b>	<b>Hauptstadt</b>
2.100-1.600 v.Chr.	<b>Xia-Dynastie</b>	<i>Yangcheng, Anyi etc.<sup>1</sup></i>
1.600-1.100 v.Chr.	<b>Shang-Dynastie</b>	<i>Hao, Xiang, Xing, Bi, Yan, Yan</i>
	<b>Zhou-Dynastie</b>	
1.100-770 v.Chr.	Die Westliche Zhou-Dynastie	<i>Feng, Gao</i>
770-256 v.Chr.	Die Östliche Zhou-Dynastie	<i>Chengzhou (Luoyang), etc.</i>
770-476 v.Chr.	Die Frühlings- und Herbst-Periode	
457-221 v.Chr.	Die Streitenden Reiche	
221-207 v.Chr.	<b>Qin-Dynastie</b>	<i>Xianyang (Xian)</i>
	<b>Han-Dynastie</b>	
206 v.Chr.-24 n.Chr.	Die Westliche Han-Dynastie	<i>Changan (Xian)</i>
25-220	Die Östliche Han-Dynastie	<i>Luoyang</i>
	<b>Die Drei Reiche</b>	
220-265	Wei	<i>Luoyang</i>
221-263	Shu	<i>Shu (Chengdu)</i>
222-280	Wu	<i>Jiayin (Nanjing), etc.</i>
265-316	<b>Die Westliche Jin-Dynastie</b>	<i>Luoyang, etc.</i>
317-420	<b>Die Östliche Jin-Dynastie</b>	<i>Jiankang (Nanjing)</i>
	<b>Die Südlichen und Nördlichen Dynastien</b>	
	<b>Die Südlichen Dynastien</b>	
420-479	Song	<i>Jiankang (Nanjing)</i>
479-502	Qi	<i>Jiankang (Nanjing)</i>
502-557	Liang	<i>Jiankang (Nanjing)</i>
557-589	Chen	<i>Jiankang (Nanjing)</i>
	<b>Die Nördlichen Dynastien</b>	
386-534	Die Nördliche Wei-Dynastie	<i>Luoyang, etc.</i>
534-550	Die Östliche Wei-Dynastie	<i>„Südliche“ Ye</i>
535-557	Die Westliche Wei-Dynastie	<i>Changan</i>

---

Vgl. Mit Tan, Qixiang (ed.): „Zhongguo Lishi Dituji ( Der Atlas der chinesischen Geschichte)“. Cartographic Publishing House. Shanghai.1982

Die Hauptstädte einzelner Dynastie wechselten während ihrer Regierungszeit mehrfach, hier wird zur Vereinfachung jeweils nur ein Name genannt

550-577	Die Nördliche Qi-Dynastie	„Südliche“ Ye
557-581	Die Nördliche Zhou-Dynastie	Changan (Xian)
581-618	<b>Sui-Dynastie</b>	Daxing (Xian)
618-907	<b>Tang-Dynastie</b>	Changan (Xian)
	<b>Die Fünf Dynastien</b>	
907-923	Die Spätere Liang	Dongdu (Kaifeng), etc.
923-936	Die Spätere Tang	Dongdu (Luoyang)
936-947	Die Spätere Jin	Dongjing (Kaifeng)
947-950	Die Spätere Han	Dongjing (Kaifeng)
951-960	Die Spätere Zhou	Dongjing (Kaifeng)
	<b>Song-Dynastie</b>	
960-1127	Die Nördliche Song-Dynastie	Dongjing (Kaifeng)
1127-1279	Die Südliche Song-Dynastie	Linan (Hangzhou)
916-1125	<b>Liao-Dynastie</b>	Shangjing Linhuang, etc
1115-1234	<b>Jin-Dynastie</b>	Zhongdu Daxing (Beijing)
1271-1368	<b>Yuan-Dynastie</b>	Dadu (Beijing)
1368-1644	<b>Ming-Dynastie</b>	Jingshi (Beijing)
1644-1911	<b>Qing-Dynastie</b>	Jingshi (Beijing)
1912-heute	<b>Republik China</b>	Nanjing(1912-1949)
1949-heute	<b>Volksrepublik China</b>	Beijing

---

## Zusammenfassung

Seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts ist die Entwicklung Neuer Städte ein sehr wichtiges Element der modernen Städtebautheorie und Städtebaupraxis. Auf der materiellen „Ebene“ haben die Neuen Städte mit der Unterstützung der Öffentlichen Hand eine hohe „Quantität“ der Massenbebauung ermöglicht, sie dient unterschiedlichen Entwicklungszielen auf der Ebene der Kommune, der Region und des Landes, ebenso wie der Behebung der Wohnungsnot, der Entlastung der Metropolen oder der Förderung von Wirtschaftszentren, aber auch der Minimierung der Suburbanisierung und der regionalen Disparitäten. Die Neue Stadt hat eine besondere natürliche „Qualität“, die regionale, gut eingebundene Lage der Neuen Städte, ihre Einbindung in die natürliche Umwelt und das hohe Niveau ihrer Infrastruktur und ihrer öffentlichen Einrichtungen sind sowohl für die Bewohner der Mittel- und Oberschicht, als auch für die High-Tech-Industrie und die Forschung sehr attraktiv. Der Bau Neuer Städte erweist sich geschichtlich immer als eines der wichtigsten Mittel zur Stärkung der kommunalen und regionalen Kompetenzkraft; deshalb wurden auch immer dann noch Neue Stadt-Quartiere gebaut, wenn die Wohnungsnot nicht mehr vorhanden war. Mehrere Millionen Menschen in ganz Europa leben heute in den Neuen Städten, allein in England sind es etwa 2,25 Millionen Einwohner mit 1,1 Millionen Arbeitsplätzen.

Die Entwicklung der Neuen Städte ist auch ein ständiger Zeuge der Entwicklung der Städtebautheorien und von diesen im Positiven wie im Negativen ständig beeinflusst. Die Planung ganzer Neuer Städte ist eine der kompliziertesten Aufgaben des Städtebaus - die Realisierung ungeprüfter Innovationen, das schnelle Planungs- und Entwicklungstempo, die aus finanziellen Gründen oft schwach ausgeprägten öffentlichen Einrichtungen oder die Folgen einseitiger Sozialpolitik verstärken die Schwierigkeiten bei der Entwicklung einer Neuen Stadt. Das einseitige Übergewicht quantitativer Maßstäbe erzeugt eine Diskrepanz zwischen Qualität und Quantität, soziale Probleme und das - oft - negative Image der Neuen Stadt. Dies ist das Symbol des Ergebnisses der Umsiedlung der sozial Schwachen in die Konzentration einer gering qualifizierten, eintönigen, abgelegenen, grauen Umwelt, ohne genügend „echte“ Lebendigkeit und eine eigene, identifizierbare Stadtkultur. In der Folge bildet sich die („negative“) Stadtgesellschaft oft erst spät nach dem Bau der Neuen Stadt.

### Die Neuen Städte als Aufgabe

Das Thema der - so definierten - „Neuen Städte“ ist heute sowohl wegen der Erneuerungsbedürfnisse der „alten“ Neuen Städte, der Entwicklungsbedürfnisse der Neuen Stadt-Quartiere, sowohl in Europa, wie auch in der weit darüber hinausgehenden, globalen Neue Stadt-Entwicklung, etwa in Arabien, Korea, China, Singapur etc. von höchster Aktualität. Als ein Spiegel der modernen Städtebau-Entwicklung ist die Neue Stadt sowohl auf der Ebene der Forschung als auch der Praxis von sehr hoher Bedeutung, jedoch gibt es seit den 1970er Jahren zu dem Thema „Neue Stadt“ kaum noch Forschungsaktivitäten. In den 1990er Jahren spiegelte sich die Vielfalt städtebaulicher Theorieveröffentlichungen in der Form Neuer Stadt-Quartiere wieder, so z.B. in dem neuen Stadtbild des Stadtquartiers Kirchsteigfeld/Potsdam, dem der Wasserstadt in Berlin-Spandau oder dem sozialen Experiment der Südstadt in Tübingen. Die Neuen Stadt-Quartiere sind bisher jedoch nur in geringem Umfang Gegenstand vertiefender Forschung.

In China ist die „Neue Stadt“, bereits in der Historie, immer ein wichtiges Element des Stadtentwicklungsmodells gewesen. Die Stadt ist der klar definierte Träger der speziellen Bedeutung: von der Gesellschaftsordnung über die Philosophie bis insbesondere zu der Politik. Die einschneidende Veränderung

der chinesischen Kultur am Ende des Kaiserreiches - zu Beginn des 20. Jahrhunderts - führte zu einer Philosophie, welche die „westliche Kultur“ in Bezug auf Funktion und Form aufnimmt, jedoch die chinesische lokale Kultur als Seele - der Stadt - begreift. Diese Art der Trennung - der Stadtauffassung - beeinflusst die Philosophie der chinesischen Stadtentwicklung noch heute. Die neuen Generationen chinesischer Neuer Städte sind seitdem Träger von westlicher Kultur (Verpflanzung der West-Kultur), des Funktionalismus (Industriewohnsiedlung als Stadt) und der Wirtschaftskraft („Effektivität und Wirtschaftsentwicklung“ als Stadtentwicklungs-Motto) - was jedoch fehlt, ist das Selbstbewusstsein der chinesischen Kultur und deren urbane Darstellung.

Die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts waren der Anfang der Ausbreitung der chinesischen Verstädterung. In diesem rasanten Verstädterungsprozess haben nicht nur die Metropolen, sondern auch die chinesischen Mittel- und Kleinstädte, die Neue Stadt als das wichtigste Instrument der Stadtentwicklung gewählt. Ohne tiefgehende Überprüfung haben die chinesischen Stadtplaner dieses Stadtentwicklungsmodell für weitere Neue Städte angewendet und verbreitet. Jedoch ist aufgrund des begrenzten Überblickes und des mangelhaften Wissensstandes, insbesondere für eine chinesische Neue Stadt heute, deren Grundlage in materieller sowie immaterieller Hinsicht schwach. Die Sozialplanung fehlt nahezu vollständig und die physische Planung wird nicht auf ihre Realisierbarkeit überprüft. Das Stadtbild, Ausdruck des wichtigen Stadtbedeutungssystems in China, wird dank städtebaulich-architektonischer Spracharmut zum Repräsentanten unterschiedlicher Symbolreihen, welche von übermaßstäblichen öffentlichen Räumen bis hin zu der Verpflanzung westlicher Stadtbilder reichen.

### **Leitgedanken der Planung Neuer Städte**

Aus der hier dargestellten Forschungsarbeit, welche einerseits auf der Auswertung der Erfolge und der Fehler der Praxis, andererseits auf dem alten und neuen „Know-how“ der neuesten Forschungen über Neue Städte und Neue Stadt-Quartiere in Europa, Asien, insbesondere China beruht, lassen sich, als erster Teil der Arbeitsergebnisse, folgende Erfahrungen zusammenfassen:

**Soziale Stadtgesellschaft:** In der Planung einer Neuen Stadt ist nicht die Stadt selbst das wichtigste Entwicklungsziel, sondern vielmehr die Gesellschaft der Neuen Stadt. Sie basiert auf den prognostizierten Bedürfnissen der zukünftigen Stadteinwohner, nachhaltig projiziert auf mehrere nachfolgende Generationen.

**Harmonische Humanität:** Der eigentliche Zweck einer Neuen Stadt ist die harmonische Humanität, - d.h. die Schaffung eines Gleichgewichts der oft polaren Bedürfnisse der Menschen, welches in der Lage ist, die materiellen und immateriellen Forderungen und Erwartungen aller sozialen Schichten und aller Generationsstufen der zukünftigen Stadteinwohner abzudecken.

**Global-historisches Stadtbild:** Das Stadtbild, der Spiegel der immateriellen Qualität einer „Neuen Stadt“, ist deshalb ebenso wichtig wie die materielle Stadt und ihre funktionale Effektivität. Die Identität des Stadtbildes beruht auf einer Synthese von moderner, globaler Weltkultur und historischer, regionaler Kultur.

Diese Planungsgrundsätze der Neue Städte sollen als Leitgedanken, die sich teilweise widersprechenden Aspekte (Gartenstadt-Charakter gegenüber urbanem Stadtcharakter, regionale Bindung gegenüber Selbstständigkeit, etc.) koordinieren und dadurch die Kraft entwickeln, die Neuen Städte von der Quantität zur Qualität, von den materiellen zu den immateriellen Bedürfnissen, von der Neuartigkeit des städtebaulichen

---

Experimentes zu der Befriedigung der „echten“ Bedürfnisse der Menschen in einer Neuen Stadt zu führen.

### **Modell einer nachhaltigen Neue Stadt-Planung**

Damit werden die Grundlagen eines theoretischen Modells der Neuen Stadt festgelegt. Aus diesem ergeben sich die Anforderungen an den Sinn, Inhalt und Ablauf der Planung einer Neuen Stadt sowie an den Hintergrund der Gründungsinitiative, die Gruppe der Initiatoren, den Planungsinhalt, den Arbeitsprozess, allgemeine Grundsätze des Städtebaus und der Planung Neuer Städte. Als Beispiele werden europäische und chinesische Neue Städte vor dem Hintergrund der Ansprüche der Menschen an ihre physische und psychische Umwelt analysiert.

In dem Modell einer nachhaltigen Neue Stadt-Planung wird dann versucht, vor allem folgende Fragen zu beantworten:

- Wie kann eine Neue Stadt initiiert, geplant und realisiert werden?
- Wie können die wesentlichen Bedürfnisse der Menschen in einer Neuen Stadt erfasst und erfüllt werden und wie kann insbesondere - von Beginn an - ein Gleichgewicht zwischen der Befriedigung materieller und immaterieller Bedürfnisse geschaffen werden?
- Wie kann eine hohe Lebensqualität erzeugt werden, die die Stadt zu einem attraktiven und nachhaltigen Anziehungspunkt für die Menschen macht?

Der Inhalt des Modells wird auf der Grundlage des Arbeitsprozesses entwickelt und reicht von der Gründung der Stadt - der Organisation des Neue Stadt-Baus - über das Ziel, den Rahmen für eine ausgewogene Gesellschaft zu bilden - die Sozialplanung, die Planung der Stadt - die Nutzungs-, Verkehrs- und Freiflächenplanung, den Entwurf der Stadt - die Stadtgestalt-Planung - bis hin zur Realisierung der Stadt – den Realisierungsstrategien und Bauphasen.

Dabei werden die wichtigsten Kernelemente und die damit verbundenen Konflikte der einzelnen Phasen des Arbeitsprozesses, welche auf dem Spektrum der positiven und negativen Erfahrungen in Europa und Asien beruhen, behandelt; die jeweils wichtigsten Planungs-, Handlungs- und Realisierungsgrundsätze werden dann als Leitbilder, einerseits in Form von generellen Grundsätzen und andererseits als ergänzende Grundsätze, speziell für China, zusammengefasst.

## Summary

Since the beginning of the 20th Century, the development of new towns is a very important element of the modern urban planning theory and the practice of urban development. On a physical level, the new towns have a special "quantity" of large buildings and rich developed areas with support from the public sector. They serve different development objectives at local, regional and national levels, such as solving the housing shortage, the discharge of the metropolis, or the promotion of economic centers. But also they are active in the controlling of the urbanization of the country and regional inequalities. The new city also has special natural born qualities, the location of the new towns, their integration into the natural environment, its high level of infrastructure and new public facilities are attractive for the middle and high class communities, as well as for high-tech industry and research areas. Historically, the establishment of new cities always proves to be one of the most important means to strengthen local and regional expertise; therefore nowadays more and more new city blocks are built, even when the housing shortage has no longer existed. Several million people now live in the new towns across Europe, for instance in England only 2.25 million people live there with 1.1 million job opportunities.

The development of new towns is like witnessing the evolution of urban planning theories, from those in both the positive and negative influences. The planning of complete new towns is already one of the most complicated tasks of urban planning - it is believed that the problems are worsened by the realization of untested innovations, the rapid pace of development and planning, financial reasons, weak public facilities, or a one-sided social policy. The unilateral emphasis on the quantity causes discrepancies between quality and quantity. The social problems are often a negative image of the New Town: Symbol of the result of enforced relocation of vulnerable people in the concentration of a cheap, dull, distant gray environment, without enough real vitality and a separate, identifiable urban culture. And so the "negative" urban communities are often formed after the construction of a new city.

### The new towns as a task

The topic of the – so called – "new towns" requirements today both concern the renovation needs of the "old" new towns and the development needs of new communities in Europe and the global new urban development (Arabia, Korea, China, Singapore, etc.), from the most up-to-date. The new town as a mirror of modern urban development is highly meaningful from both a research and a practical level. However the research on the topic "New Town" has been almost complete since the 1970's. In the 1990's the diversity of urban theory publications was reflected in the form of new city communities, for example in the new town of the urban quarter Kirchsteigfeld / Potsdam, the waterfront project in Berlin-Spandau and the social experiment of the southern city of Tübingen, they are all unfortunately still too superficial to be considered as a deeply worked research unit.

In China, the "new town" had historically been an important element of the urban development model. The town is a well-defined carrier having special importance to the social order and particularly in philosophy and politics too. The dramatic change in the Chinese culture at the end of the empire - at the beginning of the 20th Century - has led to a philosophy that accommodates the western culture in both form and functionalities, but the local Chinese culture as a soul – can be seen in the towns. This kind of separation - the town view - influenced the philosophy of the Chinese town development today. The new generations of Chinese "new towns" have since become bearers of Western culture (transplantation of Western culture), functionalism



---

(industry, housing development as a town) and the Economy ("Effectiveness and economic development" as an urban development theme in Shenzhen) - but what is missing is the confidence of Chinese culture and its representation.

The 1980s was the beginning of the spread of Chinese urbanization. In this rapid urbanization process, it was not only the metropolises, but also the Chinese medium and small towns that chose the "new towns" as the most important characteristic of urban development. The Chinese planners distributed the development models and the measurement catalog of "New Towns" without further experiment. Nowadays, because of a limited overview and insufficient knowledge, the foundation of Chinese new towns seems to be weak materially and immaterially. The social planning is inefficient and the physical planning is not checked with the real-life scenarios of their feasibility. The cityscape shows the important role of the civil system in China, but due to lack of urban planning theories and architectural voices, the towns represent only a different series of symbols, which copy and exaggerate the western cityscapes.

### **Guide principle in planning new towns**

In this research paper, on the one hand it is based on the successes and the mistakes of the practice, on the other it is based on the old and new know-how of the latest research on new towns and new city communities in Europe, Asia and especially in China. As the first part of the results of this paper, the following experience is summarized:

**Social urban society:** To plan a new town, the most important thing is not the town per se, but the society in a new town. It is based on the perceived requirements of the prospective citizens and sustainability over several generations.

**Harmonic Humanity:** The real purpose of a New Town is a harmonious humanity – it means a human living environment - that is capable of all material and immaterial needs of all classes and all levels of generation to meet the prospective city inhabitant.

**Global historical town:** the town, a mirror of the immaterial qualities of a "New Town", is just as important as the physical town and its functional effectiveness. The identity of the cityscape is based on a synthesis of modern, global culture and historical, regional culture.

These planning principles should combine conflicted criteria and thereby develop the strength to transform the new towns from quantity to quality. From the material to the immaterial needs, from urban experiment to the satisfaction of people's real need.

### **Model of a sustainable new town planning**

Therefore the basis of a theoretical model for a new city can be determined, which defines the demands of the meaning, content and process of planning a new town. Things such as the background to the start-up initiative, the group of initiators, the content of planning, the work process and the general principles of urban design and planning of new towns. As an example, a new Chinese "New Towns" is analyzed with the context of requirements from a Chinese family on their physical and psychological environment.

The model of a sustainable New Town planning is trying to then answer the following questions:

- How to initiate, plan and implement a new town?

- How can the essential requests of people be captured and fulfilled in a new town, especially in creating a balance between the satisfaction of material and immaterial requirements?

- How to achieve a high quality life, which makes the city an attractive place for people?

The content of the model is presented on the basis of the work process and formed frame for a balanced society – social planning; the planning of the city – the traffic and open space planning; the design of the city – the urban design planning; realization of the city – strategies and implementation phases.

Herewith, based on the variety of positive and negative experiences in Europe and Asia, the most important core elements and their related conflicts are dealt with the serial phases of the work process. Each of the major planning, action and implementation principles are then summarized as two guidelines, one is generally acting and another one is an extra in connection with China.

---

# Kapitel 1

## Einleitung

New Town-Planung - eine Leiter zum Himmel

*„God made the Country and Man made the Town.“<sup>1</sup>*  
Cooper, William

---

<sup>1</sup> Siehe: Cooper, William: 1785, Zeile 749



a

**Abb. 1.1 a**  
Die „toten“ Baustellen in Haikou  
(Hainan Provinz) aufgrund einer  
unkontrollierten rapiden  
Stadtentwicklung 1995



b

**Abb. 1.1 b**  
Abriss von Plattenbausiedlungen  
in der ehemaligen Deutschen  
Demokratischen Republik (DDR)

## 1. Einleitung

In Europa waren New Towns (im Folgenden auch äquivalent „Neue Städte“ genannt) ein wichtiges Forschungsthema der 1950er bis 1970er Jahre. Es begleitete den Boom der Theorie und Praxis der modernen Stadtplanung, auch einer der wichtigsten Wege, die Wohnungsnot im Europa nach dem zweiten Weltkrieg in großem Maße in kurzer Zeit zu lösen. Mit der Stagnation des Bevölkerungswachstums und der Verstädterung in Europa ab den 1980er Jahren wanderte dieses Forschungsthema nach Asien. In jener Phase wurde in vielen asiatischen Ländern durch Neue Städte eine neue Heimat für eine große Zahl von Menschen geschaffen.

Neue Städte werden heute widersprüchlich bewertet. Leslie Lane von der Organisation „City Trust“, betrachtet diese als „the greatest conscious program of city building ever undertaken by any country in history“<sup>2</sup>. Hingegen wurde ein Leitartikel der „The Times“ zum 25. Jahrestag der Neuen Stadt Milton Keynes im Jahre 1992, unter der Überschrift „Paradise mislead“ veröffentlicht, unter anderem mit der Begründung: „many residents moved compulsorily and callously, found themselves in single-class towns with poor services and a lack of communal continuity vital to a humane for a neighborhood.“<sup>3</sup>

Nach 50 Jahren haben einige Neue Städte eine hohe Lebensqualität und eine hochwertige Stadt-Atmosphäre erreicht, dies gilt für Planer und Fachleute als das höchste Entwicklungsziel einer Stadt. Vielen Einwohnern ist nicht mehr bewusst, dass ihre Stadt einst eine Neue Stadt war. Gleichzeitig jedoch sind andere Neue Städte heute nicht mehr und nicht weniger als die Summe von Wohneinheiten und Orte eines teilweise feindlichen Soziallebens. Einige dieser Städte sind sogar als leb- und identitätslos zu bezeichnen und wurden von ihren Einwohnern aus unterschiedlichen Gründen verlassen (vgl. Abb. 1.1).

### 1.1 Problemstellung der Arbeit

Die Planung einer Neuen Stadt ist eine der kompliziertesten Aufgaben für Stadtplaner. Im Vergleich zu dem Stadtumbau liegt die besondere Schwierigkeit in der hohen Verantwortung, nicht vordergründig in den Konflikten zwischen privaten und öffentlichen Initiatoren, auch nicht nur darin, eine Stadt zu bauen, sondern eine Welt zu schaffen, welche das Leben von Hunderttausenden von Einwohnern entscheidend prägen wird.

<sup>2</sup> Siehe: Ward, Collin: 1993, S. 11

<sup>3</sup> Siehe: Ward, Collin: 1993, S. 12

Viele der Neue Städte-Planungen in Europa sind weltweit bekannt als Experimentalprodukt der Stadtplanungstheorie, die ein sowohl soziales wie auch städtebauliches Ziel der Stadtplanungsgeschichte verkörpert. In den letzten 40 Jahren entwickelten sich mindestens **vier unterschiedliche Generationen von Neuen Städten, die ersten drei Generationen nach „die Neue Stadt“ von Irion und Sieverts und die aktuelle Städtebau-Entwicklung als die vierte Generation.**<sup>4</sup>

Die Neue Stadt ist ein Spiegel der gesellschaftlichen Entwicklung, repräsentiert zeitgenössische Städtebau-Prinzipien und aus ihr werden Leitbilder für die weitere Stadtentwicklung entwickelt. Wie auf einer „Leiter zum Himmel“ arbeiten die modernen Stadtplaner am Anfang nur auf der Grundlage utopischer Theorien. Begleitet von der teilweise berechtigten Kritik, ja sogar Verzweiflung an der Rationalität der modernen Stadtplanung am Ende der 1970er Jahre, endete leider zu diesem Zeitpunkt die systematische, wissenschaftliche Forschung über Neue Städte, obwohl diese in der Praxis weiter Gegenstand von Erschließung, Erweiterung und Erneuerung sind.<sup>5</sup> „It is very surprising that the New Towns ‘experiment’ has never been evaluated. This evaluation should include more detailed reinvestment needs of the New Towns. An evaluation is urgently required which identifies both good practice and mistakes before any new major new settlements are considered.“<sup>6</sup>

Eine ganzheitliche Forschung über Neue Städte, welche die wichtigsten städtebaulichen Grundsätze zusammenfassen würde, um ein Fundament für die vielfältigen Bedürfnisse der Planungs- und Realisierungspraxis zu sein, besteht nicht mehr. „Eine entsprechende Untersuchung oder eine systematische Beobachtung des deutschen bundesweiten Stadtentwicklungsgeschehens hat seitdem (1994) nicht mehr stattgefunden. Damals wie heute dominieren wenige prominente Beispiele die Fachdiskussion. Mit dieser Verkürzung der Thematik ist die Gefahr verbunden, dass Neue Stadt-Quartiere nicht als verbreitetes Phänomen wahrgenommen und damit auch nicht als bedeutende Anforderung an die Stadterweiterung im Planungsalltag erkannt werden.“<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Anmerkung: Irion und Sieverts haben die ersten drei Generationen der modernen Neuen Städte definiert, „Die ‚Neuen Städte‘[...] zeigen in allen Ländern typische Entwicklungszüge, die es erlauben, idealtypisch von drei ‚Generationen‘ zu sprechen. Sie zeigen alle in unterschiedlicher formaler Ausprägung das ihnen gemeinsame Grundprinzip der nach den Hauptfunktionen Wohnen, Versorgung, Bildung und Erholung sowie Arbeit geordneten ‚funktionalen Stadt‘. Siehe: Irion, Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 9  
<sup>5</sup> Vgl.: Cullingworth: 1972, S. 241; Anmerkung: Für die erste Generation der modernen Neuen Stadt Harlow, wird gewertet: „more than 50 years on, Harlow stands at a crossroads in its development. The town has reached a point where its very fabric is starting to show signs of wear and tear. Regeneration and renewal of substantial areas of housing, shopping, commercial and industrial development will and are taking place over the next 20 years.“ Siehe: 2011, www.pilotcities.eu/

<sup>6</sup> Siehe: House of Commons (UK): 2008, S.14

<sup>7</sup> Siehe: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S.3



Bild 3. Die neuen Stadtquartiere in Deutschland nach 90 Jahre





Abb. 1.2  
Standorte der Großwohnsiedlungen  
in Deutschland

Dennoch geht der Entwicklungsprozess der Neuen Städte in Europa weiter. Die meisten Neuen Städte der 1970er Jahre erweitern sich fortlaufend,<sup>8</sup> sind jedoch gleichzeitig nach ca. 25 Jahren mit **Erneuerungsbedarf** konfrontiert.<sup>9</sup> Diese Situation nutzen viele Neue Städte, um einen Blick auf ihre Entwicklungsgeschichte zu werfen, die Effektivität ihrer Infrastruktur ebenso wie ihr Image zu überprüfen und um eine neue Zukunft auf der Grundlage des alten Entwicklungsrahmens zu erzeugen, wie beispielsweise im Falle des niederländischen Erneuerungsprojektes des Zentrums von Almere. Städte, die extremen Erneuerungsbedarf aufweisen, bedürfen einschneidender „therapeutischer“ Maßnahmen zur Lösung von Problemen, wie sozialen Missständen, schlechter Baustruktur und -substanz oder veralteter Infrastruktur. Häufig ist dabei ein genereller Strukturwandel von Nöten<sup>10</sup> (vgl. Abb. 1.2).

Bestand: Neue Stadtquartiere	
>	180 neue Stadtquartiere
>	220.000 Wohnungen
>	370.000 Einwohner
>	310.000 Arbeitsplätze
>	9.600 Hektar

Quelle: BBR – I 2, Bestandserhebung neuer Stadtquartiere, Bonn 2007

Abb. 1.3 Bestandserhebung neuer Stadtquartiere.



Abb. 1.4  
Neue Stadt-Quartiere in Deutschland  
nach den 1990er Jahren

Die aktuellste Form der Neue Stadt Generation ist die der „Neu Stadtquartiere. „Planung und Bau Neuer Stadt-Quartiere gehören jedoch bis heute zur städtebaulichen Realität“.<sup>11</sup> Ein aktuelles Neue Stadt-Modell ist das „**Neue Stadt-Quartier**“<sup>12</sup> (vgl. Abb. 1.3). Die Neuen Stadt-Quartiere entstehen teils als Stadterweiterungsvorhaben, teils als städtebauliche Konversionsprojekte.<sup>13</sup> Ihre größte Differenzierung zur Stadterneuerung ist, innerhalb des Entwicklungsgebietes (mehr als 10 ha), nicht nur die Sanierung von einzelnen Gebäuden, sondern eine zumindest 60 Prozent umfassende Neubebauung des Gebietes mit einem neuen Image und eigener Gesellschaftsstruktur.<sup>14</sup> Die Neuen Stadt-Quartiere nutzen brachliegende Grundstücke ehemaliger Industrie-, Militär- oder Hafenanlagen und erzeugen Neue Stadt-Strukturen und Stadt-Bilder. Sie basieren auf dem Grundsatz hochgradig gemischter Stadtfunktionen und urbaner Lebensqualität; weswegen sie eher mit einer Neuen Stadt als mit einer reinen Wohnsiedlung zu vergleichen sind. Oft, als ein „Schlüsselprojekt“ der regionalen Stadtentwicklung, können sie ein hohes

<sup>8</sup> Vgl.: z.B. die Erschließung des vierten Stadtteils „Almere Port“ erst im Jahr 1999. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 50

<sup>9</sup> Vgl.: z.B. das Stadterneuerungsprojekt - Almere Zentrum - im Jahr 2001. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 50

<sup>10</sup> Vgl.: Irion; Sieverts: 1991, S. 10

<sup>11</sup> Siehe: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 4

<sup>12</sup> Die genaue Definition erfolgt in Kapitel 2.2.5.2

<sup>13</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 5

<sup>14</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 38-44

---

Niveau ganzheitlicher Stadtplanung erreichen. „Bis Ende des Jahres 2006 sind über 180 Neue Stadt-Quartiere identifiziert worden, was einen ersten quantitativen Hinweis auf ihre Bedeutung aufzeigt.“<sup>15</sup> (vgl. Abb. 1.4<sup>16</sup>) Derzeit gibt es nur wenige Forschungen über die Erfahrungen mit dieser besonderen Städtebau-Typologie

Die Stadterweiterung in großem Maßstab ist noch ein weitergehendes globales Städtebau-Thema.<sup>17</sup> **Die Neue Stadt-Planung in Asien** ist bis jetzt ein wichtiges Instrument, um die Belastung der Metropole durch die Verstädterungsprozesse zu bewältigen; dies jedoch mit ganz anderen Stadtentwicklungsphasen und dementsprechenden Zielen als in Europa.<sup>18</sup>

Seit dem Jahr 1990 haben viele chinesische Metropolen damit begonnen, der unkontrollierten „Urban Sprawl“-Tendenz, bedingt durch die starken Urbanisierungsbedürfnisse, durch Neue Stadt-Planungen zu begegnen. Dabei mussten die chinesischen Planer sowohl realistischen, also gesetzeskonformen, investorengerechten, ökologischen, ökonomischen und sozialen Entwicklungsanforderungen, als auch der lokalen Kommunalpolitik entsprechen.

Große Teile der urbanen Gebiete Chinas weisen heute die höchsten Einwohnerdichten der Welt auf.<sup>19</sup> Unter dieser besonderen Voraussetzung müssen die chinesischen Städte ressourcensparend und umweltfreundlich geplant und gebaut werden. Im Vergleich zu Europa ist die Neue Stadt hier ein besonders wichtiges Instrument, den Lebensstandard der Einwohner und die Städtebau-Qualität effektiv und

---

<sup>15</sup> Siehe: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 4

<sup>16</sup> Anmerkung: Die gesamte Einwohnerzahl entspricht der Bevölkerung von drei kleinen Großstädten und die Zahl der Arbeitsplätze tendiert zu Einem Prozent aller Arbeitsplätze in Deutschland, die Baulandfläche entspricht etwa dem Stadtgebiet von Mainz. vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 24

<sup>17</sup> Anmerkung: „The rapid rise in the urban populations of developing countries is the catalyst for many problems and challenges. In many regions the problem of housing so many new urban dwellers has resulted in the spread of large informal housing areas that are densely populated, primitively constructed and lack almost all forms of services [...]. A common feature of most urban inhabitants of cities in developing countries is their very modest living standard“. Siehe: Gehl: 2010, S. 217

<sup>18</sup> Anmerkung: Nach Irion und Sieverts endete die großmaßstäbliche Stadtentwicklung nach der dritten Generationen, jedoch bemerken sie: „Gleichzeitig werden an anderen Stellen der Welt weiterhin große, völlig selbständige neue Städte und auch Großsiedlungen als riesige Stadterweiterungen gebaut, insbesondere in der Dritten Welt, in Ländern mit großem Bevölkerungszuwachs [...]. neue Städte gehören somit ohne Zweifel noch zu den zentralen städtebaulichen Konzeptionen der Gegenwart und der Zukunft. Analyse und Darstellung der Erfahrungen mit ausgewählten neuen Städten in Zentral-, Ost- und Nordeuropa könnten zu einem nützlichen Erfahrungstransfer beitragen.“ siehe: Irion; Sieverts, S. 9

<sup>19</sup> Anmerkung: Das Yangzi-Delta-Gebiet beherbergt 73,54 Mio. EW auf 90.000 qkm, ca. 817 EW/qkm, 1990. (Japan, 125,2 Mio. EW, 377.000 qkm, 332 EW/qkm; Korea 44,8 Mio. EW, 99.200 qkm, 451 EW/qkm, 1995). vgl.: Hu, Weiyong; Yan, Zhengyuan: 1992, [www.cbe21.com/subject/geography](http://www.cbe21.com/subject/geography)

wesentlich zu verbessern. Da hierfür jedoch keine allgemeingültigen Erfahrungsschätze und Richtlinien bekannt sind, ist die Frage danach, an welchen Orten und in welcher Art und Weise Neue Städte geplant werden sollen, weiterhin äußerst schwierig zu beantworten.

In den vergangenen zehn Jahren wurden hierbei die praktischen Beispiele der Stadtplanung in Europa, wie in Asien eher als Einzelphänomene betrachtet, nicht als gemeinsame Grundlage der Neue Stadt-Forschung und der Neue Stadt-Planung. Dabei ist die **Kernfrage danach, wie eine Neue Stadt für ihre Bewohner attraktiv und zufriedenstellend als auch identitätsstiftend gestaltet werden kann**, nicht nur eine sinnvolle Forschungsaufgabe für die Neue Stadt-Entwicklung in Asien oder Europa, sondern auch für den globalen Städtebau im Allgemeinen. Das Experiment der Neuen Stadt ist nur der Extremfall dieser zentralen Städtebau-Frage.

Die Stadtplaner versuchten, im Rahmen der Stadtentwicklung, immer die Mängel und Fehler der Arbeit der letzten Generation zu beheben und dabei den jeweils aktuellen realen Situationen und Anforderungen einerseits und den neuesten Städtebau-Theorien andererseits zu folgen. Die Geschichte ihrer Erfolge und Niederlagen stellt heute die wichtigste Fallstudie über die stark verknüpfte Beziehung zwischen Stadtplanung und Stadtbewohnern für die Dokumentation der modernen Stadtentwicklung dar. Das zentrale Thema hierbei lautet: „Was macht eine gut funktionierende und identitätsstiftende Stadt aus?“

## 1.2 Ziel der Arbeit

In dieser Arbeit werden ausgewählte Fallbeispiele der Neuen Städte, welche nicht nur für wichtige Städtebau-Theorien stehen, sondern auch in der Praxis erfolgreich waren, umfassend analysiert und zusammenfassend dargestellt. Diese repräsentieren gleichzeitig wichtige Wendepunkte der Neue Stadt-Planungstheorien.

Stadtplaner von Neuen Städten müssen in sehr kurzer Zeit in sehr unterschiedlichen Fachgebieten sachgerecht arbeiten, ohne einen allgemeingültigen Planungsleitfaden zur Hand zu haben. In Städtebau-Projekten großen Maßstabes ist die Komplexität häufig deutlich größer als bei mehreren kleineren Planungsaufgaben, die in der Flächensumme gleich groß sind. Es ist das Ziel dieser Arbeit, ein **Planungsmodell** für Neue Städte zu entwickeln, welches die wichtigsten Planungsziele, Planungsabläufe, Planungs- und Realisierungsparameter, Planungsinhalte und Realisierungsmethoden in grundsätzlicher und allgemeingültiger Form darstellt und vermittelt.



---

Durch die Erforschung der städtebaulichen Entwicklung der Neuen Städte in den letzten 40 Jahren, vor allem in Europa und in China, soll versucht werden, eine neue Grundlage für dieses Planungsmodell zu finden; die **zentralen Fragen** hierbei lauten:

1. Wie können die wesentlichen Bedürfnisse der Menschen in einer Neuen Stadt erfüllt, ein Gleichgewicht zwischen der Befriedigung materieller und immaterieller Bedürfnisse und eine hohe Lebensqualität geschaffen werden, die die Neue Stadt zu einem attraktiven Anziehungspunkt für die Menschen macht?
2. Wie kann eine Neue Stadt geplant und realisiert werden? Welche Ziele, Planungsparameter, Entwurfsprogramme und Realisierungsbedingungen sind während des Planungsprozesses zu beachten, um die Neue Stadt zu einem nachhaltigen Ganzen zu entwickeln?

Das zusammengefasste Ziel der Arbeit ist es, **ein theoretisch begründetes und praktisch anwendbares Planungsmodell der Neue Stadt-Planung unter besonderer Berücksichtigung des asiatischen Raumes zu entwickeln**. Dieses soll die wichtigsten Grundsätze für die Initiierung, Planung und Realisierung von Neuen Städten enthalten und eine Arbeitsstruktur bereitstellen, um die jeweiligen Initiierungs-, Planungs- und Realisierungsprozesse steuern zu können. Dabei werden die Ergebnisse aus der theoretischen Stadtplanungsforschung und die vielfältigen Erfahrungen aus der praktischen Arbeit miteinander kombiniert. Weiterhin werden die Ergebnisse kulturabhängig ausdifferenziert, so etwa vor dem chinesischen gesellschaftlichen und kulturellen Hintergrund.

Die Arbeit ist an praxisorientierte Experten gerichtet, insbesondere an Planer und Beamte der Stadtverwaltungen aber auch an Politiker, Volkswirte, Juristen, Architekten und Ingenieure, welche an der Konzipierung, Planung und Realisierung einer Neuen Stadt beteiligt sind. Weiterhin soll sie als Handlungsleitfaden Wissenschaftlern und Forschern dienen, d.h. Ökonomen, Geographen, Soziologen und Stadtplanern, die mit der Neue Stadt-Forschung befasst sind. Die Arbeit versucht, die zahlreichen und wertvollen Erfahrungen, die in der Vergangenheit von Fachleuten und Planungsteams bei der Planung und Realisierung von Neuen Städten gesammelt wurden, zusammenfassend darzustellen.

### 1.3 Forschungshypothese

Die Forschungshypothese besagt, dass **Neue Stadt-Planungen, die auf einem theoretisch fundierten und in der Praxis anwendbaren Planungsmodell beruhen, zu einem nachhaltigen, effektiven und qualifizierten Instrument der Stadtentwicklungsplanung werden können.** Die Neue Stadt-Planung spielt eine besonders wichtige Rolle bei der Steuerung der Verstädterungsprozesse und der Aufwertung der Lebensqualität, insbesondere in den dicht besiedelten Städten in China. Die Hypothese beruht auf folgenden Grundsätzen oder **Axiomen**:

- Die zentrale Aufgabe von Neuen Städten ist es, die materiellen und immateriellen Bedürfnisse der Neue Stadt-Bewohner zu befriedigen.
- Das „Stadtbild“, die immaterielle Qualität der Neuen Stadt, d.h. Stadtimage, Stadtatmosphäre, Lebensqualität und Identität, ist deshalb ebenso wichtig, wie die funktionale Effektivität, d.h. Arbeitsplatzangebot, Wohnraumangebot, Infrastruktur oder Dienstleistungen der Neuen Stadt.“
- Die Stadtbildbedeutung soll immer eine Synthese zwischen der regionalen Kultur, z.B. Asiens und der modernen Globalkultur darstellen.

BBR-Online-Publikation, Nr. 01/2007

Herausgegeben vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn  
ISSN 1868-0732  
urn:nbn:de:hbz:5:1-107125



Bundesamt  
für Bauwesen und  
Raumordnung

Neue Stadtquartiere  
Bestand und städtebauliche Qualitäten  
Vorgehen und Ergebnisse der laufenden Bestandsaufnahme des  
BBR zu neuen Stadtquartieren

Bernd Breuer, Robert Schnell  
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

## 1.4 Forschungsstand

Eine ausführliche Analyse des Forschungsstandes in Europa, wie auch in China ergibt (siehe Kapitel 2 und 3), dass noch **keine Untersuchungen** vorhanden sind, welche die o.g. Fragen beantworten, also wie eine Neue Stadt sowohl quantitativ als auch qualitativ so geplant werden kann, dass sie allen Bedürfnissen der Einwohner entspricht und wie diese Antworten in einem operablen Planungsmodell zusammengefasst werden können. Die Neue Stadt-Forschung in Europa konzentrierte sich auf die quantitative Analyse der Neuen Städte und endete überwiegend in den 1970er Jahren<sup>20</sup> (abgesehen von der Forschung durch Irion, Sieverts: „Neue Städte“ der 1990er Jahre und Bundesamt für Bauwesen and Raumordnung: Neue Stadtquartiere Bestand und städtebauliche Qualitäten (BBR-Online-Publikation. Nr.01/2007), obwohl in der Praxis weiterhin viele Neue Städte gebaut werden (vgl. Abb. 1.5). In Asien, insbesondere auch in China, sind wenig allgemeine Forschungsarbeiten

**Abb. 1.5**  
*Einzigste Dokumentation der  
Forschung über Neue  
Stadt-Quartiere in den letzten 10  
Jahren (BBR Online Publikation Nr.  
01/2007, 47 S.)*

<sup>20</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach der Phase der ganzheitlichen Forschung gibt es nur die „Neue Städte“ (1991) von Irion und Sieverts. Andere Arbeitsgrundlagen, unter anderem Forschungsarbeiten des BBR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) konzentrierten sich eher auf konkrete Fachgebiete oder konkrete Fallbeispiele.

dokumentiert und auch die Fallstudien über einzelne Neue Städte fehlen bisher.

## 1.5 Arbeitsmethode

Die Untersuchung beruht einerseits auf der **Analyse der Theorieentwicklung** der Neuen Städte in Europa und China, andererseits auf der **Erfahrung mit der Planung, Realisierung und dem Betrieb** von Neuen Städten in beiden Kulturkreisen. Die Grundlage dieser interkulturellen, vergleichenden Arbeitsmethode und der Gegenstand der wissenschaftlichen Allgemeingültigkeit der Ergebnisse dieser vergleichenden Untersuchungen in zwei verschiedenen Kulturkreisen beruht auf dem generellen **Axiom**:

**„Alle Menschen sind in ihren Grundbedürfnissen gleich; diese können jedoch je nach Kulturkreis sehr unterschiedlich ausgeprägt sein.“**

Durch die Analyse der städtebaulichen Theorieentwicklung und die Bewertung der Städtebau-Praxis werden die Erfahrungen als Entwicklungstendenz sichtbar und dienen als Ausgangspunkt der Arbeitsmodellentwicklung. Auf Basis dieser Grundlage und dem o.g. Axiom werden aus der theoretischen Analyse einerseits und den experimentellen Erfahrungen andererseits, die Grundlagen für ein allgemeingültiges Planungsmodell einer Neue Stadt-Planung entwickelt. Dieses wird dann beispielhaft **für unterschiedliche Kulturbereiche ausdifferenziert**.

Die Beispielauswahl der tiefergehend untersuchten Fallbeispiele beruht auf den Parametern „Zeit“ und „Erfolg“. Die ausgewählten Beispiele wurden alle erfolgreich in der Praxis realisiert und von den Einwohnern wie auch von offiziellen Seiten der jeweiligen Stadtregion akzeptiert und positiv bewertet. Für jede Entwicklungsgeneration wurde eine exemplarische Fallstudie ausgewählt, um die „Zeitspur“ des Entwicklungsprozesses der Neue Stadt-Theorie deutlich zu machen. Um die Hintergründe der jeweiligen ganzheitlichen Städtebau-Theorie und ihre Verwirklichung aufzuzeigen, wurden die Entwicklungen der Neuen Stadt in den Fallstudien detailliert untersucht. Eine Ausnahme stellt die zweite Neue Stadt-Generation dar, für welche es keine herausragenden positiv bewerteten Fallbeispiele gibt. Es ergeben sich auch viele Alternativen für die einzelnen Phasen eines Neue Stadt-Entwicklungsprozesses, welche im späteren Arbeitsmodell dargestellt werden. Das gleiche Auswahlprinzip gilt auch für die Entwicklung in Asien; dabei konzentrieren sich die Fallbeispiele in Hong Kong und Singapur eher auf die jeweilige Konzeption, die Planungs- und die Realisierungsmethoden. Die Beispiele für Neue Städte in China wurden vor dem Hintergrund der vielfältigen, regional unterschiedlichen Anlässe für Neue Stadt-Planungen ausgesucht,



**Abb. 1.6 a, b**

*Die chinesische Neue Stadt Shenzhen ist einerseits eine kompakte, von der Wirtschaft bestimmte, in die Höhe gebaute Stadt (o.), basierend auf den Erfahrungen aus Hong Kong. Andererseits hat Shenzhen, von der chinesischen Kultur, Politik, und Philosophie bestimmt, ein speziell chinesisches Bild eines Stadtzentrums entwickelt - eine überdimensionale zentrale Rathaus-, Platz- und Parkanlage, welche ein starkes Autoritätsimage ausstrahlt (u.). Dieses hat als Leitbild viele chinesische Neue Städte in den letzten 20 Jahren beeinflusst.*

analysiert und bewertet. Weiterhin wichtig waren auch ihre unterschiedlichen Wege zu einer eigenen nationalen und internationalen Identität (vgl. Abb. 1.6).

### **1.6 Schwerpunkt und Einschränkung der Arbeit**

Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich auf die Entwicklung eines Planungsmodells, das aufzeigt und beschreibt, welche Ziele, Inhalte und Realisierungsstrategien für die Planung einer Neuen Stadt in ihrer räumlichen und zeitlichen Entwicklung benötigt werden. Der inhaltliche Schwerpunkt dieses Modells liegt hierbei auf einem **ganzheitlichen Handlungsrahmen** mit allen notwendigen Parametern und zeigt zeitlich auf, wie eine Neue Stadt vom Entwurf bis zu ihrem Betrieb entwickelt werden kann. Dabei werden auch mögliche Konflikte und mögliche Lösungsstrategien dargestellt. Es werden hierbei jedoch wichtige Einzelaspekte aus den Bereichen der Sozialplanung, Finanzierungsmodelle oder anderer Fachparameter nicht vertiefend untersucht, da sie eigene Forschungsschwerpunkte darstellen.

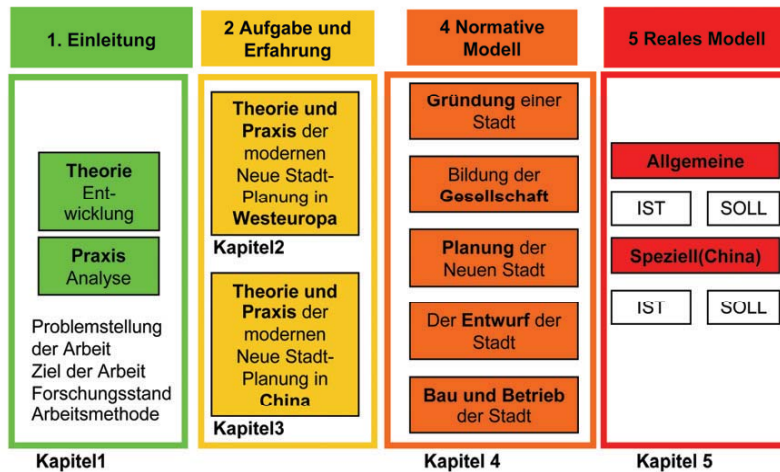
### **1.7 Ergebnisse der Arbeit**

Das angestrebte Ergebnis der Arbeit ist die Entwicklung eines **ganzheitlichen theoretischen Planungsmodells** für die Entwicklung und den Betrieb von Neuen Städten, denn diese gehören zu den komplexesten städtebaulichen Aufgaben und Herausforderungen (Kapitel 4). Es stellt den Versuch dar - wie in einer Simulation - den Bau einer Neuen Stadt als die Widerspiegelung der Befriedigung materieller wie immaterieller Bedürfnisse aufzufassen, die Realisierung einer Neuen Stadt auf den verschiedenen Planungsebenen abzubilden, die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aspekte zu beleuchten und für jede Entwicklungsphase mögliche Probleme und Lösungsstrategien deutlich zu machen (Kapitel 5).

Das Planungsmodell beruht auf den Erfahrungen in Europa (Kapitel 2) und Asien, insbesondere in China (Kapitel 3). Obwohl international gemeinsame Grundbedürfnisse und Anforderungen der Menschen an die Funktionalität und die Qualität gebauter Umwelt im Allgemeinen und der Stadt im Speziellen bestehen, gibt es hierbei gleichwohl politische, wirtschaftliche, soziale, kulturelle und geographische Unterschiede und Ausdifferenzierungen. So etwa in Bezug auf die Bedeutung und die Rolle der Familie oder des öffentlichen Raumes. Deshalb wird in der vorliegenden Arbeit im Speziellen auf die chinesischen Anforderungen und Bedürfnisse eingegangen (siehe Kapitel 3.9).

Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Untersuchung des Aspektes der Stadtgestaltung, einem in der Entwicklungsgeschichte der Neuen Städte

oft vernachlässigten Faktor, um die Stadtqualität aber auch um Humanität und Ästhetik gleichwertig neben der wirtschaftlichen und funktionalen Effektivität der Stadt zu behandeln.



**Abb. 1.7**

*Die Arbeitsstruktur und -ergebnisse*

Bemerkung:

1. In China ist der offizielle Definitionsrahmen der Großstadt (大城市) auf mehr als 500.000 Einwohner, der Mittelstadt (中等城市) auf 200.000 bis 500.000 Einwohner und der Kleinstadt auf weniger als 200.000 Einwohner (小城市) benannt. In der Forschung der chinesischen Neuen Städte werden diese Kategorien benutzt.
2. Nach dem Wechselkurs von 2011 beträgt - 1 - Euro ca. - 8,5 - bis - 10 - RMB (chinesische Währung); Referenzkurs vom 30.09.2011: -1- Euro entspricht - 8,5479 - RMB.
3. Unter „Bedürfnisse der Menschen“ wird hier verstanden; Nach der Bedürfnispyramide von Maslow bestehen die menschlichen Bedürfnisse aus fünf „Stufen“, 1. Physiologische Bedürfnisse: Atmung, Schlaf, Nahrung, Wärme, Gesundheit, Wohnraum, Kleidung, Bewegung. 2. Sicherheit: Recht und Ordnung, Schutz vor Gefahren, festes Einkommen, Absicherung, Unterkunft. 3. Soziale Bedürfnisse (Anschlussmotiv): Familie, Freundeskreis, Partnerschaft, Liebe, Intimität, Kommunikation. 4. Individualbedürfnisse: Höhere Wertschätzung durch Status, Respekt, Anerkennung (Auszeichnungen, Lob), Wohlstand, Einfluss, private und berufliche Erfolge, mentale und körperliche Stärke. 5. Selbstverwirklichung: Individualität, Talententfaltung, Perfektion, Erleuchtung, Selbstverbesserung. siehe: Abraham H. Maslow, 2002
4. Der Begriff der „Nachhaltigkeit“ wird in Kapitel 2.2.2.5 (A) vorgestellt.
5. Unter „Ganzheitlichkeit“ wird hier verstanden; die gleichzeitige Betrachtung aller in Frage kommenden Faktoren.
6. Unter „hochwertig“ wird hier verstanden; Sachkenntnis, Qualifikation

besitzend und besondere, ausschlaggebende Merkmale aufweisend.

7. Unter „Harmonie“ wird hier verstanden; ein Gleichklang der Gefühle und Kultur in der zwischenmenschlichen Kommunikation und gebauten Umwelt.
8. Unter „lebendig“ wird hier verstanden; dynamisch, lebensvoll, lebhaft, munter, quecksilbrig, rege, schwungvoll, springlebendig, temperamentvoll, voller Bewegung/Dynamik/Schwung, voll Leben.
9. Unter „ausgewogen“ wird hier verstanden; genau, sorgfältig abgestimmt, harmonisch; sich in einem bestimmten Gleichgewicht befindend.
10. Unter „qualifiziert“ wird hier verstanden; alle notwendigen Anforderungen an eine Sache sind enthalten, z.B. qualifizierter Bebauungsplan.

## Kapitel 2

# Grundlagen und Entwicklung der Neuen Stadt

*„Nothing more than the foundation of a town better expresses the human need to produce, to create something permanent.”<sup>1</sup>*

Gabriele, Tagliaventi

---

<sup>1</sup> Siehe: Tagliaventi, Gabriele: 1992, [www.avoe.org](http://www.avoe.org)



## 2.1 Entwicklungsziele der Neuen Stadt

### 2.1.1 Definition der Neuen Stadt

Es existieren in der städtebaulichen Theorie vielfältige Definitionen der „Neuen Stadt“, was sich in einer umfangreichen Literatur widerspiegelt.

- Die früheste Definition der modernen „Neuen Stadt“ war stark von der Idee der „Gartenstadt“ beeinflusst. Das „New Town Committee“ übernahm die Planungsansätze von Ebenezer Howard, worauf die Britische Regierung die Entwicklungspolitik der „Neuen Stadt“ ausrichtete. Diese basierte auf drei fundamentalen Prinzipien: „Dezentralization of congested urban areas“ and „establishment of both self-contained and balanced communities for work and living“.<sup>2</sup> – **TCPA (Town and Country Planning Association)**<sup>3</sup>
- Osborn unterscheidet die moderne Neue Stadt von der vor dem Zweiten Weltkrieg: „They present the first modern attempt to apply scale to urban development: to define limits of town size and population, to create and retain a measure of relationship between the functional zones within towns and between town and country, to provide some degree of balance of local occupations and residence, and so to arrange and maintain the plan that services and facilities in frequent use are easily to the inhabitants.“<sup>4</sup> - **Frederic Osborn and Arnold Whittick<sup>5</sup>: The New Towns: the answer to megalopolis**
- „Neue Städte“, „Trabantenstädte“ oder - nüchterner - „Großsiedlungen“ sind die Bezeichnungen für die, in sich geschlossenen, schon von weitem erkennbaren Siedlungsgebiete, die nach einheitlichen, häufig mit ehrgeizigen sozialen und kulturellen Zielen verbundenen Plänen, in der Nachkriegszeit etwa zwischen 1950 und 1975 weltweit gebaut worden sind.<sup>6</sup> - **Dr. Ilse Irion & Thomas Sieverts: Neue Städte**
- „New Towns are planned communities consciously created in response to clearly stated objectives.“<sup>7</sup> „The New Town as a newly built or expanded urban settlement created to combine urban and rural environments. It is a planned community with a distinct confined and compact built-up area surrounded by a reserved greenbelt or

<sup>2</sup> Siehe: Gideon, Golany: New Town planning, S. 26

<sup>3</sup> Anmerkung: „The Town and Country Planning Association was founded as the Garden Cities Association in 1899 by Ebenezer Howard, initially to promote the development of Garden Cities. Howard's successor as chairman was Sir Frederic Osborn. Today TCPA is an independent charity working to improve the art and science of planning. The TCPA puts social justice and the environment at the heart of policy debate and inspires government, industry and campaigners to take a fresh perspective on major issues, including planning policy, housing, regeneration and climate change.“ Siehe: [www.tcpa.org.uk/](http://www.tcpa.org.uk/)

<sup>4</sup> Siehe: Osborn, Frederic; Whittick, Arnold: 1963, S. 8

<sup>5</sup> Anmerkung des Verfassers: Sir Frederic James Osborn (1885–1978) war ein führendes Mitglied der britischen Gartenstadt-Bewegung und Vorsitzender der „Town and Country Planning Association“.

<sup>6</sup> Vgl.: Irion, Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 9

<sup>7</sup> Siehe: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 1



agricultural open space and with green and open spaces, planned as an integral part of the town. It is relatively independent and has a sound economic base, self-containment, self-sustainment, and self-government.“<sup>8</sup> - **Golany, Gideon: New Town Planning**

- „A New Town [...] means a development which has the following characteristics:
  - is developed in accordance with a single master plan.
  - During the critical development stages, it is under control of a single development entity.
  - Has reasonably balanced land uses so as to create a newly built community or major addition to an existing community which includes most, if not all, of the basic services and facilities normally associated with a city or town: Housing, transportation, utilities, industry, commerce, open space and recreation, education and health, cultural and social facilities and services. It need not be completely self-sufficient in the provision of all facilities and services for its residents.
  - Has been developed within the past 50 years.“<sup>9</sup>
  - **U.S. Department of Housing and Urban Development, Planning New Towns: National Reports of the U.S. and the U.S.S.R**

Wenn die verschiedenen Definitionen verglichen werden, lassen sich einige Gemeinsamkeiten feststellen:

- die „Neue Stadt“ beruht immer auf bestimmten **Initiatoren und Realisatoren**.
- die „Neue Stadt“ ist das Ergebnis einer **einheitlichen und umfassenden Planung**,<sup>10</sup> welche versucht, einen Stadtorganismus als **selbständige Funktionseinheit** zu entwickeln, zu dem auch eine **ausgewogene Nutzungs- und Sozialstruktur** gehört.
- die „Neue Stadt“ hat **klare politische und soziale Ziele**, sie soll nicht nur als materielle Stadt, bestehend aus einer Vielzahl von Gebäuden funktionieren, sondern eine Gesellschaft ermöglichen, welche die Fähigkeit zur Selbstreflexion hat.

Anhand der oben genannten drei Gemeinsamkeiten wurden die Fallbeispiele der Neuen Stadt in dieser Arbeit ausgewählt. Einige kleinmaßstäbliche Fallbeispiele, welche nicht der oben genannten Definition entsprechen, sondern einen besonderen Beitrag zu der Thematik leisten, wurden deswegen ebenfalls hinzugezogen.

---

<sup>8</sup> Siehe: Golany, Gideon: 1973, S. 25

<sup>9</sup> Siehe: U.S. Department of Housing and Urban Development, Planning New Towns: 1981

<sup>10</sup> Anmerkung: „This process is in sharp contrast to the genesis and evolution of the towns of an ‚organic‘ or agglomerate type which emerge from preurban nuclei, and grow up by a slow and sometime disjointed process of uncoordinated actions“. siehe: Collins: 1975, S. 1

### 2.1.2 Ziel der Entwicklung Neuer Städte

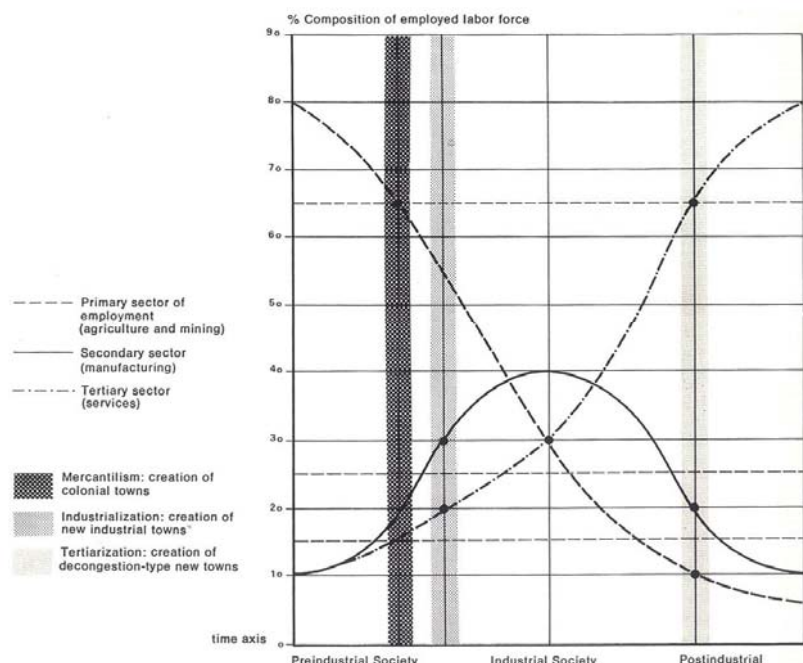
Die Entwicklung der Neuen Stadt begleitet die gesamte städtebauliche Geschichte, insbesondere die der starken Urbanisierungsprozesse<sup>11</sup>, Zeiträume besonders hoher Städtebau-Entwicklung<sup>12</sup> (vgl. Abb. 2.1<sup>13</sup>). Die Neuen Städte stellen großzügig neues und meist günstiges Bauland und Wohnraum zur Verfügung, weiterhin eine ansprechende und natürlich gestaltete Umwelt und gebündelte Management- und Unterhaltungskosten, auch bilden sie eine effektive wirtschaftliche, wie gesellschaftliche Einheit der regionalen Stadtentwicklung. Andererseits ist diese Stadtentwicklung eine sehr langfristig angelegte Investition der Gesellschaft, sie schafft eine neue Welt für oft mehrere hunderttausend neue und damit meist über viele Generationen hinweg, sich unbekannte Einwohner, was insgesamt ein potenziell hohes ökonomisches und soziales Risiko darstellt.

Es stellt sich also die Frage, inwieweit die Neue Stadt dem aktuellen Städtebau als wichtiges Entwicklungsmodell dient.

Die Ausgangssituation einer Neuen Stadt ist entscheidend für die Entwicklung dieser und damit auch für die Gründe, die eine Gesellschaft zum Bau einer Neuen Stadt veranlassen. Dies bestimmt wesentlich das Ziel des Baus einer Neuen Stadt und stellt die Basis dieser dar.

- **Entlastung der Metropolen und großer Städte**

**Wohnungsnot** in großem Maße ist oft der wichtigste Grund für den Bau einer Neuen Stadt. Dies kann durch Krieg, hohe Geburtenraten, starken Migrationsdruck oder Flüchtlingsströme und eine dadurch bedingte schnelle Verstädterung des Stadtumfeldes oder der Metropolregion bedingt sein.



**Abb. 2.1** Die Evolution der menschlichen Gesellschaft in Bezug auf die Gesellschaftsentwicklungsphasen

<sup>11</sup> Anmerkung: z.B. Kolonie-/Kolonialstädte, Industriestadt und Dezentralisierung. vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 2-4

<sup>12</sup> Anmerkung: z.B. Die verschiedenen Hauptstädte der Geschichte, die hohe Anforderungen an den Städtebau stellten. vgl. Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 5-6

<sup>13</sup> Vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 3

Eine Neue Stadt stellt Wohnraum für hunderttausende wohnungssuchende Bewohner bereit und kann mit angemessen hoher städtebaulicher Dichte, einer lebenswerten natürlichen Umwelt, effizienter Infrastruktur und zeitgemäßer Wohnqualität zu akzeptablen Preisen realisiert werden. So sind quantitative wie auch qualitative Aspekte bedeutende Faktoren der **Stadtentwicklung von Metropolen und großen Städten**, bzw. gewichtige Faktoren für die Stadtpolitik des sozialen Wohnungsbaus.

- **Neue wirtschaftliche Entwicklungsräume**

Ein wichtiger Grund für die Entwicklung Neuer Städte ist die **Schaffung neuer Wirtschaftsräume**,<sup>14</sup> z.B. die Industriestadt. Sie entstehen oft als Folge einer gezielten Industrieansiedlung, der Schaffung überregionaler Infrastruktur, eines regionalen Ressourcenabbaus bzw. der damit verbundenen Ansammlung von Zulieferbetrieben und der Deckung des daraus resultierenden Bedarfs an Wohnungen und zugehörigen Wohneinrichtungen (z.B. die Autostadt Wolfsburg).

In der frühen Phase der Verstädterung der Metropolen waren die, die Stadtgesellschaft beeinträchtigenden, Industrien der Grund für eine Entlastung durch Neue Städte - die Neue Stadt wurde als ein Entlastungsraum der überfüllten Metropolen angesehen, wie z.B. die Neue Stadt Banweol bei Seoul. Diese ursprünglichen Tendenzen wandelten sich bis heute jedoch in eine andere Richtung (vgl. Abb. 2.2<sup>15</sup>). Die aktuelle Form der Neuen Stadt des Industriotypus ist die **High-Tech-Stadt** (z.B. Daedok, Tsukuba, Kista) Der Staat, bzw. die besonders qualifizierte Neue Stadt, versucht hierbei meist durch großangelegtes Investment und gezielte Entwicklungspolitik, Wirtschaftskapital sowie Wissenschaftspotential zu bündeln und zu fokussieren. Eine geplante Neue Stadt kann auf vielseitige Weise ein höheres Niveau für die speziellen Bedürfnisse der angestrebten Funktionen erreichen.

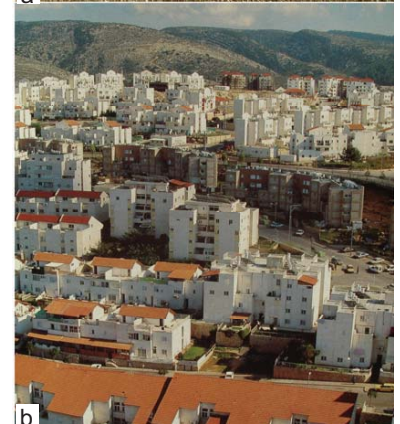
- **Entwicklungspionier und Schutz des Landes**

Einer der ältesten Typen der Neuen Stadt ist die Kolonialstadt. Neben politischen und militärischen Zielen dienen Kolonialstädte als **Kristallisationspunkte der landwirtschaftlichen und gewerblichen Besiedelung von neu hinzugewonnenem bzw. okkupiertem Land** (vgl. Abb. 2.3<sup>16</sup>). Sie haben je nach individuell räumlicher Lage unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte. Die in diesen Städten getätigten Investitionen und der infrastrukturelle Ausbau förderten nahezu automatisch, so kann es historisch nachgewiesen werden, die Ansiedlung von gewerblichen Einrichtungen und Industrien und beschleunigten den Zuzug von neuen Bewohnern. Dieser Logik folgend, entstanden viele heutige wichtige



**Abb. 2.2**

Die Neue Stadt Koreas entwickelt sich von der Industriestadt zu einer hoch qualifizierten Neue Stadt-Einheit für High-Tech. (a) Banweol bei Seoul weist direkt neben der Wohnnutzung „unpassende Industrien“ der Metropole Seoul auf. (b) Die Neue Stadt-Entwicklungseinheit von Daedok als Zusammenfassung vielfältiger Funktionen.



**Abb. 2.3**

Die Neuen Städte in Israel, (a): Israels Neue Stadt Betschemesh (100.000 EW, in Planung) im Jahr 1952 und (b): Ende der 1990er Jahre

<sup>14</sup> Anmerkung: Nach der „Machbarkeitsstudie Wohnungsbaustrategie 95“, zeichnen sich die 27 Neuen Stadt-Quartiere von Berlin für die kurzfristige Entwicklung „durch eine differenzierte soziale sowie eine Funktionsmischung aus. 20 Prozent der Geschoßflächen sollen für Arbeitsplätze ausgewiesen werden.“ Dabei tragen alle Stadtquartiere auch ökonomische Entwicklungsaufgaben. siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 88

<sup>15</sup> Vgl.: [www.rieti.go.jp](http://www.rieti.go.jp) (Daedok); [product.e-cluster.net](http://product.e-cluster.net) (Banwol)

<sup>16</sup> Vgl.: [www.rieti.go.jp](http://www.rieti.go.jp) (Daedok); [product.e-cluster.net](http://product.e-cluster.net) (Banwol)

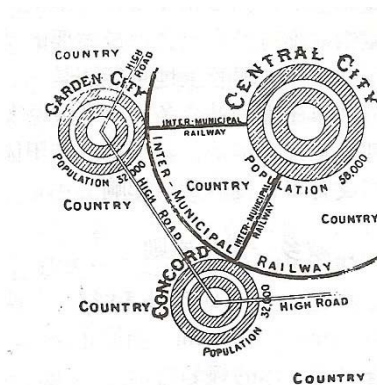


Welthauptstädte wie Washington D.C., Brasilia, Beijing oder Canberra (vgl. Abb. 2.4<sup>17</sup>).

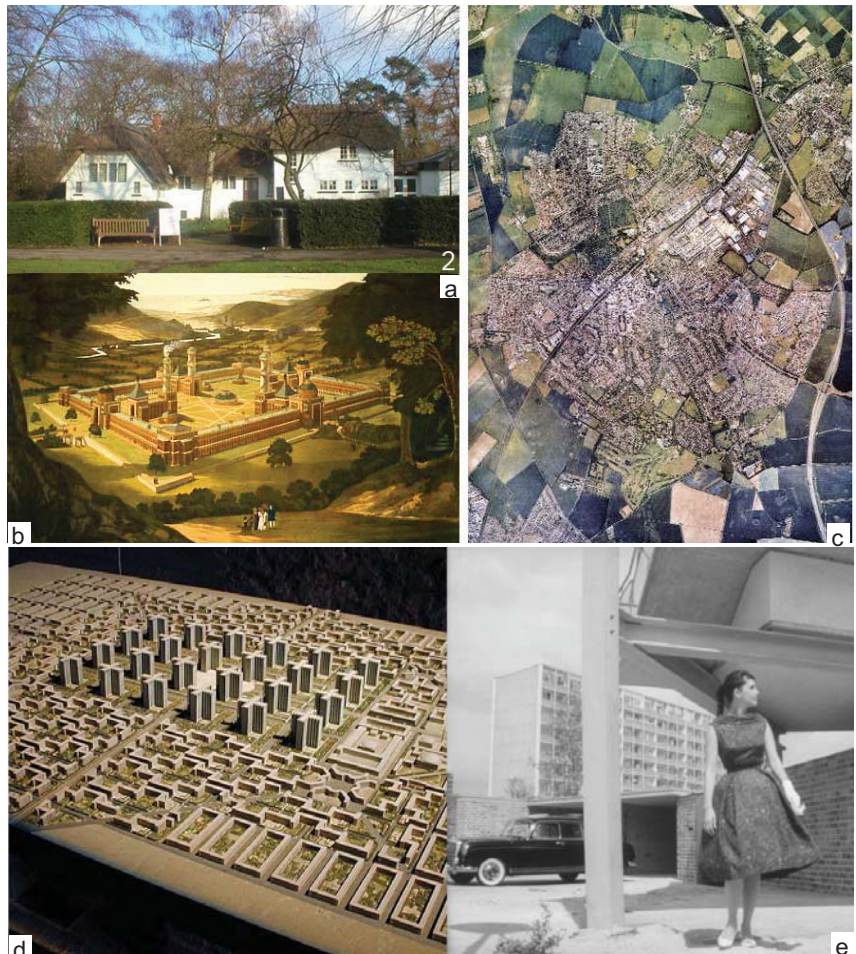


**Abb. 2.4**  
Neue Stadt: Hauptstadt Brasilia, 1956 gegründet, 2.557.000 EW, 2008

Als Ebenezer Howard das Modell der „Gartenstadt“ plante und umsetzte (vgl. Abb. 2.5), verfolgte er die Philosophie der aufklärerischen Denker des 16.-19. Jahrhunderts und ihrer Utopien - denen **eines idealen Lebens und einer idealen Gesellschaft bzw. einer idealen Neuen Stadt als Träger und Ausgangspunkt für ihre materiellen wie immateriellen Ansprüche**. Realisiert wurden in diesem Sinne beispielsweise New Harmony von Owen, Robert, die „Gartenstadt“ Letchworth und Welwyn von TCPA (vgl. Abb. 2.6<sup>18</sup>). Ebenso gibt es Siedlungen, bei denen z.B. Großindustrielle eine ganzheitliche Wohnumwelt, auf damals modernem Niveau, für ihre Arbeiter schufen.<sup>19</sup>



**Abb. 2.5**  
Gartenstadt-Modell von Ebenezer, Howard



**Abb. 2.6 a-e**  
Stadt des Traums; a: New Harmony von Robert Owen; b, c: Lethworth von TCPA nach der Gartenstadt Theorie; d: Modell der Ville Contemporaine, Le Corbusier 1929 e: IBA 1957 Hansaviertel

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges plante London die Neuen Städte als ein neues Selbstverständnis: Wohnen und Arbeiten in der Natur als Gegensatz zu den überfüllten und von industrieller Nutzung verschmutzten

<sup>17</sup> Vgl.: 2011, <http://www.aboutbrasil.com>

<sup>18</sup> a: vgl.: Light, Chris: 2008; b, c: vgl.: Creative Commons Attribution Share Alike 2.0: 2008; d: vgl.: [www.tu-harburg.de/b/kuehn/lecorb.html](http://www.tu-harburg.de/b/kuehn/lecorb.html); e: vgl.: 1961, [www.deutsche-wochenschau.de](http://www.deutsche-wochenschau.de)

<sup>19</sup> Anmerkung: Industriedörfer als Vorbilder und Unternehmersiedlungen als frühe „Gartenstädte“. vgl. Reinborn: 1996, S. 42-46

Stadtteilen Londons. Neue Städte spiegeln historisch betrachtet immer **die Ideen der Initiatoren und die jeweils aktuellen städtebaulichen Philosophien und Utopien** in den Planungen wieder. Oft kaum beachtet wird, dass die Neuen Städte geplant und gebaut werden, um eine gesellschaftliche Neuerung und ein städtebauliches Experiment herbeizuführen, auch gänzlich neue Denkweisen oder sogar Weltanschauungen können dabei tieferliegende Motivationen sein.<sup>20</sup>

Tatsächlich sind die oben genannten Ziele oft **miteinander verwoben**. Viele Neue Städte mit komplexen ganzheitlichen Stadtstrukturen, also auch mit regionalen Kultur-, Erholungs- und Bildungseinrichtungen, können sich im Erfolgsfall schnell zu einem regionalen Dienstleistungszentrum entwickeln. Obwohl die Dezentralisierung von Metropolen eine der wichtigsten Triebkräfte von modernen Neue Stadt-Planungen ist, versuchte die Stadt Paris in den 1970er Jahren, parallel ihre regionale Wirtschaftskraft zu entwickeln, sogar mit höchster Priorität. Der Bau der Neuen Städte um Paris begann im Jahr 1964, bereits 1993 hatten sie schon mehr als eine Millionen Einwohner zu verzeichnen. Die ebenfalls neu angesiedelten Universitäten, Forschungseinrichtungen, High-Tech-Unternehmen und Unterhaltungseinrichtungen wirkten sich sehr positiv auf die gesamte regionale Entwicklung aus und reduzierten die Diskrepanz zwischen den östlichen und den westlichen Bereichen der Stadt Paris.<sup>21</sup>

**Auch wurden die Ziele einer solchen Stadtentwicklung prozesshaft, teils erst im Laufe der Zeit entwickelt oder verändert.** Das niederländische Flevoland, welches auf einem, dem Meer durch die Anlage von Deichen, abgetrotzten Gebiet als Neulandgründung realisiert wurde, ist ein Kolonisierungsland, welches im Rahmen von Regionalentwicklungsplänen als Entlastungsgebiet des nahen metropolen Bereiches als „grünes Herz“ geplant wurde. Das Ziel wurde offiziell dahingehend verändert, dass, nachdem Almere auf Flevoland nach 25 Jahren die fünf-wichtigste Stadt der Niederlande war, die Region nun ein regionales Wirtschaftszentrum sein sollte.

In der europäischen städtebaulichen Entwicklung seit 1990 wurden wiederum neue Ziele gesetzt, so etwa die Schaffung eines **attraktiven Stadtimages und Innovation** als neue Entwicklungsmotoren. Aktuell ist dieser Zielkanon einer der wichtigsten Aufgaben der heutigen Neuen Städte. So ist eine Reihe von deutschen Ökostädten, bzw. Ökostadtteilen nicht nur auf die Entwicklung passiver Hausenergie- und Wasserrecyclingtechnik ausgerichtet, sondern beruht auch auf der Entwicklung einer **nachhaltigen Stadtentwicklungsphilosophie, einer Neuen Stadt-Kultur**.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Vgl.: Collins: 1975, S. 80

<sup>21</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 5

<sup>22</sup> Vgl.: Eggert, Silke: 2002, S. 5





**Abb. 2.7**  
Edinburgh 1830: Alte Stadt (Süden)  
und Neue Stadt (Norden)

### 2.1.3 Die Historische Neue Stadt und die „moderne Neue Stadt“

Die Neue Stadt-Forschung und die Analyse der Fallbeispiele werden auf die „moderne Neue Stadt“ (nach Ende des Zweiten Weltkrieges) ausgerichtet und konzentriert.<sup>23</sup> Die Geschichte der Stadt ist gleichzeitig auch die Geschichte der „Neuen Städte“. Bewusst geplante Gründungen von Neuen Städten entsprechen, kulturübergreifend, vielen Städten, welche heute als „normale, gewachsene“ Städte angesehen werden, ursprünglich jedoch Neue Städte waren, welche sich im Laufe der Zeit so positiv entwickelt haben, dass man dies heute nicht mehr augenscheinlich wahrnimmt.

Aufgrund vielfältiger Bauherren und Bauträger und eines jeweilig langfristigen und kontinuierlichen Städtebaus und Stadterneuerungsprozesses entstanden im Laufe der Zeit in diesen „Neuen Städten“ meist ausgewogene Nutzungs- und Sozialstrukturen. Das Ergebnis entspricht also langfristig gesehen einer „normalen und gewachsenen“ Stadtentwicklung. Aus der Gründungszeit einer Neuen Stadt bleibt zugleich bis heute, eine der damaligen Zeit und auch heutigen Bedürfnissen entsprechende, in vielen Fällen oft zeitlose Stadtstruktur, z.B. in Form der Blockstruktur, erhalten, sie überdauert die originären Stadtgrundrisse oder die Gebäudetypologie bis in die Gegenwart. Deshalb besitzen diese gewachsenen Städte oft ein harmonisches Stadtbild, insbesondere aufgrund derer strukturellen Vielfältigkeit, in deren Folge sich eine Art „künstlerische Qualität“ ausbildete. So zählen diese Städte oft zu den schönsten der Welt (z.B. Lübeck, St. Petersburg, Helsinki, Potsdam etc.) (vgl. Abb. 2.7, 2.8).



**Abb. 2.8** Helsinki 1832, entworfen von C.L.Engel

Mit dem Einzug neuer Bautechniken im Zeitalter des modernen Städtebaus wurden die Zeiträume der Bauprozesse, welche bis dahin 50

<sup>23</sup> Vgl.: Hall: 1988, S. 134-135

bis 100 Jahre andauert hatten, auf nur 10 bis 30 Jahre reduziert.

Die leitenden Planer mussten die **Infrastruktur, die Landschaft, öffentliche Einrichtungen, kommerzielle Bauten oder die Wohngebäude** nicht nur planen, entwerfen, bauen und verwalten, sondern auch zwischen den, an den **Planungsprozessen beteiligten Gruppen und ihren individuellen Interessen** koordinieren und vermitteln. Des Weiteren tragen sie auch die **soziale Verantwortung** und integrieren die Einwohner in die Planungen. Die Neue Stadt-Regierung vertritt die Gesellschaft. Diese Prozesse erfordern einerseits die wissenschaftliche städtebauliche Qualitätsanalyse, andererseits aber auch das tiefe Verständnis der Gesellschaft.

## 2.2 Theorie und Praxis der modernen Neuen Stadt-Planung in Westeuropa

### 2.2.1 Rückblick auf vier Generationen der modernen Neuen Städte

Die Forschung von Irion und Sieverts ergab, dass die Neuen Städte ein besonders geeignetes Untersuchungsfeld für die jeweils zeittypischen Zielvorstellungen im Städtebau darstellen. Die Geschichte der modernen Neuen Stadt entspricht auch der Geschichte der **modernen Stadtplanungstheorie**.<sup>24</sup> Als einige der wichtigsten nationalen Projekte sind die praxisorientierten Neue Stadt-Planungen immer auch ein **Spiegel des Entwicklungsstandes des nationalen Städtebaus und der entsprechenden Stadtplanungs-Philosophie**. Sie spiegeln darüber hinaus auch den jeweiligen „Mainstream“ der Zeit wieder.<sup>25</sup> Seit dem Beginn der modernen Stadtplanungs-Theorie vor ca. 80 Jahren (der CIAM - International Congress of Modern Architecture wurde 1928 gegründet), verfolgten die Stadtplaner eine praxisorientierte Umsetzung von Neue Stadt-Planungen und eine davon unabhängige Erforschung dieser, von einer zielorientierten Planung bis hin zu der „Best-Practice-Sammlung“ von „Blue-Print“-Plänen. So entstand die Hochphase des Städtebau-Experimentes in großem Maßstab.

Seit den 1970er Jahren, als politische Wissenschaftler den Rationalismus der modernen Städtebau-Theorie bezweifelten,<sup>26</sup> **stagnierten, langfristig gesehen, die systematischen Studien zur Neuen Stadt**, so auch die moderne Städtebau-Theorie selbst, obwohl die Städtebau-Praxis der Neuen Stadt noch in vollem Umfang praktiziert wurde. Die vielfältigen **Dokumentationen der Städtebau-Praxis können** als Ersatz für die fehlende Forschungsarbeit und als einer der größten Werte in der gesamten Neue Stadt-Planungsforschung angesehen werden. Jedoch noch bedeutender ist **die Evaluation des Entwicklungsstandes von Neuen Städten**, welche mit einem zeitlichen Abstand zu ihrer Planung und ihrem Bau stattfindet. Planer haben in den letzten 40 Jahren ihrer Arbeit, auf Grundlage ihrer Theorie, die damalige Planung entwickelt, sie durch eine flexible Herangehensweise an die aktuelle Situation angepasst und schließlich die Effekte von Gesellschaft, Wirtschaft und Raumstruktur ganzheitlich mit einbezogen. Die Stadterneuerung war dann weiterer Teil der Verbesserungsprozesse.

In den nächsten Abschnitten der Arbeit wird die Neue Stadt-Entwicklung in Europa auch vor dem Hintergrund der Leitbilder der Städtebau-Theorie vorgestellt, die Eigenart jeder Generation zusammengefasst und die Bewertung von Erfolgen und Problemen nach der Verwirklichung aufgelistet. In diesem Zusammenhang läuft ein, sich **immer wiederholender Zyklus** ab: zunächst **die Planung** vor dem Hintergrund

<sup>24</sup> Vgl.: Irion, Dr. Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 9

<sup>25</sup> Vgl.: Irion, Dr. Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 9-15

<sup>26</sup> Vgl.: Wildavsky: 1973, S. 127-153



des aktuellen Verständnisses des jeweiligen Städtebaus, darauf folgend dann das **materielle Bauen** und danach die **Überprüfung der Ergebnisse aus der Theorie und der Neue Stadt-Planung durch die nächste Generation**. Als Hintergrund des Verständnisses von der Entwicklung von modernen Neuen Städten dienend, wird in dieser Arbeit **ein Überblick über die Entwicklungstendenzen** der modernen Neuen Stadt-Theorie dargestellt, welche aufgrund ihrer Durchsetzungskraft ausgewählt wurden, da sie in der europäischen städtebaulichen Praxis für eine große Anzahl Neuer Städte als Vorbild Pate standen.

Die folgenden Generationen Neuer Städte können zeitlich nicht genau bestimmt werden, da die zeitlichen Übergänge fließend und von unterschiedlichen geographischen und personellen Hintergründen abhängig sind.

In der Bewertung der Fallbeispiele der Neuen Städte werden zwei weitere Punkte extra bewertet:

### 1. Die Ausgewogenheit der Neuen Stadt

Auch wenn Gideon Golany für „New Urban Settlements“ zehn unterschiedliche Typologien analysiert hat, so hat er unter dem Typ „New Town“ - „a sound economic base, self-containment, self sustainment, and self-government“ vorgestellt. Dabei ist Selbstständigkeit das wichtigste Kriterium der Neuen Stadt. Dies war seit der Gartenstadt-Bewegung das Ziel, wurde jedoch zunehmend bezweifelt, z.B. im "*National Reports of the U.S. and the U.S.S.R.*“: **„It need not be completely self-sufficient“**.

**Die Arbeit von R.Phillips&G.O.Yeh** hat drei Ebenen der „Selbstständigkeit“ definiert. „These relate to self-containment **in terms of EMPLOYMENT**, which involves balancing the jobs provided with the skills of residents; self-containment **in terms of HOUSING FOR VARIOUS SOCIAL GROUPS AND FAMILY SIZES**; and also **in terms of SERVICE PROVISION** (whether a full range of personal and social services and facilities is provided for residents). Self-containment in all of the areas discussed above implies that a type of social balance will be achieved.“<sup>27</sup> Dies ist sehr wichtig für die Bildung und das Wachstum der Gesellschaft.<sup>28</sup> Nach der Prüfung der Fallbeispiele in der folgenden Arbeit wird bewiesen, dass die drei Ebenen der Kriterien einer ausgewogenen Neuen Gesellschaft in der Praxis eine hohe Relevanz haben, ihre möglichen Förderungsmittel und negativen Erfahrungen werden aufgelistet, mit dem Hauptziel, eine ausgewogene Gesellschaft zu bilden.

---

<sup>27</sup> Siehe: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 6

<sup>28</sup> Anmerkung: Nach R.Phillips & G.O.Yeh gibt es keine absolute Selbstständigkeit, diese kann nicht als Kriterium für die Neue Stadt dienen, teilweise auch aus nicht vorhersehbaren Gründen, schwierig für die Neuen Städte. S. Beispiel Kirchsteigfeld in einer wirtschaftlich schwachen Region, der geplante Gewerbepark hatte später Schwierigkeiten bei der Durchsetzung. siehe. New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 68

## 2. Ein qualifiziertes Stadtbild<sup>29</sup>

Nach der Beeinflussung des Funktionalismus stand das Stadtbild nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges bis in die 1970er Jahre kaum im Fokus der Planungsarbeit. Die Autonomie der Entwicklungsgesellschaft, neue technische Möglichkeiten zur Vorfertigung von standardisierten Bauteilen und die Anonymität der Stadtbewohner in den Neuen Städten verhinderten die bis dato vorherrschende Vielfalt von Beginn an - die Individualität der Stadteinwohner und Unternehmen bzw. die geschichtliche Entwicklung. Die extrem technokratische Haltung der Stadtplaner und Stadtverwalter verstärkte die Konflikte weiter.

Bei der „Rettet unsere Städte jetzt“<sup>30</sup> - Bewegung Anfang der 1970er Jahre wurden die **Wünsche nach einer höheren Qualität des Städtebaus** ausgedrückt. Dies wurde fortan in der Forschung wie auch in der Praxis als Grundsatz akzeptiert. Insbesondere in der Neuen Stadt und den Stadt-Quartieren wurden gegen die spezielle Ausgangssituation (bauliche Massenproduktion, kurze Bauzeit oder fehlender kultureller Hintergrund) und die daraus resultierenden Schwierigkeiten verschiedene Maßnahmen, ausgehend von der Verwaltung, über Bürgerbeteiligung bis hin zur Kooperation der Architektenteams getroffen. Statt preisgünstigen Massenprodukten - das typische Image von Neuen Städten, wurde die herausragende Qualität der Neuen Stadt oder der Neuen Stadt-Quartiere (z.B. Messestadt Riem, Öko-Stadt Kronsberg etc.) als Image aufgebaut. Dahinter stand, dass dabei auf eine Neue Stadt-Gesellschaft Wert gelegt wurde, welche durch eine anerkannte Stadtidentität verbunden ist.

## 2.2.2 Die Gartenstadt-Theorie von Howard und die erste Generation der Neuen Städte

### 2.2.2.1 Die Gartenstadt-Theorie

Die früheste Definition einer modernen „Neuen Stadt“ war stark von der Gartenstadt-Theorie beeinflusst. Das „New Town Committee“ übernahm die Gartenstadt-Philosophie<sup>31</sup> des Vordenkers Ebenezer Howard und entwickelte daraus die Staatspolitik der „Neuen Stadt“ für die englische Regierung nach Ende des Zweiten Weltkrieges.<sup>32</sup>

Im Laufe der Zeit wurde der Gartenstadt-Begriff zunehmend aufgeweicht. Die ursprüngliche Idee, welche nicht nur räumliche Aspekte, sondern auch soziale und gesellschaftliche Ansprüche zum Inhalt hatte, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg auf die räumlichen Aspekte konzentriert. So

<sup>29</sup> Siehe Kapitel 1.7

<sup>30</sup> Vgl. BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>31</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Gartenstadt-Theorie und -Praxis begann 1900, mit der Veröffentlichung „Garden Cities of Tomorrow“ (1902) als wichtige theoretische Unterstützung, bis 1940 wurde sie in Form der „The Garden City“ und „Social City“ von den privaten Unternehmen kleinmaßstäblich ausgeführt (z.B. Letchworth and Hampstead) und lag nach Ende des zweiten Weltkrieges als leitende Theorie der Neuen Stadt-Entwicklung und vielen städtebaulichen Entwicklungen zugrunde.

<sup>32</sup> Vgl.: TCPA: 1999, S. 12

wurden aufgelockerte Siedlungen mit hohem Grünanteil als „Gartenstädte“ bezeichnet, wobei die sozialen Aspekte keine tragende Rolle mehr spielten.<sup>33</sup> Damit wurde das ursprüngliche Experiment der Gartenstadt, welches nur wenige Menschen erreichte, eine vorübergehende Erscheinung. In der hier vorliegenden Arbeit wird der Fokus auf die Gartenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg gelegt, da sie einen langfristigen und tiefgreifenden Einfluss auf die Gesellschaft und die zukünftige Stadtplanungspraxis ausübte.

#### Inhalt der Neue Stadt-Planung:

Howard's Gartenstadt-Modell konzentrierte sich sowohl auf die Veränderung **der physischen**, gebauten **Umwelt**, als auch der immateriellen **sozialen Gesellschaftsstruktur**.

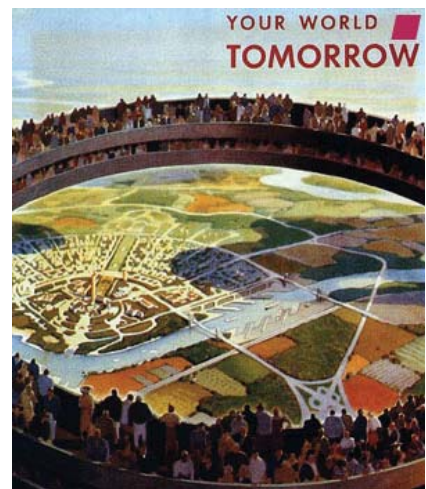
In Bezug auf die **physische Umwelt** galt es, die „Vorteile des urbanen und die des ruralen Raumes bei Vermeidung der Nachteile beider, im Konzept der geplanten, autarken Kleinstadt auf, in Gemeinbesitz verbleibendem Boden zu verbinden“.<sup>34</sup> Die **Idee der Sozialen Stadt** stellte die Grundlage für das Städtebau-Modell von Howard dar, wurde jedoch in der Praxis häufig vernachlässigt.<sup>35</sup> Ein drittes, **sozioökonomisches System** sollte nun mehr Wohlstand hervorbringen als das des viktorianischen Kapitalismus und des zentralisierten bürokratischen Sozialismus.<sup>36</sup> Howard plante ein „bottom-up“-Verwaltungssystem, bei welchem die Bürger gemeinsam das Land besitzen und kontrollieren und gemeinschaftlich den erzielten Profit der Wohn- und Grundstücksverwaltung teilen, ein Ideal, dass erst in den Wohngemeinschaftsexperimenten<sup>37</sup> der Jahrhundertwende (20.- 21. Jahrhundert) teilverwirklicht wurde (vgl. Abb. 2.9).

Die Arbeit von Howard beinhaltete desweiteren ein detailliertes Konzept über „land use segregation, master planning, residential site planning, shopping malls, industrial parks, road hierachies, regional planning, plannend decentralization and green belts“<sup>38</sup> - Konzeptbausteine, die die physische Struktur der modernen Neuen Stadt entscheidend beeinflusst haben.

#### Planungsgrundsatz:

Howard plante ein System, bestehend aus:<sup>39</sup>

- A. Kompaktheit und Selbstständigkeit zur Dezentralisierung von Ballungsgebieten
- B. Schaffung von sowohl eigenständigen als auch ausgewogenen Gemeinschaften zum Leben und Arbeiten



**Abb. 2.9** „Democracy“ - 1939, New York World's Fair, ein Stadtmodell der Gartenstadt-Theorie wird ausgestellt.

<sup>33</sup> Vgl.: Hall: 1988, S. 133

<sup>34</sup> Siehe: Irion, Dr. Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 13

<sup>35</sup> Vgl.: Saiki, Takahito; Freestone, Robert; Van Rooijen, Maurits: 2002, S. 25

<sup>36</sup> Vgl.: Hall: 1988, S. 94

<sup>37</sup> Anmerkung: Wie Tübingen Südstadt oder das Experiment „Green Town Group“ von TCPA mit der Stadt Milton Keynes von 1978. Vgl.: Ward, Colin: 1993, S. 128

<sup>38</sup> Siehe: Saiki, Takahito; Freestone, Robert; Van Rooijen, Maurits: 2002, S. 52

<sup>39</sup> Vgl.: Ebenezer, Howard: 1902, S. 136-150

### C. Soziale Stadt - Besitz und Gewinne gehören der ganzen Gemeinschaft

Die Definition betont die Elemente **Gemeinschaft und Selbstständigkeit**. Nach Osborn, Frederic, einem wichtigen Gefährten von Howard, bestanden die Ziele der Gartenstadt-Bewegung aus folgenden Elementen:

- **„Planned Dispersal:** The organized outward migration of industries and people to towns of sufficient size to provide the services, variety of occupations, and level of culture needed by a balanced cross-section of modern society.
- **Limit of Town Size:** The growth of towns to be limited, in order that their inhabitants may live near work, shops, social centers, and each other, and also near open country.
- **Amenity:** The internal texture of towns to be opened enough to permit of houses with private gardens, adequate space for schools and other functional purposes, and pleasant parks and parkways.
- **Town and Country Relationship:** The town area is to be defined, and a large area around it reserved permanently for agriculture; thus enabling the farm people to be assured of a nearby market and cultural centre, and the town people to have the benefit of a country situation.
- **Planning Control:** Pre-planning of the whole town framework, including the road scheme, and functional zoning, the fixing of maximum densities; the control of building as to quality and design but allowing for individual variety; skillful planting and landscape gardening design.
- **Neighborhoods:** The town is to be divided into wards, each to some extent a developmental and social entity.
- **Unified Landownership:** The whole site, including the agricultural zone, to be under quasi-public or trust ownership; making possible planning control through leasehold covenants, and securing the social element in land value for the community.
- **Municipal and Co-operative Enterprise:** Progressive experimentation in new forms of social enterprise in certain fields, without abandoning a general individual freedom in industry and trade.<sup>40</sup>

#### 2.2.2.2 Die Neue Stadt-Entwicklung in der Theorie

Mit dieser Theorie, basierend auf dem „New Town-Act“ aus dem Jahr 1946, entwickelte England in den 40er bis 60er Jahren des 20. Jahrhunderts 26 Neue Städte, davon acht um London, welche typische Beispiele dieser Generation Neuer Städte sind (vgl. Abb. 2.10<sup>41</sup>). Der Ansatz wurde nicht nur für Neue Stadt-Planungen, sondern auch in der regionalen Planung

<sup>40</sup> Siehe: Ward, Colin: 1993, S. 25

<sup>41</sup> Vgl.: Ward, Colin: a.a.O. S. 47

und modernen allgemeinen Stadtplanungspraxis angewandt.<sup>42</sup> Im Folgenden wird Harlow als Fallbeispiel herangezogen weil es als eine der erfolgreichsten Neue Stadt-Gründungen der ganzen Generation Neuer Städte im Allgemeinen und Englands Neue Stadt-Bewegung im Speziellen betrachtet wird und durch den hauptverantwortlichen Stadtplaner Frederick Gibberd und seine Kollegen detailliert dokumentiert wurde.

Population and employment in Britain's new towns							
	DC designation-dissolution dates	Designated area, hectares	Population		Employment		
			Original	1991	Original	1991	
<b>England:</b>							
Aycliffe	1947-88	1,254	60	24,700	(1989)	9,000	12,700
Basildon	1949-85	3,165	25,000	157,700		5,740	58,000
Bracknell	1949-82	1,337	5,149	51,340		179	NA
Central Lancashire	1970-85	14,267	234,500	255,200	(1985)	123,000	NA
Corby	1950-80	1,791	15,700	47,139		9,037	23,965
Crawley	1947-62	2,396	9,100	87,200		2,140	NA
Harlow	1947-80	2,558	4,500	73,800		573	34,707
Hatfield	1948-66	947	8,500	26,000		3,100	11,900 (1989)
Hemel Hempstead	1947-62	2,391	21,000	79,040		7,700	NA
Milton Keynes	1967-92	8,900	40,000	143,100		9,980	81,650
Northampton	1968-85	8,080	133,000	184,000	(1989)	69,142	98,000 (1989)
Peterborough	1967-88	6,451	81,000	137,930	(1990)	50,300	77,358
Peterlee	1948-88	1,205	200	22,200	(1987)	10	8,888 <sup>1</sup>
Redditch	1964-85	2,906	32,000	75,000	(1992)	18,210	32,000 (1989)
Runcorn	1964-89	2,930	28,500	64,200	(1990)	13,300	28,100 <sup>2</sup> (1989)
Skelmersdale	1961-85	1,670	10,000	42,000		1,000	20,766 (1989)
Stevenage	1946-80	2,532	6,700	75,000		2,500	34,300 (1989)
Telford	1968-91	7,790	70,000	120,500		17,951	59,991
Warrington	1968-89	7,535	122,300	159,000		60,700	NA
Washington	1964-85	2,270	20,000	61,190	(1989)	7,500	18,877 (1987)
Welwyn Garden City	1948-66	1,747	18,500	40,500	(1986)	11,200	20,800 (1989)
<b>England total</b>			<b>885,709</b>	<b>1,926,739</b>		<b>422,262</b>	<b>c.937,000</b>
<b>Wales:</b>							
Cwmbran	1949-88	1,420	12,000	49,286		NA	44,144 <sup>2</sup>
Newtown	1967-77	606	5,000	11,000		1,510	8,810 (1987)
<b>Wales total</b>			<b>17,000</b>	<b>60,286</b>		<b>c.15,000</b>	<b>53,224</b>
<b>Scotland:</b>							
Cumbernauld	1955-96	3,152	3,000	50,900		40	17,583
East Kilbride	1947-94	4,150	2,400	69,800		544	32,400
Glenrothes	1948-94	2,333	1,100	38,500	(1990)	1,820	18,175
Irvine	1966-99	5,022	34,600	55,600		13,700	21,814
Livingston	1962-98	2,780	2,100	43,300		76	22,550
<b>Scotland total</b>			<b>43,200</b>	<b>258,100</b>		<b>16,180</b>	<b>112,522</b>
<b>Great Britain total</b>			<b>945,909</b>	<b>2,254,325</b>		<b>453,442</b>	<b>c.1,110,000</b>
<b>Northern Ireland:</b>							
Antrim	1966-73 <sup>1</sup>	56,254	32,600	44,264			
Ballymena	1967-73	63,661	48,000	55,916			
Craigavon	1969-73	26,880	60,800	78,541			
Londonderry	1969-73	34,610	82,000	81,000	(1989)		
<b>Northern Ireland total</b>			<b>223,400</b>	<b>259,721</b>			
Notes	1 Industrial estate only 2 Local authority area — larger than former new town designated area						

Abb. 2.10

Datensatz über britische New Towns 1946 bis 1991. Die Neuen Städte Englands beherbergen insgesamt 2.254.325 EW und 1.110.000 Arbeitsplätze (1991). Auch die Wohnanlage und das Arbeitsplatzangebot haben in den Neuen Städten in Europa eine wichtige Rolle gespielt.

<sup>42</sup> Anmerkung: Im Rahmen des deutschen Wiederaufbaus in den 1950er Jahren gab es auch größere Wohnungsbauvorhaben, deren Standortentscheidungen wurden zunehmend in Abhängigkeit von den räumlichen Schwerpunkten des Wirtschaftsaufbaus getroffen, z.B.: Hoyerswerda - Neue Stadt als neuer Wohnstandort für den Braunkohleabbau oder Eisenhüttenstadt (ehemals: StalinStadt) für die Stahlproduktion. Die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ wurde in beiden deutschen Staaten zum vorherrschenden städtebaulichen Leitbild der 1950er Jahre. In Anlehnung an die Wohnungsbaureform- Vorstellungen der 1920er Jahre entstanden in vielen Städten Wohnsiedlungen mit einem hohen Grünanteil und niedriger Geschossigkeit. vgl.: BBSR Fachbeiträge: www.bbsr.bund.de



**Fallbeispiel: Harlow, England****Kontext der Stadt:**

Harlow (79.000 EW, 2008), 35 km nordwestlich von London in der Nähe des Flughafens Stansted gelegen, entstand als eine von acht Neuen Städten, die entsprechend dem „Greater London Plan“ und dem „New Town Act 1946“ zur Deckung des Nachkriegsbedarfes an Wohnungen und zur Entlastung London's gebaut wurden. Im Gegensatz zu den später folgenden Neuen Städten, wie der bekannten englischen Stadt Milton Keynes, wurde Harlow wesentlich von der Gartenstadt-Theorie beeinflusst, die Moderne beeinflusste hingegen nur ihre Architektur.<sup>43</sup> Sir Gibberd, Frederick und sein Planungsteam arbeiteten ihr Verständnis der Gartenstadt-Philosophie in das städtebauliche Konzept ein.<sup>44</sup> Harlow kann als eine typische Fallstudie herangezogen werden - als Gartenstadt der ersten Generation und auch als eine der am besten entwickelten Neuen Städte der frühesten Generation.

**Details siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 5-23**

**Bewertung:**

Die Einwohnerzahl von Harlow stabilisierte sich auf etwa 80.000 Personen (80.600, 1999, vgl. Abb. 2.11). Obwohl mehrere Erweiterungen geplant wurden, gab es auf regionaler Ebene hierfür keine starke Wohnungsnachfrage. **Wirtschaftlich betrachtet, ist Harlow erfolgreich, ein „Gewinner-Projekt“.** Auch **sozial betrachtet ist Harlow als befriedigend einzustufen** (vgl. Abb. 2.11<sup>45</sup>). Eine Fallstudie von 1964 über Harlow ergab, dass die umfassende Planung der physisch-materiellen Umwelt, der Gesellschaft und Wirtschaft eine umfangreiche Aufwertung der Lebensqualität ergab, so waren etwa 90 Prozent der Bewohner mit der Neuen Stadt zufrieden.<sup>46</sup>

Dennoch gibt es auch einige Probleme, z.B. in Hinsicht auf die niedrige städtebauliche Dichte. Der qualitative Vorteil der Gartenstadt führt zu einer **aufgelockerten Struktur**, welche eine starke Abhängigkeit von dem Individualverkehr mit sich bringt. 75 Prozent der Familien besitzen ein oder mehrere Autos und 58,56 Prozent der Einwohner in Harlow fahren mit dem Auto zur Arbeit,<sup>47</sup> was in etwa das durchschnittliche Niveau der Provinz widerspiegelt.

**Die Dienstleistungsbedürfnisse wurden stark unterschätzt, sowohl quantitativ als auch in Bezug auf deren Vielfältigkeit. Das Stadtzentrum wurde immer wieder erweitert, anfangs aufgrund des zunehmenden Autoverkehrs, später, um die lokalen Bedürfnisse der Bewohner besser abzudecken.** Von der Schnellstraße räumlich eingeschlossen, konnte im existierenden Stadtzentrum eine Erweiterung nicht erfolgen. Der Wasserlandschafts-Park auf der Südseite und das

<sup>43</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 15

<sup>44</sup> Vgl.: TCPA: 1999, S. 10

<sup>45</sup> Vgl.: <http://www.harlow.gov.uk/>

<sup>46</sup> Vgl.: Ward, Colin:1992, S. 13

<sup>47</sup> Vgl.: Harlow District Council: 2003, S. 18

Rathaus wurden zu einem neuen Nutzungskomplex mit öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten umgebaut.

Der Großteil der Gebäude des Stadtzentrums, als ein ehemaliges Experiment der Modernen Architektur, die in jener Zeit vor allem in **Beton** ausgeführt wurde, kollidierte mit den sich wandelnden Ansprüchen in praktischer und ästhetischer Hinsicht. Es wurden im Laufe der Zeit viele der ursprünglichen Gebäude umgebaut oder abgerissen.<sup>48</sup>

Die niedrige Wohndichte, das reiche Arbeitsplatzangebot und ein ruhiges, angenehmes und schönes ländliches Umfeld bleiben bis heute bestehen und sind weithin anerkannte und positive Standortfaktoren. Durch Gebäudesanierungen und -weiterentwicklungen, z.B. durch die Ökowohnsiedlung-Bewegung des neuen Jahrhunderts in Harlow, deckt sich die ländliche aber auch gefällige Architektur mit den Bedürfnissen der neuen Bewohner. Auch die soziale Ausgewogenheit der Bewohner bleibt bestehen. Nach der Privatisierung durch die britische konservative Partei im Jahr 2001 gehören immer noch 35 Prozent der Wohnungen in Harlow zum Gemeinbesitz, höher als das durchschnittliche Niveau (12 Prozent) in Essex. Hier hinzu kommt, dass der Anteil der Mietwohnungen (4 Prozent), durch private Vermieter angeboten, noch viel höher ist, als der regionale Durchschnitt.<sup>49</sup>

Total population			
	Harlow	Essex	East of England
All People	80,600	1,399,000	5,766,600
Males	39,100	685,700	2,841,400
Females	41,500	713,200	2,925,200

Source: ONS midyear population estimates (2009)

Working age				
Percentages are based on total population				
	Harlow	Harlow(%)	East of England(%)	Great Britain (%)
All People	52,200	64.8	63.8	65.0
Males	25,800	65.9	64.8	66.0
Females	26,400	63.6	62.9	64.0

Source: ONS midyear population estimates (2009)

Economic activity			
	Harlow	East of England	Essex
Economic activity rate	82.1%	78.9%	76.5%
Employment rate	71.5%	73.5%	70.3%
Workplace earnings (weekly gross)	£575.80	£479.10	£490.20
Business Birth Rate*	11.1	9.6	10.2
Model Based Unemployment rate	10%	6.6%	7.9%

\*Business Birth rate is equal to number of VAT registrations per 1,000 economically active population

## Abb. 2.11

Die wirtschaftliche und soziale Situation von Harlow (2009)

<sup>48</sup> Anmerkung des Verfassers: Das Bedeutendste von diesen ist die originäre städtische Gibberd's Hall, das Wahrzeichen der Stadt, ihr Abriss sowie ihr Ersatz durch ein neues Bürgerzentrum und die Einkaufsstraßen.

<sup>49</sup> Vgl.: Harlow District Council: 2003, S. 20

### 2.2.2.3 Die Eigenart der ersten Generation der Neuen Städte

Auf der Basis der Forschung von Irion und Sieverts,<sup>50</sup> werden im Folgenden die Kennzeichen der ersten Generation und die typischen Elemente, welche den Charakter dieser Neuen Stadt-Generation bestimmen, näher vorgestellt.

Zeitphase:

- Nach dem Zweiten Weltkrieg 1945 bis 1960

Hauptziel:

- Entlastung der Metropolen mit zu vielen Einwohnern sowie umweltbelastenden und flächenverschwendenden Industrien.<sup>51</sup>
- Gartenstadt-Qualität - ein neues Stadtbild und Stadtleben, überwiegend mit Hilfe von Grünanlagen, die eng mit allen Stadtfunktionen verzahnt sind, als das wichtigste Merkmal dieser Generation.

Organisation und Durchsetzung:

- Durch den „New Town Act“ wurden das **Land und die Fördermittel** auf nationaler Ebene gefördert, der Staat unterstützte durch Landvergabe und Finanzmittel den Bau der Neuen Stadt. Die **„Development Corporation“** **vertrat den Staat**, entschied und stellte sicher, dass „expedient in the national interest“<sup>52</sup>, der Staat auch an späteren finanziellen Gewinnen maßgeblich beteiligt wurde. Dagegen hatten die lokalen Regierungen vor den 1960er Jahren nur geringe Möglichkeiten einer Teilhabe an diesen.<sup>53</sup>
- Als Initiatoren und Begleiter aller Entwicklungsphasen konnten die Neuen Städte auf **ein relativ stabiles und hoch qualifiziertes Führungsteam** aus den Bereichen Städtebau, Wirtschaft, Verwaltung, Soziales und technisches Ingenieurwesen zurückgreifen. Auch lebten diese Akteure häufig in der Neuen Stadt und hatten damit einen engen Bezug zu dieser und ein hohes Verständnis für die Bedürfnisse der Bewohner.

Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- **Starke Selbstständigkeit von Wirtschaft, Gesellschaft und Dienstleistung als Ziel.** „Antithesis of the dormitory suburb' - by self-contained and balanced communities' for work and living“.<sup>54</sup> Die Neue Stadt übernahm existierende Unternehmen aus der Mutterstadt, es wurde versucht, die Arbeitsplätze und Wohnräume gebündelt und einzugsfertig herzustellen.<sup>55</sup> Eine

<sup>50</sup> Vgl.: Irion, Dr. Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 14

<sup>51</sup> Vgl.: Cullingworth: 1972, S. 231

<sup>52</sup> Siehe: Cullingworth: 1972, S. 239

<sup>53</sup> Vgl.: Cullingworth: 1972, S. 240

<sup>54</sup> Siehe: J.B. Cullingworth: 1972, S. 232

<sup>55</sup> Anmerkung: „New Towns had become an essential part of that welfare-state management, designed to guarantee the reproduction of the



**innere Vollbeschäftigung** war das Ziel der Neuen Stadt.

- **Soziale Ausgewogenheit und der Ausgleich der Unterschiede** zwischen den sozialen Schichten wurden im „New Town Act“ gefordert.<sup>56</sup> Die Neuen Städte wiesen einen hohen Anteil an Sozialwohnungen mit geringer städtebaulicher Dichte auf, welche bis zum Jahr 1964 nach der „right to buy“-Politik problemlos in Eigentumswohnungen umgewandelt wurden.
- Die Entwicklungsgesellschaft verfügte über das Budget und das Personal für „**Social Development**“ und ermutigte die Bürgerinstitutionen dazu, sich in vollem Maße zu entfalten.<sup>57</sup>

Nutzung:

- **Standort:** Der Standort war in einer qualitativ hochwertigen natürlichen Umwelt gelegen. Diese Generation der Neuen Städte wurde bewusst in einer großen Entfernung zu der Mutterstadt errichtet, um ihre absolute Selbstständigkeit gegenüber der Metropole zu garantieren.
- **Nutzung:** Die Anordnung der Nutzungen nach einem Prinzip der Trennung beinhaltete die unabhängige Stadtteile und Stadtzentrum.<sup>58</sup> Die Basis-Dienstleistungseinrichtungen wurden in Fußgänger-Distanz durch Nachbarschaftszentren bereitgestellt.
- **Verkehr:** Das **PKW-orientierte** Schnellstraßensystem leitete den motorisierten Verkehr um die Stadtteile herum, was auch Einfluss auf die Stadtmitte ausübte, welche von einer Schnellstraße umgeben und von einer innen liegenden Fußgängerzone gekennzeichnet war.<sup>59</sup> Fußgänger und Autofahrer wurden ebenerdig entlang getrennter Wege, ohne eine aufwendige vertikale Trennung, geleitet.
- **Dichte:** Einfamilienhäuser entsprachen der klassischen Typologie der Gartenstadtgeneration. Die Bau- und Wohndichte, welche überwiegend 20 bis 30 Einwohner je Hektar beträgt,<sup>60</sup> war, verglichen mit der kompakten historischen Stadt,<sup>61</sup> wie auch mit der zweiten Generation der Neuen Städte, gering, jedoch höher als im typischen Urban Sprawl der ausufernden Stadtbezirke der Mutterstadt<sup>62</sup>.

---

skilled labour force for the high-technology industries that so enthusiastically moved there.“ Siehe: Hall, Peter: 1988, S. 134

<sup>56</sup> Vgl.: Ward: 1992, S. 19

<sup>57</sup> Vgl.: Gibberd, Frederick: 1980, S. 217

<sup>58</sup> Anmerkung: Ein BBR-Bericht besagt: „zudem setzten sich bereits in den 1950er Jahren, die, auf die „Charta von Athen“ zurückgeführten, Überlegungen durch, die städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung unterschiedlichen Stadträumen zuzuordnen.“ Siehe: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>59</sup> Anmerkung: In Harlow ist das Radwege-System als Ergänzung des individuellen motorisierten Verkehrs konzipiert. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 14

<sup>60</sup> Anmerkung des Verfassers: Die durchschnittliche Dichte der 22 Neuen Städte Großbritanniens beträgt 24,8 EW/ha.

<sup>61</sup> Anmerkung: Beispielsweise betrug die Dichte der „Innenstadt Londons“ nach dem Zweiten Weltkrieg 340 EW/ha. vgl.: Hall: 1997, S. 220

<sup>62</sup> Vgl.: Ward, Colin: 1993, S. 15

## Stadtbild:

- **Entwurfsidee:** Um dem Image einer Gartenstadt gerecht zu werden, wiesen die Städte dieser Generation ein dorftartiges Stadtbild auf. Die organische Baustruktur war eng mit einer landschaftlich gestalteten Grünstruktur verzahnt und von einer naturnahen Umgebung dominiert.
- **Grundrisse:** Abgesehen von dem Stadtzentrum, welches ein geometrisches Erschließungskonzept aufwies, überwog das organische Straßensystem in den Stadtgrundrissen.<sup>63</sup> Die traditionelle Blockrandbebauung wurde größtenteils aufgegeben.
- **Stadtzentrum:** Das Stadtzentrum war getrennt von anderen Stadtteilen und von geringer Nutzungsmischung gekennzeichnet. Räumlich betrachtet wiesen die Zentren noch den starken Einfluss eines traditionellen Stadtlebensstils auf, nämlich lineare Einkaufsstraßen, mit fortlaufenden kleinteiligen und niedrigen Läden, Grünflächen entlang des Randes und öffentlichen Einrichtungen als Fokus der öffentlichen Räume.
- **Nachbarschaft:** Ein stark innenorientiertes „Hierarchie Cluster“: Wohngruppe (Housing Group), Quartiere und Gesamtstadt. Die kleinen Nachbarschaften als Basiseinheit der Gemeinschaft waren untereinander durch Grünzüge getrennt. Die Wohngebäude gruppierten sich um Grundschulen, Kindergärten und Tagesbedarfsläden.<sup>64</sup>
- **Architektur:** Der Großteil der Neuen Städte der ersten Generation wies ein schlichtes und harmonisches Stadtbild mit traditionellem, lokalem Material, Farbe und Detailausbildung auf.<sup>65</sup>

<sup>63</sup> Anmerkung des Verfassers: Obwohl in Milton Keynes das Rasterstraßensystem im Stadtzentrum als Symbol einer motorisierten Stadt benutzt wurde, blieben jedoch die Wohnviertel in der organischen Struktur bestehen.

<sup>64</sup> Anmerkung: In Harlow wurden, als maximale Fußwegeentfernung von der Wohnung zu den Zentren und Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs, Distanzen von 700 bis 1.000 Metern in Kauf genommen, dabei galten für Kindergärten und Grundschulen geringere Maximalentfernungen von nur 300 bis 500 Metern. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 21

<sup>65</sup> Anmerkung: In den Neuen Städten, welche auf den New Town Act folgten, hinterließ modernes Architektur-Design als neue Philosophie im Stadtbild Spuren. Dies war in dieser Phase jedoch noch nicht typisch für eine großmaßstäbliche Verwendung in der Wohnsiedlung. Im Stadtzentrum von Harlow wurde ein modernes Hochhausgebäude als Symbol der „modernen“ Neuen Stadt als Landmarke errichtet. „The bland modern architecture of the 1950s rejected both the Arts and Crafts informality of the early Letchworth housing, and the refined, simple Georgian of Welwyn Garden City.“ Siehe: Saiki, Takahito; Freestone, Robert; Van Rooijen, Maurits: 2002, S. 53

## Verwirklichung:

Die Verwirklichung des Hauptziels:

- Insgesamt haben die Neuen Städte in England etwa 2,25 Millionen Einwohner angezogen (25 Prozent aus England kommend), hierbei kamen vergleichsweise wenige der neuen Bewohner direkt aus den Metropolen (seit dem Jahr 1951 sind 7,5 Prozent der neuen Einwohner Englands in die Neuen Städte gesiedelt aber nur 7 Prozent der Auswanderer aus London <sup>66</sup> ). Die Neue Stadt hatte damit eher **eine Verstädterung der größeren Region** bewirkt.
- Der physisch-materielle Charakter der Gartenstadt-Theorie dominierte diese Generation der Neuen Städte. Das „**Wohnen im Grünen**“ wurde weitestgehend ein Lebensmodell der Familie. Trotz ihrer fehlenden Urbanität, war es ein sich global verbreitendes Vermarktungsmodell.<sup>67</sup>

Organisation und Durchsetzung:

- Einerseits hatte der „New Town Act“ schlagartig, ein bis dato ewiges Problem der Neuen Städte durch neue Finanz-Fonds und durch ein neues Organisationsrecht behoben.<sup>68</sup> Die Entwicklungsgesellschaft und ihr Führungsteam wurde als **eine effektive und fachlich kompetente Organisationsform** angesehen, als Koordinator und Vermittler zwischen öffentlicher Politik, profitorientierten Wirtschaftsinteressen, kurzfristigen kommunalen Strategien und langfristiger Entwicklung zentraler nationaler, regionaler und lokaler Interessen.<sup>69</sup>
- Andererseits wurde jedoch auch das Wesen der Howard'schen Theorie zerstört, welche auf der Schaffung von lokaler Selbstverwaltung, Wohlfahrtselementen und gemeinwirtschaftlichen Fonds aufbaute. Die privaten Unternehmen waren bei der Erschließung der Neuen Städte ausgeschlossen.<sup>70</sup> Die enorme staatliche Unterstützung verbarg den potenziellen Widerspruch zwischen den staatlichen Interessen und den bestehenden lokalen Interessen (lokale Kommunen, ursprüngliche Bewohner und die Neue Stadt-Regierung). Die **Top-Down-Planung** triumphierte über den

---

<sup>66</sup> Vgl.: Ward, Colin: a.a.O. S. 12,

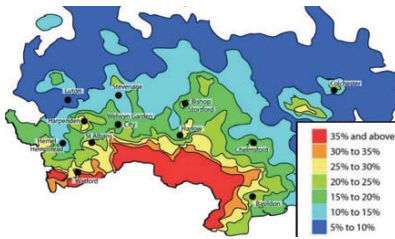
<sup>67</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 15; Vgl.: Hall, Peter: 1988, S. 135

<sup>68</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 6

<sup>69</sup> Anmerkung: The New Town Act of 1959 had established the Commission for the New Towns as a body intended to take over the assets and liabilities of the development corporations once their work was considered to be done. This is a controversial issue, since the Act of 1946 had provided that the property of the corporations should become that of the local authorities on completion. The 1976 New Towns Act required the housing and related assets to be turned over to local councils but the ownership and disposal of commercial and industrial assets remained in the hands of the commission. Vgl.: Ward, Colin: 1992, S. 43

<sup>70</sup> Vgl.: Ward: 1992, S. 37

Bottom-Up-Ansatz und erzeugte in vielen Städten lokale Konflikte.<sup>71</sup>



**Abb. 2.12**

*Travel to Work to London across the wider London Commuter Belt (Source: UK Census of Population 2001. Note: bands represent the percentage of the employed resident population who work in the London region)*

#### Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- Die **Bindung der Arbeitsplätze an die Wohnungen schaffte keine „autarke Selbstständigkeit“**. Die vollkommene lokale Beschäftigung der Neuen Stadt-Bewohner wurde nicht erreicht, obwohl die Anzahl der Arbeitsplätze höher war als im Vergleich zu der Region. Hierbei war jedoch eine große regionale Dynamik zu verzeichnen, so pendelten in der Praxis etwa 50 Prozent der Einwohner zwischen der Neuen Stadt und der umgebenden Region<sup>72 73</sup> (vgl. Abb. 2.12<sup>74</sup>).
- Aus finanziellen Gründen hatten die Neuen Städte für ihre Bewohner keine **zeitgemäßen öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen** bereitgestellt. So wurde das Stadtzentrum wegen der späteren Bauphase und fehlenden Lebendigkeit kritisiert.<sup>75</sup>
- Die **Sozialplanung** spielte eine wichtige Rolle in der Stadtentwicklung. Durch eine Generationsplanung wurde eine Ausgeglichenheit von Bewohnern mit unterschiedlichem Alter und sozialem Status weitestgehend erreicht. Trotz des hohen Mietwohnungsanteils wurde eine ausgewogene Sozialstruktur durch die niedrig-geschossige Typologie sichergestellt.<sup>76</sup>

#### Nutzung:

- Der entfernte Standort zur Metropole erzeugte für die Neue Stadt die Schwierigkeit, **die regionalen Ressourcen ausnutzen** zu können.<sup>77</sup>
- Die funktional getrennte **Nutzungsanordnung** und das ansteigende und dominierende **PKW-Aufkommen**, bzw. die niedrige **Baudichte**, wurden als die Hauptgründe für eine ungenügende „Stadtlebendigkeit“ angesehen.

#### Stadtbild:

- Die traditionelle Stimmung der Architektur mündete in lokal

<sup>71</sup> Vgl.: Ward, Colin: 1996, S. 112

<sup>72</sup> Anmerkung: In Harlow reduzierte sich dieser Wert nach 20 Jahren und pendelte sich schließlich bei ca. 50 Prozent ein. vgl. Gibberd: 1980, S. 140; Anmerkung: Nach dem „Strategic Housing Market Assessment Report (2008)“ sind 25 bis 30 Prozent der Einwohner (2001) von Harlow Pendler nach London, in Kombination mit den regionalen Pendlern sollen es ca. 40 bis 45 Prozent sein. vgl.: Strategic Housing Market Assessment: 2008

<sup>73</sup> Anmerkung: Ebenso in der finnischen Neue Stadt Tapiola 1967 - nach fünf Jahren Bauzeit. vgl. Herzen, Von: 1967, S. 1

<sup>74</sup> Anmerkung: „In 90s, every weekday 19600 commuters leave Milton Keynes and another 25000 come in“. siehe: Ward: 1996, S. 76

<sup>75</sup> Anmerkung: Aufgrund des häufig auftretenden, sogenannten „New Town-Blues“ - der Schwierigkeit sich der Neuen Stadt anzupassen - sind körperliche und psychische Leiden unter vielen Stadtbewohnern in England zu verzeichnen. Vgl.: Hall, Peter: 1988, S. 135

<sup>76</sup> Vgl.: Strategic Housing Market Assessment: 2008

<sup>77</sup> Anmerkung des Verfassers: In der weiteren Entwicklung der Neuen Stadt in England nach den 1960er Jahren wurde deshalb die Einwohnerzahl erhöht und die Entfernung zwischen den Neuen Städten und der „Mutterstadt“ erheblich reduziert (siehe Kapitel 2.2.4.3).

typischer Stimmung, Image und Kultur, die geschlossen, in sich gekehrten Nachbarschaften - „**English way of life**“ waren auf dem Immobilienmarkt akzeptiert.<sup>78</sup>

- Aus der **fehlenden Urbanität** entstand so etwas wie eine „New City Hypochondrie“<sup>79</sup> - während der Gartenstadt-Charakter in diesen Neuen Städten dominierte, gingen die öffentlichen Räume verloren - also Straßen mit öffentlichem Leben, Plätze und gemischte Blöcke, welche im europäischen Stadtleben eine wichtige Rolle spielen.

#### 2.2.2.4 Erfolg und Probleme der ersten Gartenstadt-Generation

Die Neue Stadt-Praxis der ersten Generation in England hat weitestgehend **wirtschaftlich funktioniert**, zusätzlich parallel der **staatlichen wie regionalen Politik gedient**, viele **technische wie soziale Experimente** überprüft sowie hunderttausende Einwohner mit **preiswerten Wohnungen versorgt und ihnen damit einen neuen Lebensstil und neue Lebensalternativen geboten**.<sup>80</sup> In anderen Ländern ist es teilweise nicht nur der quantitative Erfolg, welcher positiv bewertet wird, sondern auch die qualitative Ebene. „There is quite a wide Swedish acceptance that the garden city tradition still offers the best compromise between urban and rural living. It is, in short, seen as a sustainable alternative to both the high rise satellite towns and the affluent escape into a very low density urban/rural fringe.“<sup>81</sup> Es ist eher der Erfolg **des natürlichen Charakters, der traditionellen aber praktischen Wohnungstypologie und der dorffartigen aber lokal identifizierbaren Atmosphäre**.

Das „Transport, Local Government and the Regions Committee“ von England veröffentlichte im Jahr 2002 eine Forschungsarbeit über „The New Towns: Their Problems and Future“. Dort wird behauptet: „**The New Towns are, on the whole, good places to live and work and by and large they have been successful.**“<sup>82</sup>

Im Vergleich zu der hohen Dichte der traditionellen Stadt, hatte das „House of Commons“ gefordert, die Neuen Städte **weiter zu verdichten, kompakt und effektiv zu entwickeln und besser mit dem ÖPNV zu vernetzen**.<sup>83</sup> „The low density development in the New Towns has created major problems; there is excessive dependence on the car and poor bus services.“<sup>84</sup>

<sup>78</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 23; Vgl.: Hall, Peter: 1988, S. 135

<sup>79</sup> Vgl.: Ward, Colin: a.a.O. S. 12,13

<sup>80</sup> Vgl.: Ward Colin: 1993, S. 12

<sup>81</sup> Siehe: Saiki, Takahito; Freestone, Robert; Van Rooijen, Maurits: 2002, S. 37

<sup>82</sup> Siehe: Deputy Prime Minister and the first Secretary of State: 2002, S. 6

<sup>83</sup> Vgl.: House of Commons Communities and Local Government Committee (UK): 2008, S. 7

<sup>84</sup> Siehe: Deputy Prime Minister and the first Secretary of State: 2002, S. 6

Es gab **starke Kritik an der fehlenden Urbanität, auch im Zentrum, deshalb ist die Stadtkultur nur schwach ausgeprägt.** „A place can hardly be called a town unless it possesses urbanity and it was this lack that caused so much criticism in the early days. Sir James Richard, in 1953, considered as residential quarters of a future town the New Town neighborhoods still lack the urban qualities required of them [...] as a conception, the New Town neighborhoods differ but little from the pre-war garden suburb estates.“<sup>85</sup> Ihr Modell der „autarken Selbstständigkeit“ wird als ein geschlossenes Wirtschaftsmodell auf dem Land und als Verlust der Stadtkultur betrachtet.

Die Gartenstadt-Theorie hat **nachhaltig die Moderne Stadtplanung beeinflusst.** „Within Howard’s overall conception, unveiled originally in his book *Tomorrow* in 1898, can be found many of the key principles of twentieth century planning practice. These include land use segregation, master planning, residential site planning, neighborhood units, shopping malls, industrial parks, road hierarchy, regional planning, planned decentralization and green belts. It would be easy to extend and refine this list“.<sup>86</sup> Aber die Theorie war auch der **Anfang der „Auflösung der Stadt“**<sup>87</sup>.

<sup>85</sup> Siehe: Gibberd, Frederick: 1980, S. 371

<sup>86</sup> Siehe: Saiki, Takahito; Freestone, Robert; Van Rooijen, Maurits: 2002, S.

25

<sup>87</sup> Anmerkung: „Howard sets up spinning powerful and city destroying ideas: He conceived that the way to deal with the city’s functions was to short and sift out of the whole certain simple uses, and to arrange each of these in relative self-containment. He focused on the provision of wholesome housing as the central problem, to which everything else was subsidiary; furthermore he defined wholesome housing in terms only of suburban physical qualities and small town social qualities. He conceived of commerce in terms of routine, standardized supply of goods, and as serving a self-limited market. He conceived of good planning as a series of static acres; in each case the plan must anticipate all that is needed and be protected, after it is built, against any but the most minor subsequent changes. He conceived of planning also as essentially paternalistic, if not authoritarian. He was uninterested in the aspects of the city which could not be abstracted to serve his Utopia. In particular, he simply wrote off the intricate, many-faceted, cultural life of the metropolis.“ Siehe: Jakobs: 1961, S. 19

## 2.2.3 Funktionalismus und die zweite Generation der Neuen Städte

### 2.2.3.1 Funktionalismus und die Moderne Städtebau-Theorie

Nach Irion und Sieverts waren Le Corbusier und der CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) nach der Gartenstadt-Bewegung der zweit-wichtigste Städtebau-Diskurs, welcher das Leitbild der zweiten Generation der Neuen Stadt begründete.<sup>88</sup> Le Corbusier's „La Ville Contemporaine“ und „La Ville Radieuse“ - zwei funktionalistische Konzepte beginnen mit den Worten: „We must build on a clear site!“<sup>89</sup> So sollte die alte Stadt abgerissen werden, die Neue Stadt (wie z.B. Chandigarh und Brasilia) stand in den 1960er Jahren auf der zentralen Bühne des Städtebaus.<sup>90</sup>

Der Einfluss von technologischem Determinismus dominierte in der wissenschaftlichen Forschung und der Theorie. Dabei hatte der elitäre **Stadtplaner sowohl die Einwohner, wie auch die Regierung von der Mitentscheidung verdrängt und entmachtet.** „The design of cities was too important to be left to citizens.“<sup>91</sup> „The harmonious city must first be planned by experts who understand the science of urbanism. They work out their plans in total freedom from partisan pressures and special interest; once their plans are formulated, they must be implemented without opposition.“<sup>92</sup>

#### Inhalt der Neuen Stadt-Planung:

Die moderne Neue Stadt sollte eine klar definierte räumliche Struktur kennzeichnen, diese räumliche Anordnung erfolgte nicht nur durch eine Nutzungstrennung, sondern insbesondere auch durch das **soziale Segregationsprinzip.**<sup>93</sup> Nach Le Corbusier's „La Ville Contemporaine“ sollten in 24 Hochhäusern, diese stellen die Büros der Oberschicht dar, die Arbeitsplätze für etwa 400.000 bis 600.000 Bewohner untergebracht werden. Es waren 95 Prozent der Grünflächen öffentlich und die weitreichenden Grünräume waren durch die kompakten Hochhäuser relativ groß.<sup>94</sup> Dies repräsentierte das Stadtbild und Stadtleben der modernen Zeit. Um diese herum waren die Geschosswohnungen der Mittelschicht angeordnet. Die schlichten Unterkünfte für die Arbeiter waren um Höfe errichtet, an einem einheitlichen rasterförmigen Straßensystem orientiert, das Stadtzentrum war der Mittelpunkt der urbanen Unterhaltung für die Mittelschicht. Die Arbeiterwohnsiedlungen erhielten Grünflächen als Regenerationsflächen.<sup>95</sup>

---

<sup>88</sup> Vgl.: Irion; Sieverts, S. 13

<sup>89</sup> Siehe: Hall, Peter: 1988, S. 209

<sup>90</sup> Anmerkung: Seit die „Charta von Athen“ von 1943 veröffentlicht wurde, entstand schon zeitgleich der weitergehende Einfluss auf den Städtebau. vgl.: Hall, Peter: 1988, S. 219-222.

<sup>91</sup> Siehe: Fishman: 1977, S. 190

<sup>92</sup> Siehe: Fishman: 1977, S. 198

<sup>93</sup> Vgl.: Fishman: 1977, S. 199

<sup>94</sup> Vgl.: Le Corbusier: 1929, S. 215; Vgl.: Fishman: 1977, S. 195

<sup>95</sup> Vgl.: Hall, Peter: S. 207-212



Planungsgrundsatz :

- **Räumliche Entlastung** der Stadt durch die **Erhöhung von Dichte und Bauhöhe**<sup>96</sup> (vgl. Abb. 2.13<sup>97</sup>).
- Die Stadt als „Wohnmaschine“<sup>98</sup>, eine „functional unit“<sup>99</sup>, **Massenprodukt für eine Massengesellschaft**,<sup>100</sup> um die materiellen Bedürfnisse der Einwohner praktikabel zu befriedigen.<sup>101</sup>
- Die Stadt bestand aus vier Funktionen: Wohnen, Arbeiten, Unterhaltung und Verkehr,<sup>102</sup> eine **Funktionstrennung** wurde vorgeschlagen.<sup>103</sup> Mit der räumlichen Anordnung der Wohnfunktionen im Fokus sollte der Mensch den Ausgangspunkt der Planung darstellen.
- **Autoverkehrswege waren die Adern der modernen Stadt**, sie hatten eine hohe Priorität.<sup>104</sup>
- Individuelle Privatheit wurde durch die „**menschliche Zelle**“ ersetzt.<sup>105 106</sup> Die Idee vom „Home“ oder der „Heimat“ verschwand zusammen mit der individuellen

<sup>96</sup> Anmerkung: Nach Le Corbusier: „die Vorstädte - das ist die Katastrophe. Unsere Zeit hat die ‚große Verschwendung‘ eingeführt. So entsteht das Durcheinander, der Krach mit der Nachbarschaft.“ Er zeigt auch die gleiche Größe für 7.500 Parzellen zu je 400 qm, als auch für die andere Variante mit 15 Einheiten und sieben Türmen, mit allen Gemeinschaftseinrichtungen inbegriffen. „Das ist eine ‚Grüne Stadt‘. Die Natur ist in der Miete enthalten.“ siehe: Le Corbusier: 1957, S.14-16; Anmerkung: Der Typ der Wohneinheit ‚Marseille MMI‘ hat 3,5 Hektar für eine Wohneinheit, im Höchstfall (1.600 Einwohner) = 500 Einwohner je Hektar. siehe: Le Corbusier: S. 21

<sup>97</sup> Vgl.: Le Corbusier: 1957, S. 14, 15

<sup>98</sup> Anmerkung: „The initial nucleus of urbanism is a cell for living - a dwelling - and its insertion into a group forming a habitation unit of efficient size.“ siehe: Le Corbusier: La Charte d’Athènes, 1943, S. 101

<sup>99</sup> Siehe: Le Corbusier: 1943, S. 99

<sup>100</sup> Anmerkung: Nach Le Corbusier, er „hat sein Leben der Suche nach einer verbindlichen architektonischen Form gewidmet, die es ermöglicht, auch eine technisierte Welt mit Wohlbehagen zu erfüllen. Ihre Verwirklichung würde die Unordnung aus unseren Städten und Dörfern jagen, Gleichmaß in die Heime bringen“. siehe: Le Corbusier: 1968, S. 14-16

<sup>101</sup> Anmerkung: „Denn hier zeichnet sich das große Problem der zeitgenössischen Produktion ab: Serienbauweise, Normierung, Zerlegung in Elemente - Typen, Standardformen und beliebiges Zusammenfügen gleichförmiger Elemente. Dies ist möglich - und gerade auf diesem Gebiet - nicht nur dank der Vielfalt der Bauelemente die zur Verfügung stehen, sondern vor allem dank dem MODULOR, jener harmonischen Maßeinheit, die die menschliche Gestalt als Ausgangspunkt nimmt und die überall in der Architektur wie in der Mechanik anwendbar ist. Sie beendet den Konflikt, der zwischen den beiden Maßsystemen besteht, die nach ‚Meter‘ und nach ‚Fuß‘ rechnen.“ Siehe: Le Corbusier: 1968, S. 22

<sup>102</sup> Vgl.: Le Corbusier: 1943, S. 95

<sup>103</sup> Anmerkung: „Zoning reforms bringing the key functions into harmony will create natural links between them, in support of which a rational network of traffic arteries will be planned.“ Siehe: Le Corbusier: 1943, S. 98

<sup>104</sup> Anmerkung: Das Verkehrsaufkommen nahm rasant zu und Vorstellungen von einer autogerechten Stadtentwicklung erhielten Auftrieb. Vorhandene Straßen wurden verbreitert, Umgehungsstraßen neu gebaut und neue Verkehrsstraßen durchbrachen gewachsene Stadtquartiere. vgl.: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

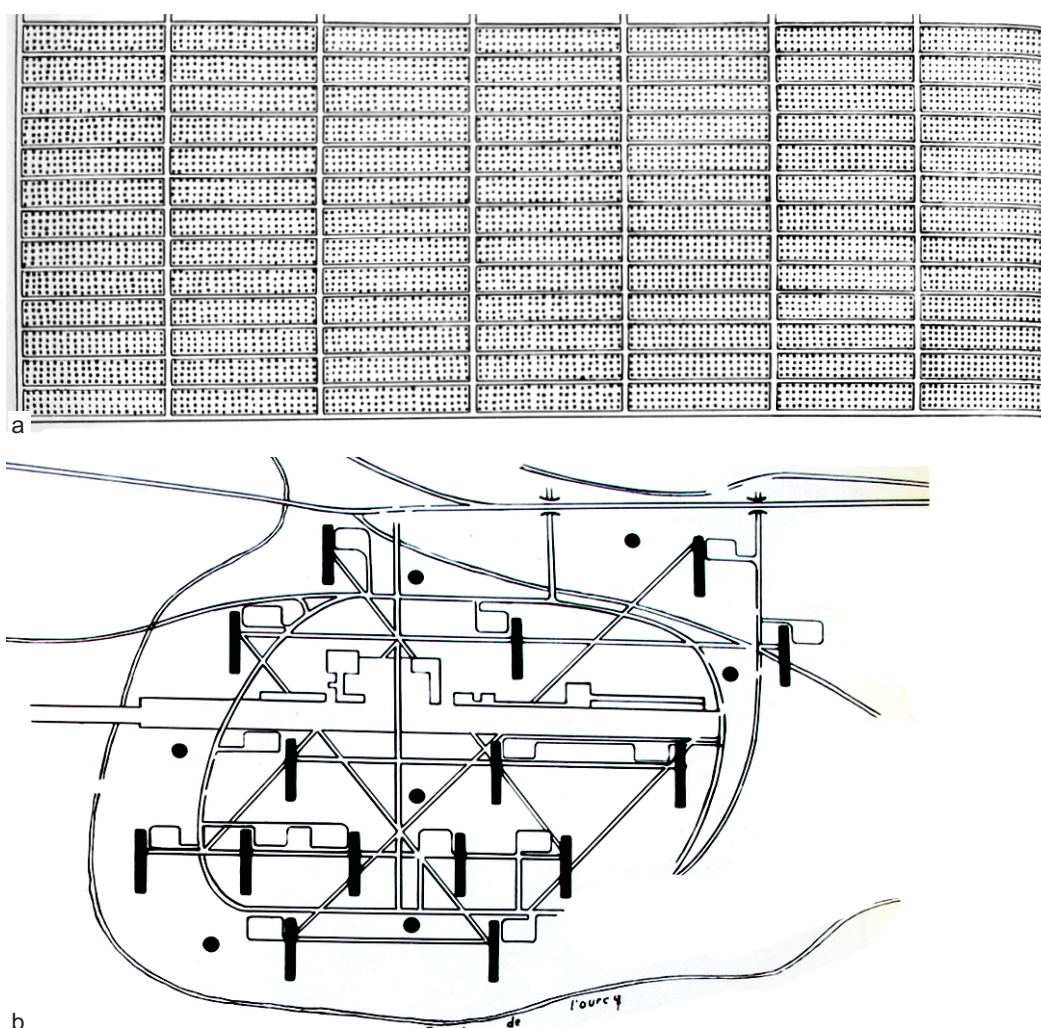
<sup>105</sup> Vgl.: Le Corbusier: 1929, S. 243

<sup>106</sup> Anmerkung des Verfassers: Le Corbusier hat seinen „Wohnungskomplex“ als eine „unpolitische Gemeinde“ in der Vertikalen betrachtet, eine Form des Zusammenlebens auf der untersten Stufe unserer demokratischen Gesellschaft in einer technisierten Welt. „Entdeckung der ‚Individual-Kollektivität‘, kein Dualismus, sondern eine Gleichung = Gleichgewicht = eine harmonische Funktion.“



Architektur. Ein modernes Stadtleben mit variablen Arbeitsplätzen benötigte das Konzept des allumfassenden „Home`s“ nicht mehr, denn Arbeitsräume mussten nun nicht mehr im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Wohnort stehen.

- Die urbane Planung bestand aus **einem rationalen System von Einrichtungen** kultureller, sozialer und ökonomischer Bereiche, unterschiedlicher Maßstäbe. Die Form war unwichtig, es gab keine Schönheit ohne Ordnung. **Die Form folgte der Funktion.**<sup>107</sup>



**Abb. 2.13**

Die Vergleiche zwischen dem Vorstadt-Modell und dem Hochhaus-Stadt-Modell

(a) In diesen 7.500 Parzellen, jede 400 qm groß, ist noch kein Raum für Gemeinschaftseinrichtungen inbegriffen. (b) Meaux Grundstück - 7.500 Wohnungen (15 "Unités" und 7 Türme). Hier sind alle Gemeinschaftseinrichtungen inbegriffen. Dies ist eine grüne Stadt. Die Natur ist in der Miete enthalten.

<sup>107</sup> Anmerkung des Verfassers: „The Essence of Modern Urban Planning“ Prof. L.H.J. Angenot (1957.11.08) on the occasion of the institution of the department of Advanced Studies in Urban Planning at the Academy of Architecture in Amsterdam.

### 2.2.3.2 Die Neue Stadt-Entwicklung der 1960er Jahre

Die hohen Geburtenraten nach dem Zweiten Weltkrieg in den 1960er Jahren erzeugten eine erhöhte quantitative Wohnungsnachfrage. Der Wohnungsstandard pro Einwohner erhöhte sich stark,<sup>108</sup> die durchschnittlichen Haushalte wurden von weniger Menschen bewohnt.<sup>109</sup> Mit dem weltweiten Wirtschaftsboom wurden auch neue, qualitativ hochwertige Wohnanlagen weitergehend nachgefragt.<sup>110</sup>

In den 1960er Jahren verknüpfte sich auch **ökonomisches Denken mit staatlicher Autorität**. „New Towns had become an essential part of that welfare-state management, designed to guarantee the reproduction of the skilled labour force“.<sup>111</sup> Die, zu dieser Zeit, finanziell besser ausgestattete Regierung versuchte unter anderem durch den Bau Neuer Städte den unterqualifizierten und überlasteten Wohnblöcken in der alten Stadt mehr „Luft“ und Erneuerungsmöglichkeit zu verleihen und auch die sozial schwächeren Bevölkerungsschichten maßgeblich und in kurzer Zeit mit einer lebenswerten Wohnumwelt zu versorgen<sup>112</sup>. Die **soziale Wohnungspolitik** wurde als Mittel dafür und gegen Spekulation eingesetzt.

Räumlich war dies eine Art „**Verdichtung der Metropole**“, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs beschleunigte die Entwicklung am Stadtrand.<sup>113</sup> Es wurden überwiegend Gebäude hoher Geschossigkeit eingesetzt,<sup>114</sup> was mit der Fertigungstechnik schneller und preisgünstiger

<sup>108</sup> Anmerkung: (In Amsterdam) „In the period from 1931-1975, the space rose from 57.4 to 86 square meters pro inhabitant [...]. The average housing size had to increase, from 50 to about 80 square meters. Low-rise dwelling were also planned on a large scale.“ Siehe: Physical Planning Department, City of Amsterdam: S. 71

<sup>109</sup> Anmerkung: 3,8 EW pro Wohnung 1958 nach 3,0 EW pro Wohnung 1968 in Amsterdam. vgl.: Physical Planning Departement, City of Amsterdam: 2003, S. 78

<sup>110</sup> Anmerkung: Unter dem Hauptthema „Stadterweiterung in den 1960er Jahren“, hat das BBR einen Bericht vorgestellt: „die Massenkaufkraft wurde gestärkt und der Warenkonsum angekurbelt [...]. Zuwanderung und steigende Geburtenraten führten zu einem starken Bevölkerungswachstum [...]. Die wirtschaftliche Entwicklung steigerte den Bedarf an neuen Industriestandorten und zusätzlichen Gewerbeflächen erheblich [...]. Das Bevölkerungswachstum und der gestiegene Wohlstand verstärkten den Bedarf an Wohnraum, technischer und sozialer Infrastruktur. Die übergeordneten Ziele des Wohnungs- und Städtebaus bestanden darin, zum einen den großen Wohnungsbedarf zu decken und zum anderen die Entwicklung der Industrieschwerpunkte durch den Wohnungsneubau zu unterstützen. siehe: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>111</sup> Siehe: Hall, Peter: 1988, S. 134

<sup>112</sup> Anmerkung: Peter Hall hat darauf hingewiesen, dass der Städtebau der 1960er Jahre nach der Industrialisierung, dem Weltkrieg und der daraus resultierenden Überlastung mit sehr schlechter Bausubstanz konfrontiert war. „Any social disbenefits of Clean-Sweep Planning and its transformation of the town passed unremarked or than by cranks, a few people with residual ideals from the 1940s, or those who lamented“ siehe: Hall, Peter: 1998, S. 226

<sup>113</sup> Anmerkung: In Amsterdam wird es als „Expansion within the city's own limit“ bezeichnet. Mehrere Beispiele (Bijlmermeer, Lövögärdet) liegen innerhalb einer Entfernung von 15 km von der Stadtmitte entfernt.“ siehe: Physical Planning Department, City of Amsterdam: 2003, S. 156.

<sup>114</sup> Anmerkung: The proportion of high-rise in the total public-housing programme in England rose year by year: units more than five-storey and more blocks were about 7 percent of the total in the late 1950s, as much as 26 percent in the mid-1960s. vgl.: Hall: 1988, S. 224

zu realisieren war. So wurde z.B. die Neue Stadt Lövgärdet als erster Teil der Satellitenstadt Angeredvon Göteborg, mit einer Fläche von 305.000 qm für 2.870 Mehrfamilienhäuser und 280 Wohnungen in Reihenhäusern, in nur vier Jahren Bauzeit (1969 bis 1974) fertiggestellt.

Die 1960er Jahre stellten in vielen Teilen der Welt eine wichtige Entwicklungsphase für die Neue Stadt dar.<sup>115</sup> Bekannte Beispiele hierfür sind etwa Chandigarh, Brasilia, Husby etc. Außer der bekannten modernen Hauptstadt Brasilia wurden eine Vielzahl von Satellitenstädten oder „Grand Ensembles“ geplant und realisiert. Meist folgten sie nicht genau der Form der „La Ville Radieuse“, jedoch deren Grundsätzen. Die Neuen Städte versuchten, ein Stadtimage **aus dem starken Kontrast zwischen Hochhäusern und weitläufigen Grünanlagen, aus der Polarität von Stadt und Natur zu gewinnen.**

Das Massenprodukt Wohnung, unzureichende bauliche Qualität, bzw. die Typologie des Hochhauses selber, erzeugten die Probleme dieser Generation. Obwohl in Amsterdam etwa 60.000 Einwohner in den 1960er Jahren als wohnungssuchend gemeldet waren,<sup>116</sup> gab es dennoch Leestände in der größten neuen Wohnsiedlung Bijlmermeer.<sup>117</sup> Die dritte Generation hoher vorörtlicher Raumausdehnung, in großer Entfernung zu der Metropole, aber auch eine preisgünstige Wohnung in einer „grünen“ Umwelt, stellte die stärkste Entwicklungskonkurrenz gegenüber der zweiten Neue Stadt-Generation, geprägt durch die Hochhäuser, dar.<sup>118</sup>

Aufgrund der negativen Erfahrungen aus der zweiten Generation der Neuen Stadt und als eines der am heißest diskutierten Themen der aktuellen Stadterneuerungs- und Forschungsarbeit (Plattenbauweise, soziale Durchmischung, Modernisierung, etc.), wird das typische Fallbeispiel der Generation, Bijlmermeer, hier nur vereinfacht dargestellt. Zusammen mit dem Fallbeispiel Almere der dritten Generation der Neuen Städte ermöglicht es interessante Vergleiche.

---

<sup>115</sup> Anmerkung: „The London Country Council’s immensely prestigious Architect’s Department, [...] provided a model (Huge blocks of high-rise housing) in de early years [...] it first produced ‘the great Corbusian slabs’ which culminated at the end of the 1950s in Alton West, Roehampton [...], then began ‘the era of the high towers, slimmer, less oppressive, and of cours more highly subsidized’ 384 of them, in all, completed between 1964 and 1974.“  
siehe: Hall: 1988, S. 225

<sup>116</sup> Vgl.: Physical Planning Department, City of Amsterdam: 2003, S. 142

<sup>117</sup> Siehe: New Town-Fallbeispiel, S. 4

<sup>118</sup> Anmerkung: Almere und Lelystad wurden seit dem Jahr 1966 gebaut. vgl.: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 11

**Fallbeispiel: Bijlmermeer, Amsterdam****Kontext der Stadt:**

*Bijlmermeer liegt 7,5 km vom Amsterdamer Stadtzentrum entfernt und wurde zwischen 1966 und 1975 als große Wohnsiedlung Amsterdam Zuid and Zuidoost Agglomeration (1965) begründet und realisiert. Zwei Metrolinien verbinden die Wohnsiedlung mit dem Stadtzentrum, eine mit dem Hafen. Der Nutzungsplan war durch eine starke Nutzungstrennung von Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Industrie und Unterhaltung gekennzeichnet (vgl. Abb. 2.14<sup>119</sup>).*

*Das Hochhaus-Wohngebiet bestand aus elf-geschossigen Laubengang-Apartmentgebäuden, insgesamt 12.500 Wohneinheiten mit überdurchschnittlicher Größe und hohem Einrichtungsniveau. Die Planung der Neuen Stadt war als „new era in Urban Planning“ betrachtet worden,<sup>120</sup> mit Hochhausgrundrissen starker Identität, mit einem hexagonal ausgerichteten Rastersystem, zwischen welchem sich große autofreie Freiräume verzahnen.<sup>121</sup> In dem getrennt organisierten Verkehrssystem war der Autoverkehr oberhalb der Fußgängerebene und des Fahrradweges zugunsten der Verkehrssicherheit angeordnet. Jedes Hochhaus hatte eine Garage, in den Erdgeschossen, auch mit alltäglichen Einrichtungen kombiniert. Lange und breite rohrförmige Galerien verbunden die Wohnsiedlung untereinander und mit den Garagen.*

**Bewertung**

*Ursprünglich gab es noch Wartelisten für die Apartments in Bijlmermeer. Jedoch stieg die Nachfrage nach Einfamilienhäusern stark an, noch während sich die Neuen Städte Leylstad oder Purmerend in der Bauphase befanden. Die inneren Probleme Bijlmermeeres nahmen in den folgenden Jahren stark zu, so stieg der Anteil an Kriminaldelikten in der Wohnsiedlung an, auch wenn die Arbeitsplatzversorgung der Umgebung sehr gut war.<sup>122</sup> Die Leerstände in Bijlmermeer erhöhten sich bis auf 25 Prozent im Jahr 1985.*

*Die negative Entwicklung war begründet in:*

- *Die bauliche Qualität der Hochhäuser war niedrig, so z.B. technische Probleme mit Aufzügen oder dem Entsorgungssystem.<sup>123</sup>*
- *Die öffentlichen Einrichtungen und der Bau der Metro folgten in einer späteren Bauphase. Die großen Distanzen zwischen der Metro, dem Stadtteilzentrum und der Wohnsiedlung brachten große Schwierigkeiten mit sich.*
- *Der „inhumane“ Maßstab der Siedlung wurde stark kritisiert. Desweiteren sind die unkontrollierten Freiräume, Straßen, Garagen und inneren Erschließungsgänge Faktoren von Unsicherheit gewesen.*

<sup>119</sup> Vgl.: Physical Planning Departement, City of Amsterdam: 2003, S. 22-23

<sup>120</sup> Vgl.: Physical Planning Department, City of Amsterdam: 2003, S. 78

<sup>121</sup> Anmerkung: „80% of the space in the original Bijlmermeer was used as a public area.“ siehe: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 15

<sup>122</sup> Anmerkung: Zuidoost stellt 50.000 Arbeitsplätze, die an das Stadtzentrum angrenzenden Bereiche sind weitere Quellen des Arbeitsangebotes. vgl.: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 15

<sup>123</sup> Vgl.: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 11

Der Stadtrat von Amsterdam hat im Jahr 1992 entschieden,<sup>124</sup> den großen Stadtteil Bijlmermeer zu erneuern, um der Rezession und der sozialen Segregation entgegenzuwirken (vgl. Abb. 2.14). Die Baumaßnahmen bestanden aus:

- Dem Abriss von 6.545 Wohneinheiten, die in hohem Geschosswohnungsbau errichtet wurden.
- Dem Bau eines Neuen Stadt-Zentrums, des „Arena Boulevard“.
- Der Neuplanung von 7.335 neuen Wohnungen, davon knapp 40 Prozent niedrig-geschossige Wohnungen.<sup>125 126 127</sup>

Zudem wurde die Verkehrstrennung aufgegeben.<sup>128</sup> Die öffentlichen Räume wurden neu organisiert und die neuen Dienstleistungsfunktionen wurden mit der Wohnnutzung vermischt. Die Meinungen der direkt betroffenen 30.000 Einwohner wurden in Form von Bürgerbeteiligung berücksichtigt.<sup>129</sup>

Die sozialen Kontraste zwischen Bijlmermeer und der Stadt werden mit der Erneuerung stark reduziert.<sup>130</sup> Das „demolition program“ endete im Jahr 2008, das Sanierungsprojekt besteht jedoch weiter. Im Jahr 2008 beherbergte Bijlmermeer etwa 100.000 Einwohner aus mehr als 150 Staaten. Rund zwei Drittel der ursprünglichen Bevölkerung wollen in dem Neuen Stadtteil bleiben (vgl. Abb. 2.15).

---

<sup>124</sup> Vgl.: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, 4

<sup>125</sup> Vgl.: Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost: 2001; Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost: 1994; Vernieuwing Bijlmermeer, Arena Boulevard: 2002

<sup>126</sup> Vgl. Bijlmermeer Government: [www.olympischstadion.nl/](http://www.olympischstadion.nl/)

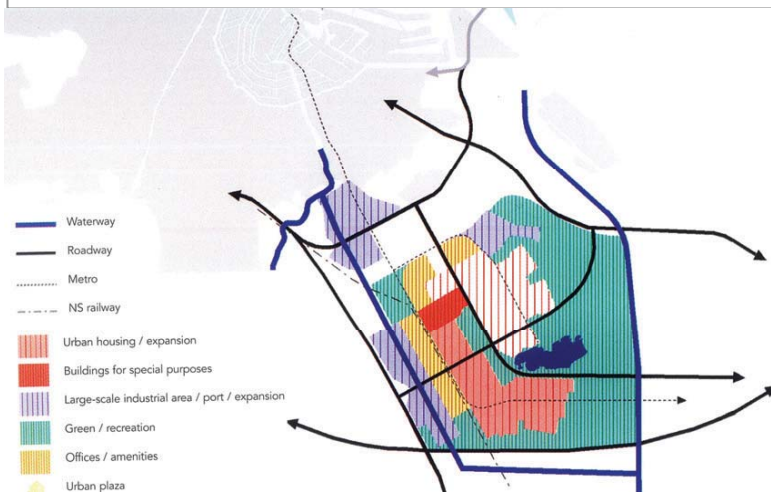
<sup>127</sup> Anmerkung: Entsprechend dem durchschnittlichen Niveau von Amsterdam, sollen die neu entstehenden Wohnungen: „30% will be in council housing and 70% in the free market owner-occupied or rental sectors“ siehe: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 11

<sup>128</sup> Anmerkung: Die verschiedenen Verkehrsarten sind als soziale Sichtkontrolle nebeneinander angeordnet. Neun Autogaragen wurden rückgebaut und durch Straßen-Parkplätze ersetzt. vgl.: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 19

<sup>129</sup> Anmerkung: In den neuen Blöcken ist der öffentliche Raumanteil von 80 Prozent auf 40 Prozent reduziert, „cars can then be parked in front of the homes.“ Der 40 ha große Zentrums-Park wird in einen „städtischen Sportpark“ und einen Naturpark mit Bungalows als Begrenzung umgewandelt. Die Versiegelungsfläche wurde von 40 Prozent auf 50 Prozent erhöht, mit einer neuen Wasser-Retentionsfläche von 14 Ha. siehe: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 15

<sup>130</sup> Anmerkung: „Early in 2007, 7.4 percent of the city's entire population was unemployed and seeking work as opposed to 10 percent in Amsterdam Zuidoost [...]. For the year 2007, Amsterdam-Zuidoost was considered the cleanest city district in Amsterdam and for the first time was safer than the city as a whole.“ siehe: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 6,18

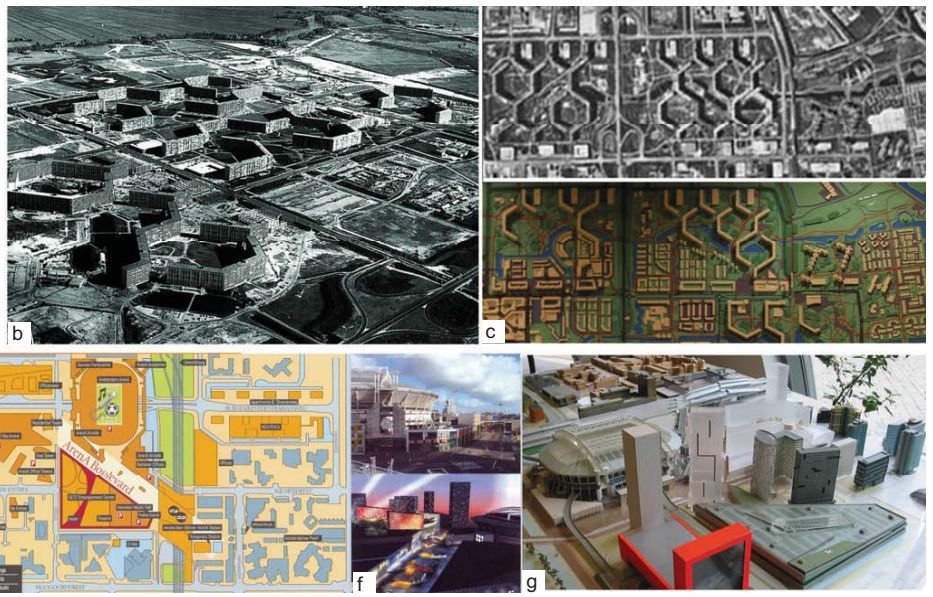




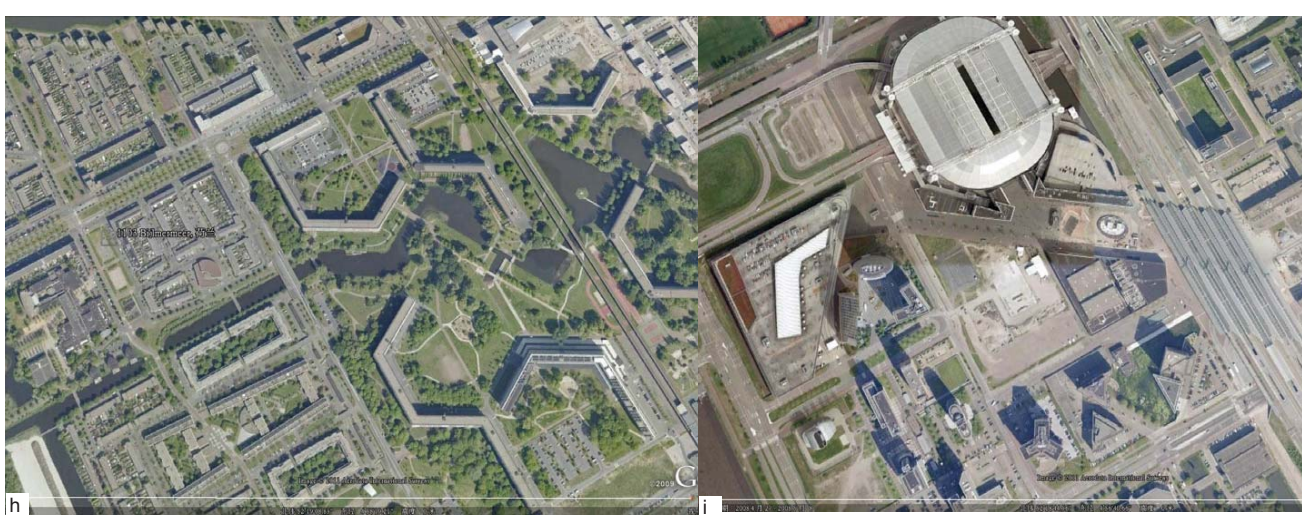
**Abb. 2.14**  
 Der Struktur-Plan von Amsterdam-Zuid und Zuid-Ost, 1965  
 Das Stadtzentrum liegt am Rand, trennt das Industriegebiet und Wohngebiet; Die Dienstleistung wirkt für die ganze Region. Im Wohngebiet dominiert die reine Wohnnutzung.

**The renewal Plan in Figures**

Decision 2002	
Apartments to be demolished	6545
Controlled-rent apartments to be improved	4490
Apartments for Sale	1500
Controlled-rent housing to be built	2190
Open Market sector to be built	5145
<b>Proportion of high-rise/low-rise housing after renewal</b>	
Renovated High-rise	5990(44.9%)
New Apartments	4485(33.6%)
New Low-Rise	2850(21.3%)
<b>Summe</b>	<b>13325</b>
<b>Proportion of controlled-rent housing and open market sector housing after renewal</b>	
Controlled-rent housing	5990
Open market Sector housing	6760
<b>Summe</b>	<b>12750</b>



**Abb. 2.15 a-g**  
 Die Erneuerung von Bijlmermeer, Amsterdam: a: die Daten; b: Originäres Stadtbild; c: Vergleich zwischen dem alten und dem neuen Bijlmeer; d: Konzept der Plattenbauwohnsiedlung vergleichbar einem olympischen Stadion; d-g: Der Neue Stadtteil als Lokomotive: „Arena Boulevard“



**Abb. 2.15 h,i**  
 Das Luftbild des Wohngebietes und Stadtzentrums nach der Stadterneuerung. (l.) Das Wohngebiet mit neuer niedrig-geschossiger Bebauung kombiniert; (r.) Das neue Shoppingcenter auf der anderen Seite der Metrostation.

### 2.2.3.3 Die Eigenart der zweiten Generation der Neuen Städte

Zeitphase:

- ab den 1960er Jahren (1960-1970)<sup>131</sup>

Hauptziel:

- Hauptziel war in den meisten europäischen Staaten, **der bestehenden Wohnungsnot** zu begegnen, bzw. Wohnungsstandards (z.B. fließend Wasser, Heizung) herzustellen oder zu modernisieren.<sup>132</sup>
- Weiterhin war das Ziel, der Bau einer „**Modernen Stadt**“ mit eigenem Stadtimage, Kultur, Stadtbild und Stadtleben.

Grundsätze:

- Die Neuen Städte dieser Generation hatten starke Verbindungen zu ihrer Mutterstadt, diese versorgten sie mit Arbeitsplätzen, die Neue Stadt war dabei nur „**Wohnstadtteil**“.<sup>133</sup>
- Die Kombination aus den Grünflächen der Umgebung und der Nachbarschaften mit der kompakten Stadt erzeugte ein „**ideales Stadtmodell**“ - vertikale Urbanität im horizontalen Park.<sup>134</sup>
- Die **autoritäre Regierung** versuchte durch die Neue Stadt eine große Anzahl an Sozialwohnungen zu errichten, dies führte in der Realität oft zu einer „zwanghaften“ Belegungspolitik, woraus die räumliche Konzentration von sozial schwachen Gesellschaftsschichten resultierte.<sup>135</sup>

---

<sup>131</sup> Anmerkung: In den USA wird der Abriss von Pruitt-Igoe im Jahr 1972 als Markierung des Ende des Modernismus betrachtet. vgl.: Hall: 1998, S. 226

<sup>132</sup> Anmerkung: Das allgemeine Ziel des Stadtteils Frankfurt-Nordweststadt: Planung einer Wohnstadt, die vier bestehende Ortsteile zu einem großen Stadtteil zusammenschließt und die die infrastrukturelle Versorgung in einem übergreifenden Kultur- und Geschäftszentrum sichert; Deckung des Wohnraummangels einer expandierenden Großstadt. vgl.: Irion, Sieverts: 1991, S. 102

<sup>133</sup> Anmerkung: Die beiden neuen Stadtteile von Amsterdam, Zuidoost und Noord versuchten in den 1960er Jahren sich in die Stadtumgebung zu integrieren, sogar auf Kosten des Komforts der Einwohner. Das Zentrum von Zuidoost mit der Anbindung an die Metro liegt nicht in der geographischen Mitte, sondern entlang des Hauptverkehrskorridors zwischen Amsterdam und Almere, zusätzlich zu der fehlenden niedrigeren Hierarchie der Dienstleistung erschwert dies die physische und psychologische Wirkung des Neuen Stadt-Zentrums stark. (S. Zitat 112) Q: vgl. Physical Planning Departement, City of Amsterdam: 2003, S.81. Frankfurt-Nordweststadt liegt ca. acht Kilometer vom Stadtzentrum Frankfurts entfernt und ist mit diesem durch die Stadtautobahn und U-Bahn verbunden. vgl.: Irion, Sieverts: 1991, S. 103

<sup>134</sup> Anmerkung: „'Green factories' with workers living segregated, immobile lives in vertical garden cites, each having between 1500 and 2500 workers, of course with the inevitable collective catering.“ siehe: Le Corbusier: 1937, S. 255, 258; 1948, S. 68

<sup>135</sup> Anmerkung: In Frankfurt-Nordweststadt sind von 7.578 Wohnungen nur rund 300 Eigentumswohnungen und rund 575 Wohnungen in Einfamilienhaus-Bebauung durch gemeinnützige Wohnungsbauträger (gemeinsam ca. 11,5 Prozent an den Gesamtwohnungen, der verbleibende Teil als Mietwohnungen). vgl.: Irion, Sieverts: 1991, S. 103



## Nutzung:

- **Standort:** Unter dem Thema „**Verdichtung der Metropole**“ wurde der Standort am Rand von Regionalmetropolen gewählt (oft innerhalb einer Entfernung von 15 Kilometern zu dem Metropolenzentrum), die Stadtgröße reduzierte sich im Vergleich zu den Neuen Städten der vorherigen Generation stark, auf etwa 10.000 Einwohner und entsprach häufig eher einer großen Wohnsiedlung.
- **Nutzung:** Größtenteils sind die Neuen Städte dieser Generation reine Wohnsiedlungen mit den dazugehörigen Dienstleistungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, also ohne explizite Gewerbenutzung - die „**Schlafstadt**“<sup>136</sup>.
- **Verkehr:** Dominanz des Autoverkehrs zu Ungunsten der Fußgänger,<sup>137</sup> mit einem vertikal getrennten Verkehrssystem, in Form von Straßen und Pkw-Garagen auf mehreren Ebenen.<sup>138</sup> Bauliche Verknüpfung der Gemeinbedarfseinrichtungen und der Wohnbebauung mit dem Ziel kurzer, witterungsgeschützter Wege.
- **Dichte:** starke horizontale und vertikale Verdichtung der Bebauung in geometrisch geordneter Baustruktur sowie einzelnen Großstrukturen für Dienstleistungseinrichtungen.<sup>139</sup>

## Stadtbild:

- **Entwurfsidee:** ein modernes, „ideales“ Stadtleben
- **Urbanität und Natur:** stark verdichtete Bauformen in geometrisch strukturierter Anordnung wurden bewusst in einen Gegensatz zu der umgebenden Natur und offenen Landschaft gesetzt.<sup>140 141</sup>

<sup>136</sup> Anmerkung: Bijlmermeer hat, „a hierarchy of facilities structure, first a borough centre, then community centres and finally so-called collective block facilities“. „The borough centre has most important shopping centre“, eine Metrostation und einen Busbahnhof in einer Entfernung von Einem bis mehr als drei Kilometern von den Hochhäusern. Das Gemeinschaftszentrum war nur durch Bushaltestellen erschlossen und soll für 15.000 bis 20.000 EW in einem Umkreis von 400 Metern dienen, mit Shops, kleinen Gewerbeeinheiten, Kirche und anderen sozialen und kulturellen Einrichtungen. The „collective block facilities“ sollten für 1.000 bis 2.000 EW dienen, aber nur die „space to do homework, after-school care, meetings, hobbies, temporary sleeping accommodations, photographic darkrooms and the like“, auch nur in dem Hochhaus, nicht in Garten-Vororten. Zusammen ist es im Verhältnis zu dem aktuellen Dienstleistungsniveau viel zu niedrig und zu getrennt, insbesondere innerhalb des Fußgängerbereiches. siehe: Physical Planning Departement, City of Amsterdam: 2003, S. 80-81

<sup>137</sup> Anmerkung: „The Le Corbusier's Master Plan shows that its basic form is determined by a rectilinear road layout, optimized for the automobile and hardly for the pedestrian. Obwohl Le Corbusier in seiner Arbeit die 'straight, Joy of walking, no tired [...]. Calm, dignity, contempt for envy of Indian dargestellt hat.“ siehe: Prakash: 2002, S. 46; Endlich „Da aber die meisten Bewohner keine Fahrzeuge besaßen, waren die Quadrate durch diagonale Fußgängerdurchgänge geprägt, was natürlich nicht vorgesehen war.“ siehe: Scheidegger, Ernst: 2010, S. 10

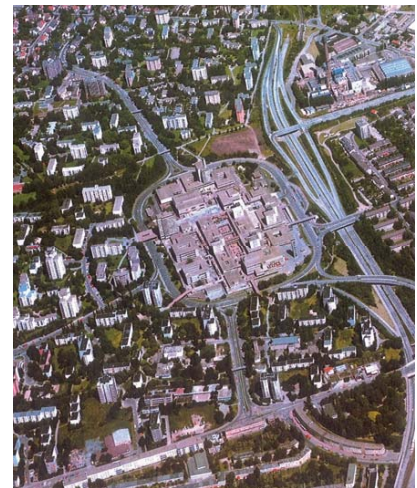
<sup>138</sup> Anmerkung: Neben Bijlmermeer gibt es auch vier Ebenen in Frankfurt-Nordweststadt, 1. U-Bahn. 2. Parken 2.300 Stellplätze. 3. Andienung Lager Bus. 4. Fußgänger (Hochebene). vgl.: Irion, Sieverts: 1991, S. 103

<sup>139</sup> Anmerkung: Die Frankfurt-Nordweststadt erreicht eine Dichte von 150 EW/Ha (170 Bruttobauland), mit einer GFZ (ohne Garagenanlagen) von 0,85. vgl: Irion, Sieverts: 1991, S. 103

<sup>140</sup> Anmerkung: Brasilia is „designed like an eagle with the government quarters at the head and residential areas in the wings [...].“ „The Brasilia



- **Öffentliches Raumsystem:** Es wurden viele Mühen aufgewendet um die öffentlichen Räume zu gestalten, allerdings wurde der menschliche Maßstab dabei vernachlässigt.<sup>142</sup> Es fehlten Raumhierarchien und -sequenzen sowie differenzierte Straßenräume, Plätze etc. In den unstrukturierten Stadträumen – wurden die privaten und offenen Räumen wenig bis gar nicht definiert - stieß das öffentliche Leben auf Widersprüche.<sup>143</sup> Schlussendlich existierten nur überdimensionierte, unbegrenzte öffentliche Räume.
- **Stadtzentrum:** Mit der regionalen Infrastruktur im rückwärtigen Raum waren die Zentren der Neuen Stadt nur Versorgungszentren mit den notwendigen Dienstleistungen des täglichen Bedarfes. Aus architektonischer Sicht wirkte das Zentrum durch die Großstrukturen oft karg, blass und leblos<sup>144</sup> (vgl. Abb. 2.16<sup>145</sup>).
- **Nachbarschaft:** Das Ordnungsprinzip der kleinen Nachbarschaften wurde aufgegeben. Die „Nachbarschaftseinheit“ als „Grundzelle“ der Neuen Stadt betrug 5.000 bis 10.000 Einwohner. Durch die Steigerung der Wohndichte und die Anordnung kurzer Wege zu den Gemeinschaftseinrichtungen, verwandelte sich die traditionelle Nachbarschaft in eine vertikale Gemeinschaft in den Hochhäusern, welche durch die großen und undefinierten öffentlichen Räume vernetzt war.
- **Architektur:** Angesichts der Orientierung an Quantität im Wohnungsbau setzte sich eine Typisierung im Bauwesen und eine Normierung der Wohnungsqualitäten durch, die schließlich in dem mittelhohen bis hohen Mietwohnungsbau mit der industriellen Plattenbauweise mündete<sup>146</sup>, das typische



**Abb. 2.16**  
*Das multifunktionale Zentrum von Frankfurt-Nordweststadt  
 Landfläche 700 ha  
 Urbane Nutzungsfläche 9.5 ha  
 Für gesellschaftliche Kommunikation  
 2.6 ha Anlieferstraßen und  
 Parkflächen 9.3 ha*

Syndrome, where the two top-level scales are treated while the small scale is neglected, is unfortunately widespread as a planning principle." siehe: Gehl: 2010, S. 197

<sup>141</sup> Anmerkung: Nach Le Corbusier „Chandigarh will be the city of trees, flowers, and water, of houses as simple as those of Homeric times, and, of some splendid edifices of the most extreme modernism subject to mathematical rule and a proportion to be verified in everything here by the poor as by the prosperous." siehe: Scheidegger, Ernst: 2010, S. 37

<sup>142</sup> Anmerkung: Der öffentliche Raum in Bijlmermeer wurde als hoch qualifizierter Raum entworfen: „park-like traffic-free surroundings and formed a hexagonal pattern. These surroundings included watercourses, footpaths, play facilities and cycle tracks.“ Aber in der Nutzung: „The car parks, the interior walkways and the green public areas were generally felt to be unsafe, particularly at night.“ siehe: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 2, 3

<sup>143</sup> Anmerkung: The people landscape in Brasilia is an abject failure. City space is too large and utterly uninviting, paths are too long, straight and uninteresting, and parked cars prevent pleasurable walking in the rest of the city. vgl.: Gehl: 2010, S. 194

<sup>144</sup> Anmerkung: „The southwark’s huge megastructures in north Peckham, later to become some of London’s most problematic blocks.“ siehe: Peter: 1998, S. 225

<sup>145</sup> vgl: Irion, Sieverts: 1991, S. 102

<sup>146</sup> Anmerkung des Verfassers: Die staatlichen Richtlinien für den „komplexen Wohnungsbau“ sollten für die zeitgleiche Realisierung von Wohnungen und gesellschaftlichen Einrichtungen für Bildung, Gesundheitswesen, Warenversorgung etc. sorgen. Somit gelang eine beträchtliche Steigerung im

moderne Stadtbild, geprägt durch das Baumaterial (überwiegend Beton), dessen Farbe und Stil eintönig wirkte. Die industrielle Vorfertigungstechnik führte außerdem zu sehr einfachen, austauschbaren Siedlungs- und Stadtbildern, welche, optisch verbildlicht, die geltenden modernen Städtebau-Theorien in ihrer Einseitigkeit und Abstraktheit wiederspiegeln.

- **Natur und Landschaft:** Sie funktionierte als Kontrastumgebung, die Grünflächen innerhalb des Stadtzentrums waren vorwiegend als geometrisch angeordnetes Stadtgrün mit festgelegter Größe entworfen und im Wohngebiet mit einer großräumigen Landschaft verzahnt.

### Verwirklichung:

Verwirklichung des Hauptziels:

- Die Lage in der Nähe zu der zentralen Stadt und die verfügbare Fläche an Wohnraum zog einen großen Teil der Bevölkerung an.<sup>147</sup>

Verwirklichung des Grundsatzes:

- Die Stadtbewohner benötigten mehr als eine „Wohnmaschine“. Die hochgeschossige, stark verdichtete Wohnform und das Fehlen räumlicher Qualitäten boten kein vielfältiges Angebot und stellten in der Folge für alle sozialen Schichten, langfristig betrachtet, **keine ansprechende und aussichtsreiche Anziehungskraft** dar.
- Ohne vielfältige Aktivitätsräume und dazu passende öffentliche Räume erzeugte die hohe urbane Dichte allein nicht die gewünschte Stadtlebendigkeit, also Plattformen zwischenmenschlicher Kontakte und eine lebenswerte Stadtgesellschaft.

Verwirklichung der Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- Die Neue Stadt hatte, abgesehen von Einrichtungen für die tägliche Versorgung, sowohl gewerbliche- als auch Dienstleistungseinrichtungen in einem „Neuen Stadt-Maßstab“ aufgegeben, sie war **komplett auf die Region angewiesen**, erzeugte damit eine Belastung der regionalen Infrastruktur und war verantwortlich für eine sinkende innere Lebensqualität.

Verwirklichung der Nutzung:

- Die einseitig ausgerichtete Wohnnutzung und die Nutzungstrennung waren für ein monotones Stadtleben, sowohl

---

Wohnungsneubau, welcher zumeist in neuen Stadtteilen oder gar in Neuen Städten (z.B.: Halle-Neue Stadt) realisiert wurde.

<sup>147</sup> Anmerkung: Changdigarh wurde für 500.000 EW entworfen, fünfzig Jahre später erreichte die Stadt bereits 900.000 EW und, mit zwei weiteren großen Neuen Städten zusammen, in den weiteren Jahren ca. zwei Millionen EW. vgl.: Prakash: 2002, S.15

bei Tag als auch bei Nacht verantwortlich. Dies belastete auch die ökonomische Situation der ansässigen Geschäfts- und Ladenbesitzer und der Wohnungseigentümer; die Neue Stadt hatte sehr wenige Chancen sich anderen Nutzungen flexibel zu öffnen und durch zusätzliche Steuereinnahmen die Erneuerung zu finanzieren.

- Der Individualverkehr (PKW) dominierte die Neue Stadt und minderte die Aufenthaltsqualität für Fußgänger im Straßenraum. Das Trennungssystem der Verkehrswege und des ÖPNV im öffentlichen Raum erzeugte Sicherheitsprobleme durch fehlende Sozialkontrolle.

Verwirklichung des Stadtbildes:

- Das Stadtbild dieser Generation der Neuen Städte war ein Element, welches stark kritisiert wurde. Die gesichtslose, moderne Architektur und die undefinierten öffentlichen Räume, das charakterschwache Zentrum und eine tagsüber abwesende Bevölkerung und Lebendigkeit (ein großer Teil der Bewohner arbeitete in anderen Stadtteilen), erzeugten zusammen ein monotones Stadtbild. In der Folge hatten die Neuen Stadt-Bewohner Schwierigkeiten damit, sich mit der Neuen Stadt zu identifizieren. Insgesamt eignete sich dieser Neue Stadt-Typus nicht als lebenswerte Wohnstätte.

#### 2.2.3.4 Erfolg und Probleme der zweiten Generation der Neuen Städte

Der Einfluss von Le Corbusier und seiner Theorie des Städtebaus auf die Stadtplanung des 20. Jahrhunderts ist fast unermesslich groß.<sup>148 149</sup> Die Funktionstrennung verbreitete sich nicht nur wegen der vorherrschenden Wohnungsnot, sondern auch durch das damals bestehende, extrem **vereinfachte Verständnis der Bedürfnisse und Anforderungen der Menschen an ein lebenswertes Wohnumfeld.**<sup>150</sup> Deswegen konnten weder die materiellen noch die immateriellen Bedürfnisse, die Stadtkultur und Vielfältigkeit durch die einseitige Struktur befriedigt werden.

Die zweite Generation der Neuen Stadt war ein Spiegel dieser Theorie. Die Selbstständigkeit durch Erwerbstätigkeit in der Neuen Stadt und eine Gesellschaft, welche an dem gleichen Ort wohnt, an dem sie auch arbeitet, war aufgegeben. Sie war nicht eine komplette Stadtfunktionseinheit, sondern eher **eine zerrissene Stadtfunktion**. Das Stadtbild, das nur der

---

<sup>148</sup> Vgl.: Hall: 1998, S. 204

<sup>149</sup> Anmerkung: „Es wird vorerst anerkannt, dass die Charta von Athen aus dem Jahr 1933 für unsere Zeit noch immer ein grundlegendes Dokument darstellt. Sie kann auf einen neuen Stand gebracht, aber nicht verworfen werden. Viele ihrer 95 Punkte sind noch heute gültig, ein Beweis für die Vitalität und Kontinuität der Moderne, sowohl in der Planung als auch in der Architektur.“ siehe: CHARTA VON MACHU PICCHU: 1977

<sup>150</sup> Anmerkung: Nach Hall „All of it missed the real criticism, which was of design solutions laid down on people without regard to their preferences, ways of life, or plain idiosyncrasies.“ siehe: Hall: 1998, S. 226

Funktion folgte, zum Teil einen kühlen und ungepflegten Eindruck machte, besaß auch keine Identitätswirkung, schaffte kein Selbstvertrauen und beschädigte das Stadtimago nach außen, welches in der Folge trist und austauschbar erschien.

**Die Machtzusammenballung in Großorganisationen**, wie den Entwicklungsgesellschaften oder der Regierungen mit ihrer zentralgesteuerten Planung und Wohnungsproduktion setzte sich über persönliche, individuelle Bedürfnisse hinweg. Die Konzentration auf nur eine Nutzung und wenig verschiedene Wohntypologien verstärkte die gesellschaftliche Homogenität und einen weiteren möglichen negativen sozialen Wandel. Die von der Regierung forcierte Minderung der Wohnungsnot, als ein Teil des „Nanny State-Prinzips“ der Zeit,<sup>151</sup> unterstützte eher eine zu starke Beeinflussung der sozialen Wohnungspolitik und führte schließlich zu sozialen Diskrepanzen.

Die zweite Generation der Neue Stadt-Entwicklung in den 1960er Jahren war auf der einen Seite eine Weiterführung des Themas „**Auflösung der Stadt**“, die bereits seit der Gartenstadt-Bewegung erschien<sup>152</sup> und auf der anderen Seite eine „typische **kulturelle Gegenbewegung**“ zur ersten Generation der Neuen Städte aber auch zu der traditionellen europäischen Stadtkultur, die durch lebendige Urbanität gekennzeichnet ist.<sup>153 154</sup>



a



b

Die zweite Generation der Neuen Städte, welche zu dieser Zeit am stärksten der Kritik ausgesetzt war (z.B. Alexander Mitscherlich, Heike Bahrdt, Jane Jacobs etc.), förderte in ihrer weiteren Entwicklung in unterschiedlichem Maße gesellschaftliche Probleme zu Tage.<sup>155 156</sup> Das führte seit den 1970er Jahren weltweit in einigen Neuen Städten zu grundlegenden Erneuerungsmaßnahmen, wenn nicht sogar zu Abriss und Neubau ganzer Siedlungsteile (vgl. Abb. 2.17). Die Abriss Sprengung der Großwohnsiedlung Pruitt-Igoe in St.Louis wird als der Tod der Moderne von Charles Jencks beurteilt.<sup>157</sup> Die Dominanz des einseitigen und

<sup>151</sup> Vgl.: Ward: 1992, S. 14; Anmerkung des Verfassers: „Nanny State“ als Name der paternalistischen Politik.

<sup>152</sup> Anmerkung: Jakobs ist der Meinung, dass „Le Corbusier accepted the Garden city's fundamental image, superficially at least, and worked to make it practical for high densities. He described his creation as the Garden City made attainable.“ „Le Corbusier's Radiant City depended upon the Garden City.“ siehe: Jakobs: 1961, S. 22

<sup>153</sup> Anmerkung: Nach Rob Krier „Composition of Urban Spaces“, wird die Blockbebauung als Einheit der Stadt, wie der Gesellschaft, als Gebäudeform menschlichen Maßstabes verstanden; die Urbane Ordnung als hierarchische Sequenz von Architektur, öffentlichen Räume und Stadtbild; Architektursprache mit historischem und lokalem Kontext. vgl.: Krier, Rob: 2007, S. 12-17

<sup>154</sup> Anmerkung: Auch in Chandigarh, „Nehru proclaimed the hydroelectric projects (Chandigarh) to be the temples of modern India [...]. „Let this be a new city unfettered by the traditions of the past, and a symbol of the nation's faith in the future““ aber nach Prakash funktioniert dies genau umkehrt, „rather, the new capital was to symbolize that faith in the future by being unfettered by the traditions of the past.“ siehe: Prakash: 2002, S. 10

<sup>155</sup> Vgl.: Jakobs: 1961, S. 23-25

<sup>156</sup> Vgl.: Hall: 1998, S. 204

<sup>157</sup> Vgl.: Jencks, Charles: 1984, S. 9

**Abb. 2.17**  
Pruitt-Igoe: (a) nach der Konstruktion (1956);  
(b) der Abriss (1972)

vereinfachenden Modernismus im Städtebau-Umfeld wurde seitdem stark angezweifelt. „Menschen schaffen sich in den Städten einen Lebensraum, aber auch ein Ausdrucksfeld mit Tausenden von Facetten, doch rückläufig schafft diese Stadtgestalt am sozialen Charakter der Bewohner mit.“<sup>158</sup> Diese Grundlage des Städtebaus wird in der akademischen Welt, wie auch in der Praxis anerkannt.

---

<sup>158</sup> Siehe: Mitscherlich, Alexander: 1965, S. 9

## 2.2.4 „Verlust des Leitbildes“ - die dritte Generation: Neue Städte der 1970er Jahre

### 2.2.4.1 Die Verzweiflung am Funktionalismus und dessen Korrektur

Nach den Misserfolgen der Planungen und Entscheidungsverfahren in den 1950er bis 1960er Jahren wurden die Stadtverwaltungen **bezüglich der negativen Wirkung ihrer Planungspolitik und der „blinden Gehorsamkeit“ gegenüber der Stadtplanung** stark kritisiert.<sup>159</sup> Die Beseitigung „städtebaulicher Missstände“ wurde fortan Gegenstand umfassender staatlicher Förderung. Die Philosophie der modernen Stadtplanung wurde als „unmenschlich“ betrachtet. „During the late 1950s and most of the 1960s, it seemed that at last a complete and satisfactory link had been forged between the world of theory and world of practice. But all too soon, illusion was stripped aside: honeymoon was followed in quick succession during the 1970s by tiffs and temporary reconciliations, in the 1980s by divorce. And in the process, planning lost much of its new-found legitimacy.<sup>160</sup> The planner has become the victim of planning; his own creation has overwhelmed him. Planning has become so large that the planner cannot encompass its dimensions. Planning has become so complex planners cannot keep up with it.“<sup>161</sup> Die Planungsgrundsätze veränderten sich allmählich. Die prägende Kraft der Theorie und des auf ihr beruhenden Gliederungsschemas schwächten sich ab. In den 1970er Jahren gab es kein starkes neues und „innovatives“ Planungssystem, sondern dies trat zunächst in eine **Reflexions- und Prüfungsphase ein.**<sup>162</sup>

Die „**Machu Picchu Charta**“<sup>163</sup>, aus dem Jahr 1977 war eine Reaktion auf die Wahrnehmung des qualitativen Rückgangs und der Vernachlässigung der menschlichen Perspektive im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen.<sup>164</sup> Im Gegensatz zu der „**Charta von Athen**“ (1933) wurde fortan der **mechanistische und physikalische Determinismus** aufgegeben, der bis dahin geltende ideologische Grundstein für die

<sup>159</sup> Anmerkung: Das Ziel von „The Death and life of Great American cities (1961)“ von Jakobs ist „attack the Principles and aims that have shaped modern, orthodox city planning and rebuilding“. siehe: Jakobs: 1961, S. 1; „Instead the practitioners and teachers of this discipline (modern city planning) have ignored the study of success and failure in real life, have been incurious about the reasons for unexpected success, and are guided instead by principles derived from the behavior and appearance of towns, suburbs, tuberculosis sanatoria, fairs and imaginary dream cities- from anything but cities themselves.“ siehe: Jakobs: 1961, S. 6

<sup>160</sup> Vgl.: Hall, Peter: 1988, S. 320

<sup>161</sup> Siehe: Wildavsky, Aaron: 1973, S.128

<sup>162</sup> Anmerkung: Gegen das alte Stadtimage von „mass product residential areas, monotonous, dull and often poorly detailed housing-estates, hastily scattered out over the country as a result from a repetition of the bulldozer-and building-crane economy“ versuchte man in Almere in dem Neue Stadt-Zentrums- Projekt folgende Prinzipien aufzustellen: „better designs, creative designs, higher standards, improved regulations etc. Finally resulted in more varied residential areas, far better detailed and often more appreciated by its residents.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 30

<sup>163</sup> Siehe : [www.unesco.org](http://www.unesco.org); [e-collection.library.ethz.ch/view/eth:25860](http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:25860)

<sup>164</sup> Vgl.: Gehl: 2010, S.175



moderne Stadtplanung. Ihre Grundsätze waren:

1. **Ausgangspunkt der Stadtplanung ist der Mensch.** „Das allgemeine Ziel der Planung, eingeschlossen der wirtschaftlichen Planung sowie der Raumplanung, des Städtebau und der Architektur, ist letztlich die Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse und die Bereitstellung angemessener städtischer Strukturen und Dienstleistungen für die Bevölkerung in einem passenden Rahmen.“<sup>165</sup>
2. Die neue Charta prangert die **Nutzungstrennungs-Politik** der CIAM und den **Missbrauch der technologischen Entwicklung** im Städtebau an.<sup>166</sup>
3. Sie plädiert für den Respekt vor der **Qualität der Stadt**, die sogenannte „Natur der guten Städte“, sowie für qualitativ hochwertige städtische Räume und Gebäude. Den Erhalt der **kulturellen Werte und des historischen Erbes** betrachtet sie als wichtigen Teil einer Stadt.<sup>167</sup>
4. Materielle Auswirkungen auf den städtischen Lebensraum sind nur eine Variable und spielen nicht die entscheidende Rolle. Die sozialen **Interaktionsmuster und politischen Strukturen der menschlichen Bevölkerung** in urbanen Kulturen sind der Kern der Kraft für einen lebendigen Stadtorganismus.
5. Regional- und Stadtplanung ist ein **dynamischer Prozess**, nicht nur während der Planung und Ausarbeitung, sondern auch bei der Umsetzung. Dieser Prozess sollte in der Lage sein, sich an die veränderten Umstände der materiellen und kulturellen Stadt anzupassen.<sup>168</sup>
6. **Empirische Studien** sind wichtige Prüfungskriterien der Stadtplanungs-Theorie.

Die west- und mitteleuropäischen Länder waren immer noch daran interessiert, das Ziel der Stadtplanung folgendermaßen auszurichten: <sup>169</sup> **geordnete Entwicklung des städtischen Raumes und Schutz einer ökologischen Umwelt.**<sup>170</sup> Neue Stadt-Planung war immer noch ein wichtiges Element der staatlichen Raumpolitik gegen den „Urban Sprawl“, jedoch versuchte sie jetzt, ohne Ideologie, nach individuellen regionalen Bedürfnissen zu agieren.<sup>171</sup>

---

<sup>165</sup> Siehe: Charta Von Machu Picchu: 1977, S. 1

<sup>166</sup> Vgl. Charta Von Machu Picchu: 1977, S. 3

<sup>167</sup> Vgl. Charta Von Machu Picchu: 1977, S. 8

<sup>168</sup> Anmerkung: Gleichzeitig gibt es sehr wenige Räume in der Metropole, „Expansion within the city's own limits is nearing an end, and the emphasis is shifting towards urban renewal and regional issues.“ siehe: Physical Planning Departement, City of Amsterdam: 2003, S. 156

<sup>169</sup> Anmerkung: z.B. in den Jahren 1982/83 setzte in Frankreich unter Francois Mitterrand eine Phase der Dezentralisierung ein. Dies war ein längst überfälliger Schritt und veränderte die Beziehung zwischen dem Staat und lokalen Gebietskörperschaften, welche neue Handlungsspielräume erhielten. In den 1980er Jahren begann eine neue, umfassende Stadtpolitik. vgl.: Eggert, Silke: S. 5

<sup>170</sup> Anmerkung: Hall kritisierte dass, „The final irony is that, in cities all over the world, this (The Corbusian Legacy) was condemned as failure of ‚Planning‘. Planning, in the common-or-garden sense, mans an orderly scheme of action to achieve stated objectives in the light of known constraints.“ siehe: Hall: 1998, S. 240

<sup>171</sup> Anmerkung: „Almere was erected on a bed not of ideology but of need.“ siehe: Weich, John: 2006, S. 52

### 2.2.4.2 Die regionale Entwicklung durch die Form der Neuen Städte

Die dritte Generation der Neuen Stadt, welche ihren Ursprung in den 1970er Jahren hatte, hat deswegen in zweifacher Hinsicht Fortschritte, gegenüber der alten Neue Stadt-Theorie und Praxis erzielt.

1. Die **regionale Entwicklung** ist der wichtigste Hintergrund der Neuen Stadt-Entwicklung.<sup>172 173</sup>
2. Die Neue Stadt wird als **lebender Organismus** betrachtet, Dynamik und Vielfalt sind dabei wichtige Eigenschaften.<sup>174</sup>

Die Wohnungsnot ging zu dieser Zeit größtenteils zurück.<sup>175</sup> Die zunehmende Abwanderung von Einwohnern und Betrieben in die Stadtrandbereiche war Folge eines wachsenden Wohlstandes aber zugleich auch eine wesentliche Voraussetzung für weiteres Städtebauwachstum.<sup>176</sup> Die Prioritäten in der Rangfolge der Nachfrage wandelten sich von der Mietgeschosswohnung über Eigentumswohnungen hin zu dem Einfamilienhaus als Eigentumswert.<sup>177</sup> Die Dominanz des ausschließlich öffentlich finanzierten Mietwohnungsbaus ging zugunsten des Einsatzes von Privatkapital und der Nachfrage von Eigentumswohnungen und Einfamilienhäusern zurück. Die wichtige Tendenz in den 1970er Jahren war deswegen die, dass **die Stadt eine Maschine für die Schaffung von Lebensqualität (materiell,**

<sup>172</sup> Anmerkung: In Frankreich „The new Towns should become the focal or structural elements of major Conurbations, open to the future and designed as part of a long term strategy for the entire urban area.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 6

<sup>173</sup> Anmerkung: „Because of the rapid urbanization after World War II, the Dutch adopted not a green belt policy, but a green heart policy.“ „Keep our heart green“, was the slogan of the sixties. New Towns were to be the answer, thanks to British experiences, slightly adapted to Dutch demands.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 19

<sup>174</sup> Anmerkung: Die neue Stadtplanung der Pariser New Town soll auf folgenden Prinzipien aufbauen, „1. New Town ist a living organism, which should bring together all the functional elements required for its equilibrium and growth. 2. Each of its functional elements must be as versatile as possible, in order to accommodate a population with a regular social, professional and demographic structure. 3. This versatility must be achieved from the very beginning. In the minds of the public [...]. 4. It's not enough to simply juxtapose the various functional elements of a town: in order to form the "dynamic system" characteristic of towns, they have to be able interact, and also require the devolution of decision-making.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 210

<sup>175</sup> Anmerkung: Vor der Zeit der Neuen Städte von Paris wurden gegen die Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg eine Vielzahl von „Grand Ensembles“ oder anderer „Public Housing Estates“ gebaut, jedoch mit geringer Berücksichtigung von Lage und Qualität. Die Größe erhöhte sich von 500 Mieteinheiten auf 100.000 (Toulouse-Le Mirail), mehrere hundert Entwicklungszonen für private Entwicklungsprojekte. Diese sind jedoch eher überlastete große Wohnsiedlungen als komplette Stadteinheiten. 1964 beherbergen diese insgesamt zwei Millionen Einwohner (Metropolregion Paris, etwa neun Millionen). 1965 wurde die Regionalplanung von Paris (PADOG) gegen die weitere schnelle Entwicklung und die unausgewogene regionale Entwicklung aufgestellt. vgl.: Collins: 1975, S. 68

<sup>176</sup> vgl.: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>177</sup> Anmerkung: Die Neuen Städte in England nach den 1960er Jahren sollten mit einem Anteil von 50 Prozent an Eigentumswohnungen gebaut werden (Cullyingworth 1972, S. 243), 1976 wurde, gemäß der „right to buy“ Politik, gefordert, die Sozialwohnungen der früheren Neuen Städte zu verkaufen, der Großteil der Mieter konnte und wollte ihre Mietwohnung kaufen. „By 1991 no public housing in the newest of New Towns, Milton Keynes was being built publicly for rent.“ siehe: Ward: 1992, S. 70, 170

**kulturell und sozial) war**, das erste und wichtigste Ziel der Planung war es deswegen, den „Schmierstoff“ für Lebensqualität zu schaffen.<sup>178</sup>

Nebenbei wurden die Neuen Städte in einer Reihe von westeuropäischen Fällen, wie z.B. die Neuen Städte in Frankreich und um „Randstad“ in den Niederlanden, mit dem expliziten Ziel geplant, **neue wirtschaftliche Zentren in Metropolen oder bisher unterentwickelten Gebieten zu schaffen**. Die traditionelle Planung, die durch Nutzungsverteilung und sonstige Regulierungen die Flächennutzung steuerte, verwandelte sich zu einem Instrument der **Wirtschaftsförderung** für jeden potentiell Bauwilligen.

#### Inhalt der Neuen Stadt-Planung:

Die staatlichen Raumentwicklungsprojekte (z.B. regionale Planung Paris, regionale Planung Randstad) wurden forciert, um die regulatorische Kontrolle über die lokale Entwicklung zu zentralisieren, um die standortbezogenen Faktoren (z.B. Lage, regionale Wirtschaft, regionale Bevölkerungsdichte etc.) zu subsumieren und um **innerhalb der Städte, Industriegebiete, Vororte und Neuen Städte einheitliche, standardisierte administrative Rahmenbedingungen** zu schaffen. So entstand die dritte Generation der Neuen Stadt, mit dem Hintergrund der regionalen Städtebau-Entwicklung. Die Planungsprogramme orientierten sich an den Realisierungschancen und stellten sich sehr stark auf die lokalen und regionalen Bedürfnisse ein.

#### Planungsgrundsatz:

Die Neue Stadt-Planung verwandelte sich damit zu einer offeneren, transparenteren Form, von abgeschlossener und selbstständiger Planung, hin zu **einer regional ausgerichteten Planung mit dem Ziel des regionalen Ausgleichs**, von der Blueprint-Planung zur **dynamischen Entwicklung**, vom angebotsorientierten Politikinstrument hin zum **marktfähigen Förderungsinstrument**.

Die Planung beinhaltete folgende Prinzipien:

- Die Lage, die Anzahl, die Art und der Umfang der Neuen Stadt musste **im Rahmen der nationalen Politik politisch und wirtschaftlich** mit dem Kontext des regionalen Gemeinschaftssystems untersucht werden.
- Die **Vielfältigkeit und Vieldeutigkeit** der menschlichen Bedürfnisse stand im Zentrum einer Neue Stadt-Planung.
- Die Funktion war nicht mehr das einzige Kriterium der Stadt, die **Qualität** war nun wichtiger als die Quantität. Dazu gehörten auch ein attraktives Stadtbild und eine starke Planungskonzeption.<sup>179</sup> Die Stadt war ein komplizierter

<sup>178</sup> Vgl.: Hall, Peter: 1972, S. 343

<sup>179</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Entwicklung des modernen Städtebaus begann in dieser Zeit. Die Schriften von Jane Jacobs, Kevin Lynch, Gordon Cullen und Christopher Alexander wurden maßgebliche Werke für die Schule des Städtebaus, z.B. Die Artikelserie „Townscape“ von Cullen, Gordon von 1951 bis 1960, die, sowohl in Bezug auf Layout und zeichnerische Darstellung, sowie als Typologie der Elemente der Stadt, neue Maßstäbe setzte.

Organismus, die **wirtschaftliche sowie kulturelle Entwicklung und die Gesellschaftsbildung**, Umfragen, Bevölkerungsprognosen und Planung galten als integraler Bestandteil der Planung einer physisch-materiellen Umwelt.

- Die **Bürgerbeteiligung** wurde gefördert, nicht nur auf der gesellschaftlichen Ebene, sondern auch durch die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse in vielfältigen Alternativen des Stadtplanungs-Konzeptes.<sup>180</sup>

Die Stadtplaner berücksichtigten nun die **wirtschaftlichen Interessen und Erfordernisse und die vielfältigen Bedürfnisse der Bewohner**, insbesondere die Wohn- und Lebensqualität und die Individualität des Wohnviertels sowie der gesamten Neuen Stadt. Zudem war die infrastrukturelle Ausstattung quantitativ wie auch qualitativ vielseitig und mehr als ausreichend gestaltet.

Die Neuen Städte in Frankreich und Flevoland in den Niederlanden sind die typischen Fallbeispiele der dritten Generation, obwohl sie sich aus unterschiedlichen regionalen Kontexten entwickelt haben. Trotz ihrer Erfolge wurden ihre Gemeinsamkeiten verhältnismäßig selten als eine eigene Städtebau-Phase erforscht. In der vorliegenden Arbeit wird deshalb hier je eine Neue Stadt aus Frankreich und den Niederlanden ausgewählt, die vertieft untersucht wurden und den besonderen Charakter der dritten Generation aufzeigen.

Die französischen Stadtplaner haben die wichtigsten Ziele der französischen Neuen Städte folgendermaßen zusammengefasst:

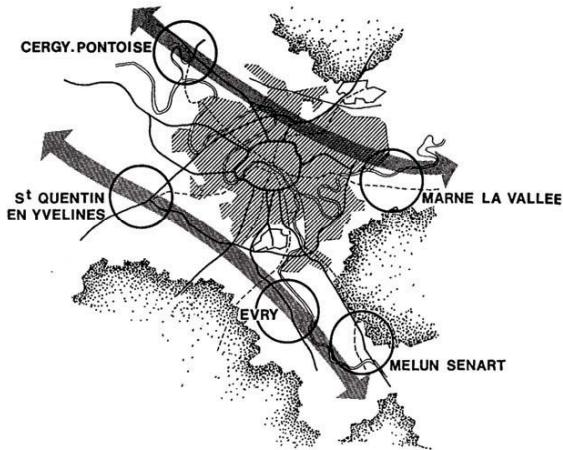
1. „Priority is given to long term development planning for the entire urban region, of which New Towns are only individual elements among many others. New Towns are fitted into transport and traffic systems that should provide every citizen with greater freedom of choice in such fields as business relationships, social life and leisure activities, a freedom which only major urban centers can provide (vgl. Abb. 2.18<sup>181</sup>).“
2. „New Towns are located closer to main conurbations than most New Towns in other countries. The aim of this proximity is to channel and use the natural dynamism of the New Town, but also to provide services and employment to previously existing neighboring suburbs.“
3. „A policy of anticipatory funding or long-term investment under government supervision. This initiates the construction of infrastructural facilities, but also leads to land price control policies linked to immediate public land purchases of exceptionally wide scope, in order to preserve future options and subsequently reinvest the increased value of the land in the construction of New Towns.“
4. „The decision to base the construction of the New Towns around solid

<sup>180</sup> Anmerkung: „Development supervisors must first anticipate the decisions of others if they are to shape them. They must combine sociological research, economic analysis and financial calculation with political acumen. Developers must submit to succeed (Paul Delouvrier, „Father“ and „Designer“ of new Town in Frankreich).“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 8

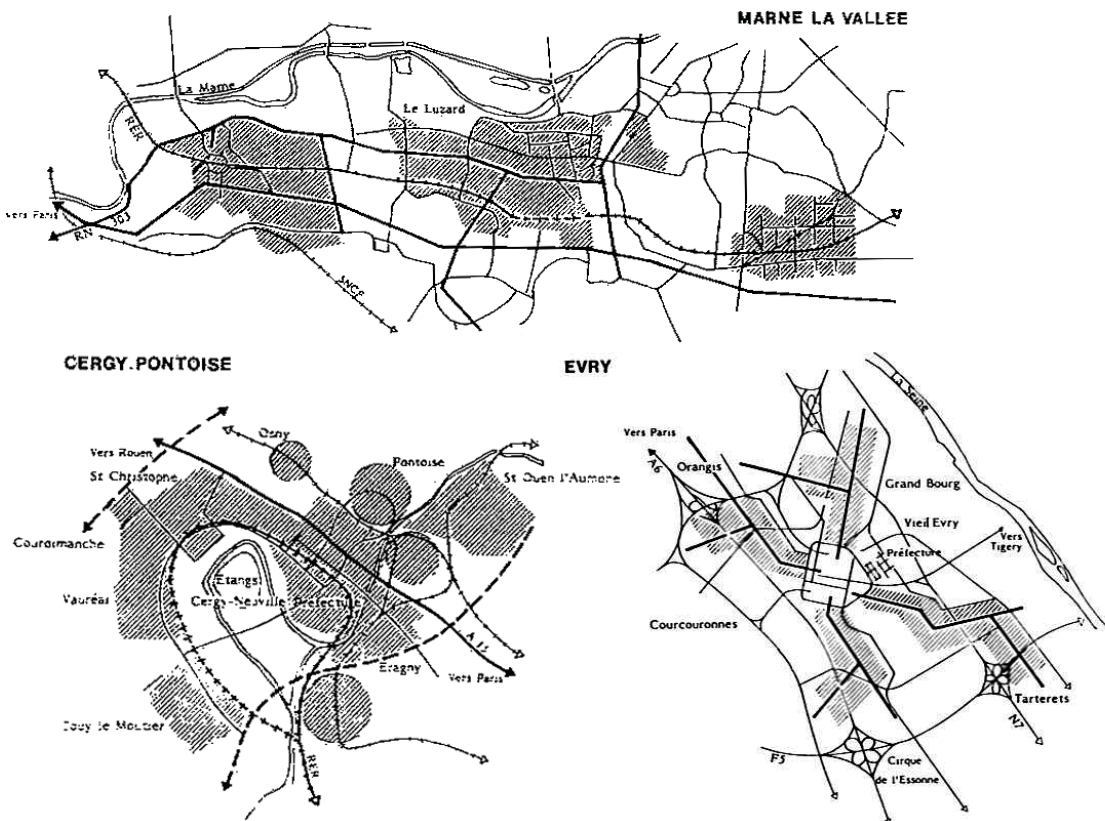
<sup>181</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 208

town centers, attractive and modern centers', or 'focal points integrated into entire metropolitan areas'."

5. „This led to a deliberate and necessary refusal to establish, multi-purpose authorities' responsible for all construction work within the New Towns, and to the choice of the semi-private system of 'public development corporations'. Their decision-making powers are limited to the planning, purchase and development of sites, and the construction of public amenities, in collaboration with the relevant local authorities<sup>182</sup>”



**Abb. 2.18**  
Die fünf Neuen Städte entlang zweier regionaler Entwicklungskorridore von Paris



**Abb. 2.19**  
Die vielfältige polyzentrale Struktur der Neuen Städte: Marne La Vallée, Cergy-Pontoise und Evry

<sup>182</sup> Siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 7



**Fallbeispiel: Cergy-Pontoise, Paris****Kontext der Stadt:**

Durch die **sozialen Probleme der „Grands Ensembles“**, der typischen zweiten Generation Neuer Städte, und den **unkontrollierten Sprawl in Pariser Vororten** veranlasst, versuchte Paris durch die Neuen Städte der dritten Generation eine, dem neuen Leitbild angemessene Dichte und Qualität, zu erzeugen.<sup>183</sup> Durch dieses Leitbild und durch ein urbanes Herz sollten die Neuen Städte von Paris den materiellen und immateriellen Bedürfnissen der Bewohner gerecht werden.<sup>184</sup>

Das französische Neue Stadt-Programm wurde im Jahr 1965 initiiert. Durch die Einführung eines Masterplans für die **Stadtentwicklung** in der **Region Paris** (SDAURP),<sup>185</sup> wurde der Bau einer bevorzugten **Konstellation von neuen, relativ geschlossenen städtischen Zentren** entlang **zweier Achsen** beschlossen, so in südöstlicher Richtung und nach Nordwesten ausgerichtet, entlang eines Bogens, der parallel zur Seine, außerhalb der Stadt um den dicht bebauten Kern verläuft.<sup>186</sup> Cergy-Pontoise liegt am nordwestlichen Ende der Achse (vgl. Abb. 2.18, 2.19<sup>187</sup>).

**Details siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S.25-42**

**Bewertung:**

Auf der Ebene der regionalen Entwicklung wirkten die Zentren der Region als attraktive Entwicklungspole, insbesondere die Neuen Städte. Der Plan wurde weiterentwickelt und wirkt sich bis heute positiv aus.<sup>188</sup> Zwei Entwicklungslinien der Achse, hauptsächlich durch die Neuen Städte unterstützt, wurden als Entwicklungsstruktur der Ile-de-France bis zum Jahr 2000 beibehalten.<sup>189</sup>

**Wirtschaftlich betrachtet ist Cergy-Pontoise eines der wichtigsten Zentren im Nordwesten von Paris**, insbesondere in Bezug auf die Ansiedlung von Unternehmen.<sup>190</sup> Cergy-Pontoise ist heute nach Marne La Vallée die **zweitgrößte Neue Stadt der Region Paris**. Cergy-Pontoise verfügt über 17 Gewerbegebiete und einen Büropark, jedes Gebiet mit einem eigenen ausgeprägten Charakter, was jeweils eine Vielzahl verschiedener Arten von Unternehmen anzieht, insbesondere aus den Bereichen Computer- und digitale Technologien, Automobilindustrie und Logistik sowie hochwertiger Dienstleistungs- und Geschäftseinrichtungen (vgl. Abb. 2.20). Der soziale Stand ist auch im allgemeinen als zufriedenstellend zu bewerten. Aber die dichten Stadtteile von Cergy weisen leichte „Urban Violence“-Probleme in den sozial schwachen Vierteln auf.<sup>191</sup>

<sup>183</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26

<sup>184</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 31

<sup>185</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 27

<sup>186</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26

<sup>187</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 212, 213

<sup>188</sup> „Outside observers are struck by the stability and continuity of the entire New Towns project, despite the many economic and political changes.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 14

<sup>189</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 328

<sup>190</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 5

<sup>191</sup> Anmerkung: „In 1999, the town of Cergy, as well as the other towns part of



## Fallbeispiel: Almere, Flevoland, Niederlande

### Kontext der Stadt:

In den Niederlanden war die Neue Stadt-Politik in der Nachkriegszeit ebenfalls wichtiger Teil der Stadtentwicklungspolitik.<sup>192</sup> Das Projekt der „**konzentrierten Dekonzentration**“, welches durch den zweiten Bericht über die **Raumplanung von 1966** eingeführt wurde, enthielt eine explizite Ausrichtung, der räumlichen Zersiedelung entgegen zu wirken und Freiflächen zu erhalten. Zu der entsprechenden Politik gehört die **Errichtung Neuer Städte in unmittelbarer Nähe zu großen städtischen Kernen**, sowohl innerhalb als auch außerhalb der westlichen Randstad Megalopolis - die ringförmige Wirtschaftszone mit einem grünen „Ökokern“ in der Mitte, bestehend aus den vier Städten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht sowie vielen kleineren Städten, die insgesamt mit 7,5 Millionen Einwohnern fast die Hälfte der Bewohner der Niederlande beherbergen.<sup>193</sup>

Neben suburbanen Siedlungen oder „Wachstums-Städten“ in unmittelbarer Nähe zu Rotterdam, Den Haag und Amsterdam (z.B. Bijlmermeer<sup>194</sup>) wurden auch große Neue Städte wie Almere, Lelystad, Dronten, Emmeloord auf neu gewonnenem Land der Zuidersee gebaut.

Almere ist eine der Neuen Städte auf dem neu gewonnenen Flevoland östlich von Amsterdam, ein vom **Staat geförderter „Vorort“**, ein Wohn-, Freizeit- und Erholungsgebiet von „Randstad“ - der wichtigsten Megalopolis in den Niederlanden und Westeuropa.<sup>195</sup>

Sie liegt auf dem Zuidelijk Flevoland, welches **dem Meer abgewonnen wurde**, um neue Landwirtschafts-, Erholungs- und Urbanisierungsflächen zu erschließen. Damit hat das Planungsgebiet keine besondere geschichtliche oder kulturhistorische Bedeutung, Stadt und Stadtlandschaft waren aus dem „Nichts“ heraus zu entwickeln.<sup>196</sup> Das Entwicklungsziel war es, **eine weitgehend selbstständige Neue Stadt** zu entwickeln, welche einerseits sehr **gute Wohn- und Erholungsqualitäten** bietet, andererseits ein **neuer Wirtschaftspol der „Randstad“** wird. Verkehrstechnisch sollte ein hohes Maß an individueller Mobilität der Bewohner im Randstadnetz ermöglicht werden.<sup>197</sup>

**Details siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 45-63**

---

the New Town, have signed the Local Contract for Security with 'Préfét' (official of administrative circumscription), the State prosecutors, the SNCF and the social lessors." „And surveys show that violence emerge more often in neighborhoods with a lot of public housing, whose characteristics are the absence of social mix and an important proportion of youths." „Cergy's situation regarding violence is not disastrous. Nevertheless, the Mayor, Dominique Lefebvre, and his team stress the absence of social regulation, mainly in the small Blocks of public housing." siehe: CARLO, Laurence de: 2002, S. 7

<sup>192</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 303

<sup>193</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 46

<sup>194</sup> Siehe: New Towns Fallbeispiele 2.2.3.2

<sup>195</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 48

<sup>196</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 47

<sup>197</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 51

**Bewertung:**

Die Ziele der Dezentralisierung wie die des ökonomischen Wirtschaftszentrums wurden heute bereits erreicht. Almere ist die sich am **schnellsten entwickelnde, Neue Stadt Europas** und gleichzeitig auch die flächengrößte Neue Stadt.<sup>198</sup> Almere hat größten wirtschaftlichen Erfolg in der Region, auch aufgrund **der Lage, der verfügbaren Entwicklungsräume und der vielfältigen Förderungsmaßnahmen für die Ansiedlung von Unternehmen.**<sup>199</sup> Als jüngste Stadt der Niederlande (gegründet im Jahr 1976) wurde Almere im Jahr 1984 eine eigenständige Gemeinde und ist heute die größte Gemeinde in Flevoland mit 184.400 Einwohnern (2008) und die acht-größte Gemeinde in den Niederlanden.<sup>200</sup> Als Unterhaltungszentrum der Region weist es eine hohe Besucherzahl auf, so etwa 278.000 Besucher im Jahr 2003,<sup>201</sup> hier sind auch rund fünf Prozent aller Arbeitsplätze verortet.<sup>202</sup>

Im Entwicklungsprozess, auf eine erfolgreiche Entwicklung der Stadt und auf die Bedürfnisse der Ordnung der nationalen Wirtschaftsräume abzielend, wird das Entwicklungsziel der Neuen Stadt als ein Subzentrum außerhalb der „Randstadt“ neu festgelegt. Im Oktober 2007 wurde die Stadterweiterung bis zum Jahr 2030 vom Stadtrat Almere's genehmigt. Mit der bis zum Jahr 2030 angestrebten **Verdopplung des Wohnungsbestandes** (350.000 Einwohner laut Plan) wächst der Anspruch mit den alten Städten gleichzuziehen und in der nördlichen Randstad eine maßgebliche Rolle zu spielen.<sup>203</sup>

Almere wurde als "Vorort" entworfen und ist jetzt mit einer fehlenden Urbanität konfrontiert: „Almere is neither here nor there, neither urban nor suburb, as much replacement mini-city as it is a low-density agglomeration of middle-class homes.“<sup>204</sup> **Die Entwicklung öffentlicher Einrichtungen steht in der Realität hinter der schnellen Entwicklung und den weiteren Entwicklungsprognosen zurück.**<sup>205 206</sup> Gleichzeitig sollen, gemäß dem Entwicklungsziel für das Jahr 2007, durchschnittlich 5.000 Arbeitsplätze und 3.000 Häuser pro Jahr realisiert werden. In den 1990er Jahren startete Almere eine **Stadterneuerung mit einem Gesamtvolumen von 45 Millionen Euro und der Fokussierung auf das Stadtzentrum.**<sup>207</sup>

<sup>198</sup> Vgl.: Nawijn, K. E.: 1979, S. 33

<sup>199</sup> Vgl.: Gemeente Almere: 2005

<sup>200</sup> Vgl.: Gemeente Almere: 2005

<sup>201</sup> Vgl.: Gemeente Almere: 2005

<sup>202</sup> Vgl.: Gemeente Almere: 2001

<sup>203</sup> Vgl.: Jessen, Johann; Meyer, Ute; Schneider, Jochem; Wolf, Thomas: 2008, S. 66

<sup>204</sup> Siehe: Weich, John: 2003, S. 54

<sup>205</sup> Siehe: Gemeente Almere: 2001

<sup>206</sup> Anmerkung: „Moreover, the first generation of teenagers, the children of the pioneers, are bored. Twenty-seven years after the sod was first turned Almere still has only one nightclub and only a handful of bars and cafes. The dearth of entertainment is so disheartening that many don't consider Almere is a city at all, just a expansive stretch of homes surrounding by a whole lot of agricultural areas and ecological zones.“ siehe: Weich, John: 2003, S. 54

<sup>207</sup> Anmerkung: 220 Häuser, frühere IJsselmeer Polders National Service-Gebäude und die Polizeistation wurden abgerissen. Die City Centre Development Corporation wurde 1997 begründet und von der Stadt Almere

- *Das Stadtzentrum verdoppelte sich,<sup>208</sup> Erweiterung der Dienstleistungsfläche und Erhöhung der Qualität.<sup>209</sup>*
- *Umwandlung hin zu einer gemischten Nutzung und eine Verstärkung des urbanen Charakters.<sup>210</sup>*
- *Die Entwicklung von Verkehr und Infrastruktur.<sup>211</sup>*
- *Das vorhandene Stadtleben wurde von den Planern vielfältig geprüft und durch mehrere exklusive Immobilien mit auffälliger Gestaltung aktiviert.<sup>212</sup>*
- *Die neuen Wohnhäuser, direkt am Wasser gelegen, wurden in die Erneuerung mit einbezogen und stellen Experimentalhäuser und neue urbane Apartments dar.*

**Das heutige Image des neuen Stadtbildes, von der Stadtmitte bis zur Wohnsiedlung, ist innovativ.** Nach OMA's (Office for Metropolitan Architecture) „Almere Master plan“ (NAI Publishers, 1999), „the agency explains: ‚The plan is to a certain degree an attack on everything Almere is: Almere is low, the plan is high; Almere is a grid, the plan is full of diagonals; Almere is low density, the plan is hi-density. More than anything else, it [the plan] wants to be different than Almere.‘ The new city centre contrasts, the routine of suburbia‘ with, urban block patterns [...] to achieve a place of maximum public interaction.“<sup>213</sup> Die Frage ist die, wie die Innovation langfristig als Quelle der Identität und Urbanität funktioniert.<sup>214</sup>

---

und der Firma „Almere Hart C.V. (MAB and Blauwhoed/ Eurowoningen)“ finanziert. vgl.: Gemeinde Almere: 2005

<sup>208</sup> Vgl.: Gemeinde Almere: 2005

<sup>209</sup> Anmerkung: Mit ca. 900 neuen Gebäuden, neuem Krankenhaus, neuem Kino, 87.618 qm Laden- und Restaurantfläche - doppelter vorhandener Shoppingfläche, 170.000 qm Bürofläche, bereitgestellt durch das neue Businesszentrum, 50.408 qm anderer Nutzung, wie Theater, Hotel, Konzerthalle, Bibliothek und Kino. vgl.: Gemeinde Almere: 2005; Gemeinde Almere: 2004

<sup>210</sup> Anmerkung: Die Nutzungsmischung von Stadtleben, Einkaufen und Unterhaltung ist das Ziel. Die alte Straße wird mit Granit neu gestaltet. In der neuen Fußgängerzone wird eine schräge Oberfläche als „Terrasse“ mit Aussicht auf den See entworfen. siehe: Gemeinde Almere: 2004

<sup>211</sup> Anmerkung: Unter der Terrasse ist eine öffentliche Garage mit 6.500 Stellplätzen und dem Busbahnhof untergebracht. Ein unterirdisches Abfall-Sammel- und -Transportsystem ist für das gesamte Stadtzentrum geplant. vgl.: Gemeinde Almere: 2004

<sup>212</sup> Anmerkung: Ein Metropol-Image wird gesucht. Das „World Trade Center“ (2005), als Hochhaus von 75-120 Metern wird als Kontrast zum alten Image des „Garten Business Park, gebaut“. vgl.: Gemeinde Almere: 2004

<sup>213</sup> Siehe: Weich, John: 2003, S. 57

<sup>214</sup> Anmerkung: „Koolhaas's panache has so far proven great PR and, when the new centre is completed in 2005, will undoubtedly contribute to city's identity (though not necessarily make the residents happier). But one wonders if this is the timeless city Almere set out to be or could have become.“ siehe: Weich, John: 2003, S. 58

### 2.2.4.3 Die Eigenart der dritten Generation der Neuen Städte

Die typischen Merkmale und der Planungscharakter der Neuen Städte der dritten Generation sind:

Zeitphase:

- Seit Ende der 1960er Jahre

Hauptziel:

- Teil der **regionalen Struktur** als Entwicklungsziel: Urbanisierung der Region, räumliche Ausgewogenheit der Region, auch Schaffung von Wirtschaftssubzentren in der Region, etc.
- **Entlastung der großen Region** mit hochgradig qualifizierten Wohnanlagen<sup>215</sup>

Durchsetzung und Organisation:

- Das „**Hoheitliche Alleskönner**“- Image der Entwicklungsgesellschaften wurde abgelehnt und demgegenüber eine, aus verschiedenen Teilnehmern der unterschiedlichen Ebenen gebildete, Initiatorengruppe bevorzugt.<sup>216</sup> Mehrere, ursprünglich jeweils eigenständige, lokale Gemeinden bildeten gemeinschaftlich die Neue Stadt-Regierung, und beeinflussten die Entwicklung der Neuen Stadt in hohem Maß.<sup>217</sup> Die private oder halböffentliche Entwicklungsgesellschaft war zu Planung, Erschließung und Entwicklung des Ortes und der öffentlichen Einrichtungen in Kooperation mit der lokalen Regierung berechtigt.<sup>218</sup>
- Finanziell teilten sich der Staat, die Provinz sowie die Stadt die öffentlichen Investitionen der Neuen Stadt. Bei langfristigen Investitionen stand die Entwicklungsgesellschaft **unter Aufsicht einer regionalen staatlichen Regierungsagentur**.<sup>219</sup>

Gesellschaftsbildung der Neuen Stadt:

- Die eigenständige Wirtschaftskraft war Kernziel des Nutzungsprogrammes. Die Mutterstadt und die Region

<sup>215</sup> Anmerkung: Mit einer Entfernung von ca. 28 km von Amsterdam wirkt Almere seit ihrer Gründung als Gartenstadt von Amsterdam „it`s main function will be to catch the over spill from Amsterdam and to become a self-contained, relatively independent town-district for a maximum of about 250,000 people.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 19; Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26

<sup>216</sup> Vgl.: Eggert, Silke: 2002, S. 9

<sup>217</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26; Anmerkung: Die Ausnahme sind holländische Neue Stadt-Projekte, sie sind wegen der Grundstückquelle nationale Projekte, wie Almere. vgl.: Nawijn, K. E.: S. 15

<sup>218</sup> Anmerkung: „The very special blend of government involvement and private enterprise which characterize them, and also the mixture of centralized government creativity and decentralized management within the government involvement itself.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 6

<sup>219</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26

versuchten damit nicht nur **Arbeitsplätze, sondern auch neue regionale Wirtschaftsfunktionen, von Industrien bis hin zu Forschungsparks**, zu entwickeln.<sup>220</sup>

- Die öffentlichen Einrichtungen sollten insgesamt im **regionalen Maßstab** ausgeglichen sein. Deswegen besaßen viele Neue Städte große öffentliche Einrichtungen oder regionale Unterhaltungseinrichtungen, wie z.B. Universitäten oder Vergnügungsparks.
- **Soziale Mischung** war ein potenzielles Ziel, der urbane Stadtteil hatte oft einen festen Anteil an Sozialwohnungen.<sup>221</sup> Insgesamt war die Neue Stadt auf die Bedürfnisse der Mittelschicht ausgelegt.<sup>222</sup>

Nutzung:

- Die **Standortqualität** war meist von der Lage sehr gut gewählt, (besonderer natürlicher Umweltcharakter, 20-40 km Entfernung zu der Metropole <sup>223</sup> ), es gab **vielfältige Verkehrsverbindungen** mit ihrer Mutterstadt, vom Individualverkehr bis hin zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr.<sup>224</sup> Die Stadtgröße bestimmte sich je nach der Wirtschaftskraft, war aber durchschnittlich größer als die der letzten Generation.
- Die Neuen Städte wiesen überwiegend ein **polyzentrales Konzept** auf und darüber hinaus meist eine aufgelockerte Bebauungsstruktur.<sup>225 226</sup> Der Stadtteil bestand aus niedriggeschossigen Wohngebieten oder Geschosswohnungsbereichen mit dazwischen angeordneten gewerblich und industriell orientierten Stadtteilen.
- **Durchschnittliche niedrige bis mittlere Baudichte**, kompakt in der Stadtmitte, ein bis zwei Stadtteile bestanden aus

---

<sup>220</sup> Vgl. Levin, P.H.: 1976, S. 20

<sup>221</sup> Anmerkung: Die Arbeitslosigkeit liegt knapp unter dem durchschnittlichen nationalen Niveau, 30 Prozent der Betroffenen mit Migrationshintergrund. vgl.: Gemeente Almere: 2001

<sup>222</sup> Anmerkung: „Eighty percent of the dwellings would be devoted to single families, and 70% to low to middle income residents.“ siehe: Weich, John: Almere: 2003, S. 54

<sup>223</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 25, 43

<sup>224</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 7; Anmerkung: Die dicht besiedelten Stadtteile mit eigener Haltestelle werden durch die regionale Metrolinie miteinander verbunden. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 34, 54; „Nach der Verkehrskonzeption von Almere sollen 90 Prozent der Wohnungen und 75 Prozent der Arbeitsplätze innerhalb von 400 Metern zu einer Haltestelle liegen.“ siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 307

<sup>225</sup> Anmerkung: Almere will be more like a city-district, or a city-region, with four, five or more different towns or townships [...], each also large enough to achieve adequate degrees of self-sufficiency. [...] It offers great flexibility [...] the chance of keeping the rate of growth of each town [...] the majority of people short distances to the surrounding open green spaces and [...] town-centres, It will make macro-differentiation between the towns and townships a logical possibility. vgl.: Nawijn, K. E.: 1979, S. 59

<sup>226</sup> Anmerkung: (Almere) „It will belong to the Amsterdam housing and labour market, but at the same time it will be a polder city, sometimes characterized more by its fresh air and abundant spacious greenery than by its built environment.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 32

ausschließlich niedrig-geschossigen Wohnsiedlungen.<sup>227</sup>

- Die zeitlich und räumlich kontinuierlich verteilte (nicht nur punktuell) und lebendige Straßennutzung wurde, wie vormals in den traditionellen vor-modernen europäischen Städten, wieder geschätzt. Gegen den dominierenden Autoverkehr im Stadtzentrum wurde durch **Verkehrsknoten, welche auf mehreren unterschiedlichen Ebenen angeordnet waren**, ein kreuzungsfreier Verkehr ermöglicht und so die Priorität der Fußgänger betont und garantiert.<sup>228</sup>

Stadtbild:

- Die Neuen Städte in Frankreich hatten seit dem Jahr 1966 drei gemeinsame Ziele, so die Gründung der städtischen Zentren, die Integration von urbanen Formen und hohe architektonische Qualität.<sup>229</sup> Dies spiegelte eine Wertschätzung der urbanen „Stadt“-Qualität wieder.<sup>230</sup>
- In dem Masterplan „for Development and Town Planning in the Paris Region“ (1965) wurde **der reine räumliche Formalismus** vermieden, „by irrationally pre-defining a symbolic architectural container to which the socio-economic ‘content’ had to adapt as best it could.“<sup>231</sup> Die Neue Stadt versuchte beim Stadtbild und der Stadtgestaltung ein neues Image zu suchen, z.B. durch regionale Gestaltungselemente oder lokale Stadtkultur.<sup>232</sup>
- Das Stadtbild wurde absichtlich durch **den vielfältigen Entwurf** der Nachbarschaften mit begrenzter Anzahl an Wohnungen variiert.<sup>233</sup> Die Wohnungsentwürfe wandelten sich von großen Wohneinheiten, hin zu **kleineren, informell ausgebildeten Wohngruppen**.<sup>234</sup> Die „Urban Design Guideline“ war ein wichtiges Werkzeug geworden, das gemeinsame Erscheinungsbild als Basisziel, die Architektur und die städtebauliche Qualität zu kontrollieren.<sup>235</sup>

<sup>227</sup> Anmerkung: Almere Haven weist „ausschließlich Flachbauten auf, mit grünen Vorzonen vor den Häusern und breit wirkende Wohnstraßen.“ siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 304

<sup>228</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 248

<sup>229</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 10

<sup>230</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 31, 51

<sup>231</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 7

<sup>232</sup> Anmerkung: Die Grand Axe „Carried out as a new type of artistic effort, this unfinished experiment with large-scale urban structure is very promising. It is already an important element of the urban framework and creates an image of the town in the mind of the public“. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 311

<sup>233</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 29, 42

<sup>234</sup> Anmerkung: In Paris wurde die Neue Stadt-Planung am Anfang durch Wettbewerbe großen Maßstabes von 4.000 bis 6.000 Wohnungen geführt. Dann versuchte die Entwicklungsgesellschaft ihre Unterschiede zu verringern und im Zusammenhang mit den Nachbarschaften zu bauen. Ende der 1970er Jahre wurde die Priorität auf den Maßstab von 150 bis 200 Wohnungen, bis sogar 30 bis 50 Wohnungen gelegt, es wurden unterschiedliche „Models“ benutzt, um das Umfeld und das Bild des Blocks zu unterscheiden. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 248-249

<sup>235</sup> Anmerkung: In der Pariser Neue Stadt-Planung wird die Urban Design Guideline verwendet, um die „particular problem areas (city centres, strategically important blocks, and points of contact with existing villages)...They contain information concerning: urban objectives, constraints



- Die Stadtzentren waren nunmehr **multifunktionaler** und in **architektonischer Hinsicht anspruchsvoller ausgebildet**, ihr großer Maßstab wurde durch die enge Verbindung zu der Wohnnutzung ausgeglichen.<sup>236</sup>
- Die Nachbarschaft der Neuen Stadt war überwiegend durch Typologien **niedriger bis mittlerer städtebaulicher Dichte** gekennzeichnet, mit geringer Größe als Kompensation der kompakten und urbanen Stadt.<sup>237 238</sup>
- Die öffentlichen Räume sollten **repräsentativ sein** und wurden bewusst mit **der lokalen Kultur** kombiniert, um die Stadtgestaltungsbedeutung zu bereichern.<sup>239 240</sup> Ende der 1970er Jahre wurde der Stil zur traditionellen Stadt zurückgewandelt, mit „streets, boulevards, and therefore more mingling of cars and pedestrians“. In der Architektur wurden differenzierte, häufig traditionelle Materialien verwendet.<sup>241</sup>
- Die umgebende Landschaft wurde häufig mit dem Ziel der Schaffung von **besonderer Freizeitqualität** entworfen.<sup>242 243</sup>

---

and rights of way, nearby built-up areas (if any), connections with public utility networks, architectural sketches and/or photographs of models, the surface areas and exact shapes of sites, regulations, specifications, and a specimen copy of the agreement to be signed with contracting authorities." siehe:

Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 259

<sup>236</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 38, 59

<sup>237</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 41

<sup>238</sup> Anmerkung: „A low-rise paradise for city dwellers looking to trade in their cramped urban quarters for the anti-urban bourgeois idyll: a modest-sized garden.“ siehe: Weich, John; Almere: 2003, S. 53-59,

<sup>239</sup> Anmerkung: Die Hauptplaza der „grand axes“ in Cergy-Pontoise ist „almost as vast as the Place de la Concorde in Paris, this esplanade is decorated with paving stones from the Louvre, and has 12 large columns at the end, identical in size to the columns of the Arc du Carrousel beside the Louvre.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 310; In Almere Haven (erster Stadtteil in Almere) wurde das ursprüngliche Fischerdorf zu einem Image als Kultursymbol des weiteren Stadtbildes initiiert und modernisiert. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 60

<sup>240</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 59, 60

<sup>241</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42, 60, 61

<sup>242</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42, 63

<sup>243</sup> Anmerkung: Die Lage der Neuen Stadt Cergy Pontoise ist von dem ästhetischen Charakter des Doppel-Mäander des Oise-Flusses, der Aussicht auf ein natürliches Amphitheater und die umliegenden Wälder geprägt. Mittig gelegen war eine 50 ha umfassende Wasserfläche, abgelegene Sandgruben, Agrarland ohne Vegetation mit einem starken Abfall- und Müllproblem. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 297

## Verwirklichung:

Verwirklichung des Hauptziels:

- Die regionale Entwicklungsstrategie wurde in hohem Maße verwirklicht.
- In der Regel wurden den Neuen Städten **attraktive Arbeitsstätten** zugeordnet.<sup>244</sup>
- Die Konstellation von neuen, kompletten städtischen Zentren und rationaler Verbindung erzeugte auf der einen Seite eine „**Antimagnetkraft**“ gegenüber dem Kern der Metropole,<sup>245</sup> auf der anderen Seite die komplette Ausnutzung ihrer vorhandenen Ressourcen. Gegenüber der letzten Generation hatten die Neuen Städte sowohl von den ruralen Räumen wie auch von der Metropole mehr Bewohner angezogen.

Verwirklichung der Ausgewogenheit:

- Die Stadtbewohner gehörten überwiegend der **Mittelschicht** an, im Bereich des Stadtzentrums war die Kriminalitätsrate etwas höher, bedingt durch die höhere Konzentration an Sozialwohnungen.<sup>246</sup>
- Das Stadtzentrum wurde mit dem Einzug der Einwohner entsprechend entwickelt.<sup>247 248</sup> Die **regionalen Dienstleistungseinrichtungen** im Zentrum, wie der Gewerbepark und die Uni, erhöhten ihre Masse und ihr Niveau.<sup>249</sup>
- Die Stadtentwicklung der Neuen Städte machte eine Serie von Veränderungen durch, die teilweise sehr großmaßstäblich waren, wie etwa die Gründung des zweiten Stadtzentrums von Cergy Pontoise.<sup>250</sup> **Die offene Haltung gegenüber Veränderungen** gehörte zum Stadtentwicklungsprinzip.<sup>251</sup>

<sup>244</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 29, 49

<sup>245</sup> Anmerkung: 64 Prozent der ursprünglichen Wohnsitze der Stadtbewohner von Almere sollen von Amsterdam stammen, in den ersten fünf Jahren erhöhte sich dies auf bis zu 69,6 Prozent, aus den restlichen Niederlanden sollten 20 Prozent dazukommen (21,2 Prozent nach fünf Jahren). Die früheren Unternehmen kommen überwiegend aus Amsterdam. vgl.: Nawijn, K. E.: 1979, S. 81, 82

<sup>246</sup> Anmerkung: Der Anteil am „Public Housing“ liegt in Cergy bei ca. 42,6 Prozent (1998), im Vergleich zu den 33 Prozent in „Greater Paris area“ und 14 Prozent innerhalb von Paris. „Furthermore, 18 different social lessors manage the 7500 public accommodations of Cergy, thus further hindering coherent actions.“ siehe: CARLO, Laurence de: 2002, S. 6

<sup>247</sup> Anmerkung: „Town planning studies must allow for the fact that New Towns take 30 years to build. However, it is impossible to wait that long for the town to take shape. The first residents cannot be settled in a desert or a swamp in the belief that dissatisfaction in the early stages can be compensated by long-term promises.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 241

<sup>248</sup> Anmerkung: Das erste Stadtzentrum von Cergy wird als Lokomotive der Stadt in der frühen Phase des Städtebaus gegründet und entsprechend dem Einzug der neuen Bewohner mit zufriedenstellender Dienstleistung versorgt, in fünf Jahren erzeugte es den wirtschaftlichen Erfolg mit einem hohen Anteil an Büroflächen, obwohl es das ursprüngliche Haupt- und jetzt zweite Stadtzentrum abschwächte. vgl.: Collinst, 1975, S. 70

<sup>249</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 30, 32, 50, 57

<sup>250</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 30

<sup>251</sup> Anmerkung: „A town planning project looks 30 years into the future, defining the final state of a town as imagined at the time of its design. However, the city will not come into existence in exactly the anticipated way. Technical progress and changes in habits and tastes will lead to major or minor modifications. By definition, the aim is not to forecast them, but rather to render them possible.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 211

Verwirklichung der Nutzung:

- Die Neue Stadt lag in der Nähe der Hauptstadt und ist besonders **gut mit öffentlicher Infrastruktur ausgestattet**.<sup>252</sup> All dies verstärkte die führende Rolle der Neuen Stadt in der Region und ihre attraktive Lebensqualität im Gegensatz zum unkontrollierbaren „Urban Sprawl“ und den unqualifizierten Wohnsiedlungsprojekten wie z.B. den „Grand Ensembles“ der Region Paris.<sup>253</sup>
- Die **aufgelockerte Struktur** verhinderte eine tiefe Verzahnung der sozialen Mischung.<sup>254</sup> Es bestand eine **quartiersweise Segregation**, sowohl funktional wie auch sozial, auf kleinmaßstäblicher Stadtteilebene, jedoch existierten enge soziale Verbindungen und gemischte Nachbarschaften.<sup>255</sup> Die überwiegend homogene soziale Ausrichtung der einzelnen Stadtteile garantierte die Wertsicherung aber reduzierte den Kontakt zwischen den unterschiedlichen sozialen Schichten stark.

Verwirklichung des Stadtbildes:

- Diese Generation der Neuen Stadt hatte ein dominierendes „**Grün-Image**“. Die vielfältige Nutzung der Freiräume war eine wichtige Anziehungskraft und ein Stadtimage der Neuen Stadt geworden.<sup>256</sup> <sup>257</sup> Ein lebendiges Stadtleben fehlte im Stadtteil. Im Stadtzentrum fehlte es zudem an Dynamik, aufgrund der niedrigen Baudichte und teils auch aufgrund der zu großen Anzahl rein repräsentativer öffentlicher Räume. Dies reduzierte die Anziehungskraft als gemeinschaftlicher Treffpunkt und Ort des Stadtkontaktes.
- Die vielfältigen Architekturstile der einzelnen Wohnsiedlungen und Nachbarschaften ergaben durch den Wettbewerb untereinander **starke Individualität auf Kosten eines gemeinsamen harmonischen Stadtbildes**.<sup>258</sup> <sup>259</sup> „A „pointillistic“ representation of the urban structure results, lending itself to a remarkable degree to consecutive development

---

<sup>252</sup> Anmerkung: Cergy-Pontoise hat sieben S-Bahnhöfe, besitzt zwei starke Stadtzentren und von Anfang an mehrere Subzentren, um die Dienstleistungen rechtzeitig räumlich anzubieten

<sup>253</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26

<sup>254</sup> Anmerkung: „A city whose vast tracts of empty land and the large distances between cores are much more akin to American towns than to Dutch ones.“ siehe: Weich, John: 2003, S. 53

<sup>255</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 41; Anmerkung: Es erzeugt die konzentrierte „Urban Violence“ in dichten Stadtteilen von Cergy. „Urban violence is now seen as the consequence of both the physical outlay of the buildings and of individual behaviors, as incivility in particular.“ siehe: Carlo, Laurence de: 2002, S. 6

<sup>256</sup> Anmerkung: Die Freizeitnutzung in dem mittig gelegenen Landschaftspark und der „Grand Axes“ hat einen guten Ruf für Cergy Pontoise hervorgebracht. Im Jahr 1979 waren 300.000 Besucher zu verzeichnen, 1983 waren es bereits 1,5 Millionen, dies steigerte sich in der Folge weiter. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 304

<sup>257</sup> Anmerkung: „Of all Almere’s epithets and appellations, Leisure City is the most picturesque and oft-used. It is also the most appropriate [...]. Even the cultural czars in Amsterdam who gladly propagate Almere’s obloquy - Almere as Culture-less City, as City Without History - cannot discount the city’s serenity.“ siehe: Weich, John: 2003, S. 59

<sup>258</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42, 62

<sup>259</sup> Anmerkung: „Jedes Quartier der Stadt (Almere) hat seinen eigenen Charakter und ist gleichzeitig Produkt seiner Zeit. Dies lässt eine große Vielfalt zu. Andererseits besteht die Gefahr, dass die Stadt zu viel in kurzfristige Interessen investiert. Dadurch wird es schwierig, eine hohe Qualität in der Planung zu halten.“ siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 309

operations of very diverse appearance, which often lack unity."<sup>260</sup>

#### 2.2.4.4 Erfolge und Probleme der dritten Generation der Neuen Städte

Diese Generation war, allgemein betrachtet, sowohl **wirtschaftlich als auch politisch erfolgreich**, da dabei **die regionale Entwicklungspolitik auf wirtschaftlicher und sozialer Ebene** weitgehend durchgesetzt wurde.<sup>261</sup>

Die Neuen Stadt-Programme der französischen Regierung seit 1964 bestanden aus neun Städten (fünf um Paris und vier in der Provinz). „The two smallest New Towns reverted to ordinary legal status in 1984, therefore losing the title of, New Town' [...]. After overcoming economic recession and occasional political dithering, the other seven New Towns are undergoing further development, attracting universities, research centers, high-technology companies and leisure activities. They have become significant factors in the dynamics of the major French Cities (vgl. Abb. 2.21).“<sup>262</sup>

„The French New Towns are among the very few Projects in the world that were not initially designed to solve conventional Problems of housing or industrial Developments, but rather to **promote the redistribution of services to the population and to courage promising activity within huge conurbations.**“<sup>263</sup> Dadurch war die Neue Stadt als Sub-Kern-Element in das effektive und benutzerfreundliche, alternativreiche Verkehrssystem eingebettet, bot öffentliche Einrichtungen von regionaler Bedeutung und steigerte die wirtschaftliche Kompetenz und urbane Kultur der Subregion.

Viele wichtige städtebauliche Prinzipien, wie eine lebendige Nutzungsmischung oder die Wichtigkeit der städtebaulichen Dichte, blieben in der Experimentierphase.<sup>264</sup> Die städtebauliche Struktur war noch **ein schwieriger Kompromiss zwischen der Gartenstadt und der Zeit der Funktionstrennung** und funktionierte eher als Zwischenstand, so z.B. die Blockrandbebauung der Nachbarschaft gegenüber der aufgelockerten Struktur der Gesamtstadt, vielfältige Strukturen in einzelnen Stadtteilen gegenüber eher ungeordneter Architektursprache im städtischen Maßstab<sup>265</sup> und die Straße als ein Lebensraum im Zentrum gegenüber der rein verkehrlichen Nutzung der Boulevards zwischen allen Stadtteilen.<sup>266</sup>

<sup>260</sup> siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 15

<sup>261</sup> Vgl.: Nawijn, K. E.:1979. S. 79; Anmerkung: „In Almere werden jährliche 3000 EW erstellt, davon ca. 60% Eigentumswohnungen ohne staatliche Förderung“. Mit dem Hintergrund hat Almere quantitativ einen guten Stand auf dem Immobilienmarkt „Der Leerstand an Wohnungen ist mit 1,5% extrem niedrig, das rührt mitunter daher, dass die unterschiedlichen Wohnumgebungen eine differenzierte Auswahl zulassen. Es ist ein Wohnen am Wasser, am Park, am Wald möglich...Die Wartezeit von staatlich geförderten Wohnungen beträgt 3 Jahre.“ siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 307

<sup>262</sup> Siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 5

<sup>263</sup> Siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 8

<sup>264</sup> Vgl.: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>265</sup> Vgl.: Weich, John: 2003, S. 57

<sup>266</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 34

Genauer betrachtet, schaffte es die einzelne Neue Stadt, trotz ihrer teils großen Ausmaße und ihrer übergewichtigen zentralen Verwaltung, nach mehr als 30 Jahren Entwicklungszeit allerdings noch nicht, **ein gemeinsames und identifikationsstarkes positives Image und daraus resultierend, gesellschaftliche Lebendigkeit zu kreieren.**<sup>267</sup> Weiterhin wies sie Defizite in den Bereichen Gesellschaft und Kultur auf.

Dies war die letzte Welle der großmaßstäblichen Neue Stadt-Entwicklung in Europa, der Schwerpunkt der Stadtentwicklung wandelte sich hin zur Stadterneuerung in den 1970er Jahren.<sup>268</sup> Bis in die Gegenwart wird die Neue Stadt meist als ein, mit einem langweiligen und monotonen Stadtbild, die sozialen Probleme sammelndes, Auffangbecken betrachtet. Dahinter steht ein obligatorisches „Top-Down-Politikprodukt“ von, von sich selbst überzeugten Stadtplanern, was auch eine Lenkungs kraft der Entwicklung von Innenstädten erzeugte.<sup>269</sup>

**Abb. 2.20** Die Neue Städte in der „Ile-de-France-Region (RIF): Generelle Statistik-Datei 1987

	Area (in hectares)	Foundation of the Development Corporation (EPA)	Land purchased (Ha)	Total 1987 population	Housing built (cumulative total)	Estimated jobs	Number of Companies	Surface area marketed for industry (ZAI)(Ha)	Surface area marketed for office space (Ha)	Wage-earners in 1987	Employment growth index 1968 base 100	Employment rate in the new towns: active jobs
<b>Cergy-Pontoise</b>	8000	1969	5195	140000	40275	65000	1000	374	52.8	65,000	433	1.36
<b>Evry</b>	4100	1969	2038	65000	21870**	37000	500	231.7	47.1	37,000	2,467	1.48
<b>Marne la Vallée</b>	15000	1972	5941	193800	36683	58800	796	352	67.7	58,800	231	1.09
<b>Melun Sénart</b>	11800	1973	4842	72000	13811	16000	100	184.5	46.7	16,000		
<b>St-Quentine</b>	6300	1970	4125	117600	38500	45500	700	380.6	72.2	45,000	643	0.57
<b>Total RIF</b>	45200		22141	588400	151139	222300	3096	1522.8	244.5	221,800	3774	

<sup>267</sup> Anmerkung: In der Umfrage im Internet besagen - 65 Prozent - „I hate Almere“, und 35 Prozent - „I love Almere“. siehe: [amplicate.com/love/almere](http://amplicate.com/love/almere)

<sup>268</sup> Vgl.: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>269</sup> Vgl.: Ward, Colin: 1993, S. 20

## **2.2.5 Die europäische Neue Stadt heute (nach 1990) - vierte Generation der Neuen Städte**

### **2.2.5.1 Eine nachhaltige Stadt als gemeinsames Leitbild**

Die Neue Stadt als Forschungsaufgabe spielte seit dem Jahr 1990 fast keine Rolle mehr,<sup>270</sup> ebenso wie die Diskussion über „die ideale Stadt“. Deren Kriterien wandelten sich von einem statischen Model, hin zu einem dynamischen Organismus und Organisationsprinzip, dem einer nachhaltigen Entwicklung.

Die UN-Konferenz in Rio de Janeiro im Jahr 1992 erklärte das „Sustainable Development“, die „Nachhaltige Entwicklung“, zum weltweiten Leitbild einer ökologisch, ökonomisch und sozial gerechten Politik. Seither unterstützen globale-, EU- und Bundesprogramme die Umsetzung dieses Leitbildes.

- Allgemeine Ziele der nachhaltigen Planung in Deutschland sind:<sup>271</sup>

- Etablierung der Nachhaltigkeit
- Die Neuorientierung des Verwaltungshandelns gemäß den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung
- Die Optimierung der Beteiligten und die Integration aller Akteure
- Die Reduzierung der Umweltbelastung

Zu den fachpolitischen Zielen gehören unter anderem:

- Die Begrenzung von Flächenverbrauch und Zersiedelung
- Die Förderung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen

Das Ziel wurde in vielfältigen Fachgebieten tiefgehend erforscht, durch empirische Studien behutsam geprüft und seit 1990 im Städtebau angewandt.

---

<sup>270</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Arbeit „Neue Städte“ von Irion, Sieverts (1991) konzentrierte sich eher auf die Zusammenfassung der Erfolge und der Probleme der Neuen Städte und weniger auf ein ganzheitliches Entwicklungsmodell dieser Städte.

<sup>271</sup> Vgl.: Eggert, Silke: 2002, S. 5



## A. Nachhaltigkeit

Das dominierende Leitbild der 1990er Jahre ist **die nachhaltige Stadtentwicklung**.<sup>272</sup> Dabei sind nicht alleine technische Kriterien von entscheidender Bedeutung, vielmehr der Versuch, die Neue Stadt wie einen lebenden Organismus ganzheitlich zu betrachten und zu behandeln und dementsprechend auch ihre Wirkungen in den drei Nachhaltigkeitsbereichen - Sozialverträglichkeit, Umweltverträglichkeit und wirtschaftliche Tragfähigkeit. Entsprechende Wertevorstellungen knüpfen an ein, in den 1980er Jahren entwickeltes Umweltbewusstsein an.<sup>273</sup> Demgegenüber steht, dass in Europa, mit der Erhöhung des Lebensstandards, der umweltschädliche **Urban Sprawl** eine Tendenz ist, die nahezu negiert wird. Die Stadtentwicklungs-Form der Neuen Stadt deckt die **widersprüchlichen Bedürfnisse nach niedriger Bebauung mit Einfamilienhäusern „im Grünen“**, einerseits, und die Tendenz zur **nachhaltigen Stadt und viele wichtige Charaktereigenschaften der traditionellen Stadt** andererseits ab, wie die „kompakte Stadt“, die Lebendigkeit der öffentlichen Räume, die „Stadt der kurzen Wege“, Fußgängerpriorität, das „Passivhaus“ und eine allgemein hohe Wohnqualität.<sup>274</sup>

Die Forschung über das Neue Stadt-Quartier zeigt, dass die Beiträge Neuer Stadt-Quartiere zur nachhaltigen Stadtentwicklung vor allem auf folgenden Handlungsfeldern zu fördern sind.<sup>275</sup>

- Haushälterisches Bodenmanagement
- Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung
- Vorsorgender Umweltschutz
- Sozialverantwortliche Wohnraumversorgung
- Standortsichernde Wirtschaftsförderung
- Integrierte Prozessgestaltung

Die Herausforderung, Umweltbelange und Stadtentwicklung zusammenzuführen, kennzeichnet die komplizierte Aufgabe auf kommunaler Ebene, so sind Zielkonflikte

---

<sup>272</sup> Anmerkung: Die Grundsätze der Messestadt Riem liegen in zwei Leitlinien begründet, „Ökologischen Bausteine“ und der „Leitlinien zur Gestaltung“. siehe: Landeshauptstadt München: 2004, S. 15

<sup>273</sup> Anmerkung: „Kronsberg's environmental and ecological targets are the community's most innovative feature: 1. Reduce CO<sup>2</sup> emissions and household energy consumption by 60-80%, 2. Incorporate the naturally surrounding woodland and countryside into the community for recreational and amenity purposes. 3. Reduce household waste by 50%. Much of the technology used throughout Kronsberg was subsidized.“ siehe: Tsenkova, Sasha: 2006, S. 32,34

<sup>274</sup> Anmerkung: „Im Vergleich zu anderen Wanderungsmotivstudien (z.B. Stadt Münster 2000), dass der Anteil der Familienhaushalte unter den Stadt-Umland-Migranten, Anfang dieses Jahrzehnts, deutlich höher war als in der letzten Hochphase der Suburbanisierung, Mitte der 1990er Jahre. Ursache dafür ist die Entspannung der kernstädtischen Wohnungsmärkte gegenüber den 1990er Jahren (BBR 2007). Als Auslöser einer Wanderungsentscheidung sind der Eigentumserwerb, sowie persönliche (z.B. die Veränderung der individuellen Lebensumstände wie der Geburt eines Kindes) und wohnungsbezogene Gründe (vor allem eine zu kleine Wohnfläche) mit je etwa 30 Prozent - bei Mehrfachnennungen - gleichbedeutend. An vierter Stelle rangieren wohnungsfeldbezogene Auslöser (25 Prozent), die sich aus einer Vielzahl an Einzelmotiven wie „Lärm oder anderen Umweltbeeinträchtigungen“ oder „fehlende Grünflächen“ zusammensetzen. Finanzielle Aspekte spielen zu diesem Zeitpunkt zunächst eine untergeordnete Rolle (weniger als 10 Prozent der Benennungen). siehe: Brigitte Adam; Kathrin Driessen; Angelika Münter: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de), S. 1

<sup>275</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 13

zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Interessen abzubauen und zu zukunftsfähigen Überlebensstrategien zu bündeln (z.B. Rio-Konferenz, Agenda 21, Istanbul-Konferenz, Habitat Agenda), was nur durch eine umfassende, interdisziplinär ausgerichtete ganzheitliche Planung, Leitung und Organisation möglich ist. Beispiele hierfür sind das Neue Stadt-Quartier Kronsberg aus dem Jahr 2000 in Hannover (vgl. Abb. 2.22<sup>276</sup>) oder die Hafencity Hamburg (vgl. Abb. 2.23<sup>277</sup>).



Kronsberg Registration Certification

**Abb. 2.21 a-d**

Ökologiekonzept von Kronsberg in Hannover - Modellstadtteil der EXPO 2000 Hannover

a: EXPO Urkunde: Ökologische Optimierung Kronsberg, b: Stadtteil-Übersicht, c: offener Teich im Wohngebiet als Regenwasserversickerungsbecken, d: dezentrales Blockheizkraftwerk im Kellergeschoss eines Wohnblocks



**Abb. 2.22 a-d**

Hafencity Hamburg und ihr urbaner Charakter

a: Modell der Hafencity, b,c: urbanes Leben am Wasser, d: Konzeptstudie der Hafencity

<sup>276</sup> Vgl.: Landeshauptstadt Hannover & Kuka GmbH: 2000, S. 4; Karin Ruming: 2004, www.Hannover-Stadt.de

<sup>277</sup> Vgl.: <http://www.hafencity.com>



## B. Qualität und Quantität - attraktiv und marktfähig

Für die Neue Stadt ist nicht nur Quantität, sondern auch Qualität von großer Bedeutung.<sup>278</sup> Nicht nur durch die materielle Ebene, sondern nur zusammen mit der immateriellen Ebene zieht sie neue Einwohner an. Die aktuelle Generation der Neuen Stadt weist nicht nur die so genannten quantitativen Merkmale, wie z.B. niedrige Baudichte oder einen sehr hohen Grünanteil auf, sondern gewinnt die Bewohner durch ihre Qualität (z.B. Natürliche Umwelt, Öffentliche Einrichtungen, regionale Verbindungen, vielfältige Wohnungsangebote).<sup>279</sup> Beispielhaft sei hier die Wasserstadt Spandau in Berlin, mit ihrem lebendigen Stadtleben und attraktiven Stadtbild genannt (vgl. Abb. 2.24<sup>280</sup>), obwohl die wichtigste Ressource hier die Natur - Wasser und Landschaft - ist. Die Stadtplaner sollten besonders großen Wert auf die städtebauliche Qualität legen und immer versuchen, ein attraktives Stadtbild und ein einmaliges, unverwechselbares Image zu schaffen - d.h. die wesentlichen Ansprüche der Menschen an eine Stadt zu befriedigen.



**Abb. 2.23**  
*Wasserstadt Spandau in Berlin und ihre vielfältige Wasserfront, Kartenausschnitte und Impressionen*

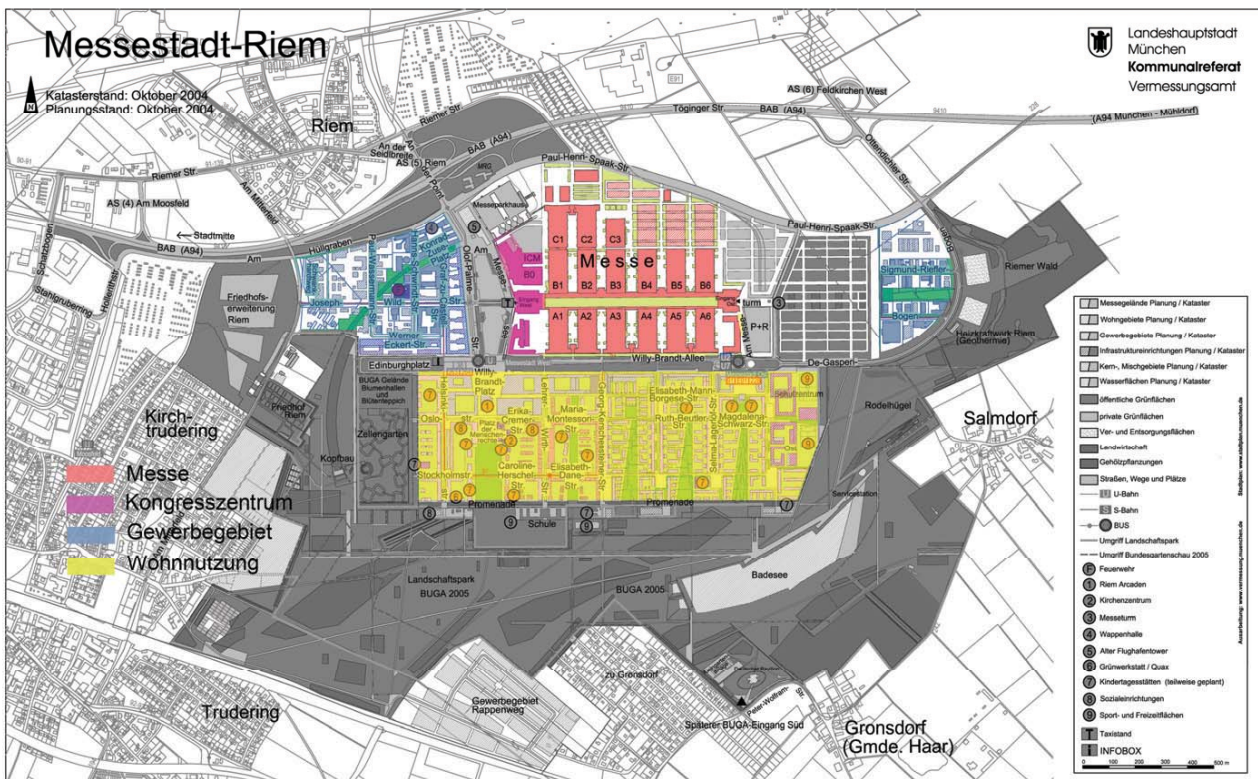
<sup>278</sup> Anmerkung: „We must design quality and sustainable living environments. We must fashion a wholesome and healthy community that is democratically governed. We must respect as well as capitalize on the distinctive characteristics of specific places.“ siehe: Saiki, Reestone; van Rooijen: 2002, S. 22

<sup>279</sup> Vgl.: BBSR Fachbeiträge: 2007, <http://www.bbsr.bund.de>, S. 8

<sup>280</sup> Vgl.: 2009, [www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/entwicklungsgebiete/de/wasserstadt.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/entwicklungsgebiete/de/wasserstadt.shtml); 2003, [www.wasserstadt.de](http://www.wasserstadt.de)

### C. Mischung von Nutzungen und sozialen Schichten

Die Nutzungsmischung ist eine wesentliche wiederentdeckte Tendenz der Neuen Stadt-Generation in Europa. Eine lebendige Neue Stadt lebt von qualifizierten Arbeitsplätzen wie von qualifizierten Wohnräumen - eine gemischte Nutzungsstruktur, insbesondere in Form von Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbeflächen und Arbeitsplätzen. Im besten Falle bietet die Kombination mit anderen dominierenden Wirtschaftszweigen wie z.B. der Automobilindustrie oder Messegeländen (z.B. Flugfeld Stuttgart-Böblingen mit Mercedes-Benz Fabrik und Zulieferer; München-Riem mit Messe und Bundesgartenschau (vgl. Abb. 2.25<sup>281</sup>) eine stabile Wirtschaftsgrundlage, auch gegenüber möglichen Krisen. Damit entstehen genügend Arbeitsplätze und wirtschaftliche Selbständigkeit gegenüber der Mutterstadt und der Region, ein Zugewinn an Lebensqualität durch kurze Wege und die Entlastung des Pendlerverkehrs als wichtige Faktoren für eine langfristig funktionierende, gesunde Stadt. Die Nutzungsmischung ist gleichzeitig auch verantwortlich für eine soziale Durchmischung, welche als erstrebenswert zu bewerten ist.



**Abb. 2.24**

Messestadt Riem (560 ha, 16.000 neue Bewohner, 13.000 Arbeitsplätze, dementsprechend ca. 125.000 qm, Landschaftspark 200 ha) mit getrennter Nutzungszone, die Arbeiter und Bewohner haben in einer Erreichbarkeit von fußläufiger Distanz den Zugang zu dem gemischten Stadtleben.

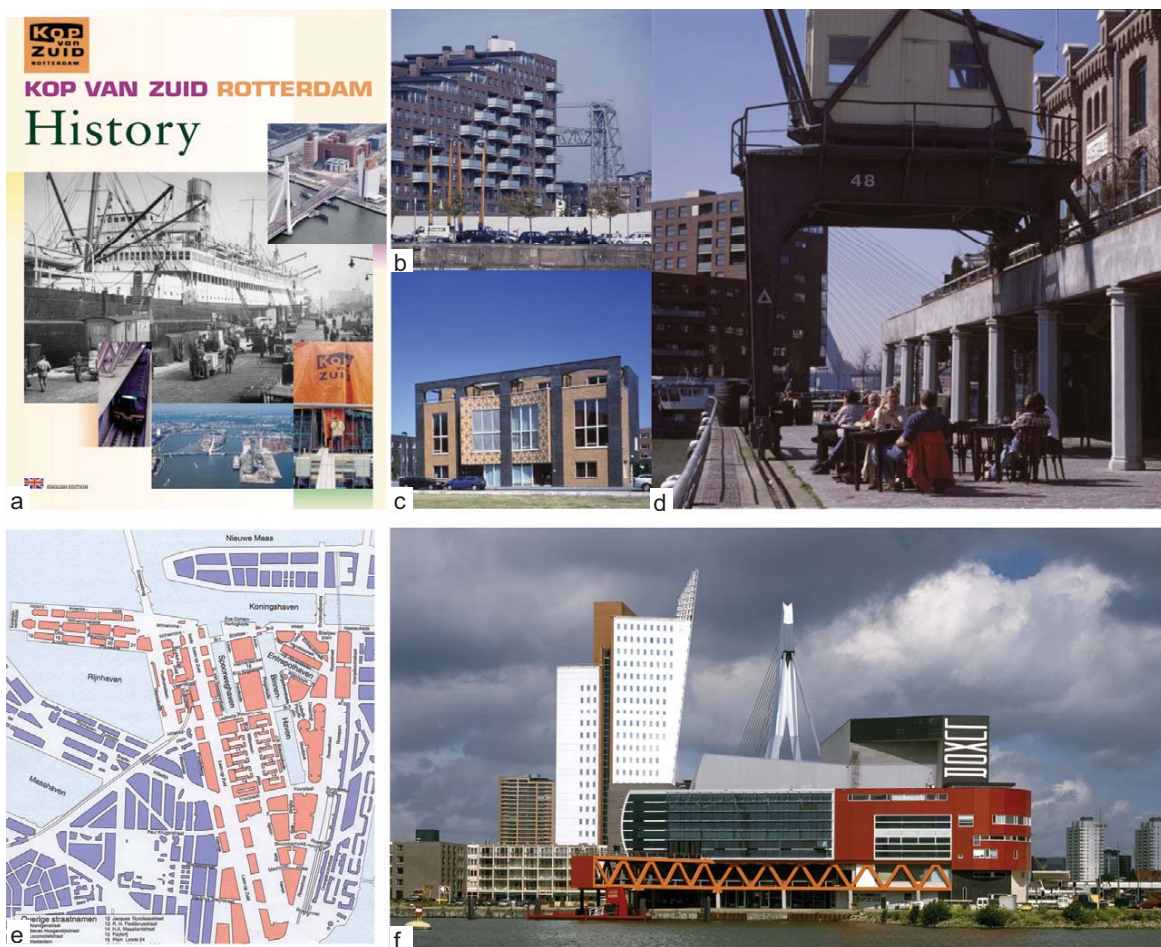
<sup>281</sup> Anmerkung: Der Kerngedanke für das Planungskonzept Messestadt Riem ist die intensive Verzahnung von Wohnen, Arbeiten und Natur, bestehend aus einem Landschaftspark, Gewerbenutzung (Technologiepark Messestadt und kleinteiligen Gewerbeflächen), der Neuen Messe München, Wohnquartier mit Infrastruktureinrichtungen wie Schule, Kindertagesstätten, Jugendfreizeitstätte, Grünwerkstatt, Freizeit- und Sportanlagen. Obwohl ihr ein klares räumliches Konzept zugrunde liegt, dass die Bebauung in einzelne Nutzungsbereiche gliedert, werden alle Funktionen innerhalb der Fußgängerdistanz miteinander vernetzt. vgl.: Landeshauptstadt München: 2005, S. 6



#### D. Integration der alten Stadtkultur

Bei dem „Einfügen“ von Neuen Stadt-Teilen sollen alle erhaltenswerten Elemente des Gebietes sorgfältig behandelt und durch modernisierende Maßnahmen und Funktionen in das moderne Stadtleben integriert werden. So werden ehemalige Flughafengebäude, Hafenanlagen, Lagerhäuser oder Fabriken sowie landschaftliche Strukturen und Siedlungen soweit wie möglich in die Neue Stadt integriert. Dies geschieht nicht nur aus formalen Denkmalschutzgründen heraus, sondern vor allem, um, von Beginn an, die ältere Stadtkultur in die Neue Stadt zu integrieren. Beispielhaft kann hier der neue Stadtteil Kop van Zuid in Rotterdam genannt werden, der industrielle Elemente des ehemaligen Hafen- und Industriebereiches nicht nur wirkungsvoll integriert, sondern auch eine entsprechend starke Atmosphäre erzeugt (vgl. Abb. 2.26<sup>282</sup>).

So repräsentieren die Erhaltungs- und Integrationsbestrebungen die neuesten Tendenzen der aktuellen Städtebau-Theorien. „Neu“ ist der Rahmen der Entwicklung, jedoch ist die „Stadt“ das Entwicklungsziel, dieses beruht auf Prinzipien, welche unter dem gesamten neuen Rahmen verwirklicht werden müssen, dazu gehört die **Integration bereits bestehender, identitätsstiftender Träger der vorherigen Nutzung und der städtischen Kultur des Gebietes.**



**Abb. 2.25 a-f.**  
*Kop Van Zuid in Rotterdam (5.300 neue Wohnungen, 400.000 qm Bürofläche, 35.000 qm Geschäftsfläche, 30.000 qm Bildungseinrichtungs-fläche und 30.000 qm Fläche zur Naherholung und anderen Einrichtungen)*  
 a: Buch-Cover Kop Van Zuid Rotterdam - Geschichte, b-d: Relikte der Industrie, e: Übersichtsplan, f: moderne Bebauung

<sup>282</sup> Vgl.: <http://www.kopvanzuid.rotterdam.nl>

### E. Städtebauexperimentelle Projekte

Weiterhin etablierten sich zahlreiche **städtebauliche Experimentalprojekte**, welche neue Formen des gemeinschaftlichen und generationenübergreifenden Wohnens sowie der kleinräumigen Verbindung von Arbeiten und Wohnen erproben. Die Praxisdokumentationen werden in einigen Forschungsdokumentationen der EU und insbesondere Deutschlands als wichtige Quelle genutzt. Die gleichen experimentellen Themen sind auch wesentlicher Teil ihres Stadtimages gewesen, so z.B. die „Süd-Stadt“ in Tübingen mit dem Motto „Anders wohnen - anders leben“ oder in Münster, Nordrhein-Westfalen mit dem Slogan „Autofreies Weissenburg“ (vgl. Abb. 2.27<sup>283</sup>).

### F. Interdisziplinäre, vernetzte Zusammenschau

Wie immer ist die Neue Stadt ein wichtiges empirisches Experimentalobjekt der städtebaulichen Forschung, nicht nur auf Basis eines unabhängigen Theorierahmens, sondern als **interdisziplinäre, vernetzte Zusammenschau von Forschungsarbeiten auf technischer, sozialer, wirtschaftlicher und stadtgestalterischer Ebene.**<sup>284</sup> Dies steht im Gegensatz zur bisherigen „Allmacht“ der Planung der zweiten Generation Neuer Städte. Stadtökologische Konzepte, wie der kompakte und dichte Städtebau, die „Stadt der Kurzen Wege“, die autoverkehrsfreie Stadt und technische Parameter wie z.B. Wasserecycling oder Mikroklimakonzepte werden weitgehend angewendet. Die bekannte Öko-Stadt Kronsberg beinhaltet beispielweise Versuche zu einer innovativen und nachhaltigen Sozialplanung.<sup>285</sup>

<sup>283</sup> Vgl.: Niedersachsenbüro: [www.neues-wohnen-nds.de](http://www.neues-wohnen-nds.de)

<sup>284</sup> Anmerkung: In der Messestadt Riem werden die städtebaulichen Grundsätze unter „Ökologische Bausteine“ und „Leitlinien zur Gestaltung“ gelistet, dabei spielt die Beratungsgruppe „Stadtgestaltung und Ökologie“ unter dem Vorsitz der Stadtbaurätin Prof. Thalgott mit anerkannten Architekten, Landschaftsarchitekten, Mitgliedern des Stadtrates, des Bezirksausschusses und der Stadtverwaltung eine führende Rolle. vgl.: Landeshauptstadt München: 2007

<sup>285</sup> Anmerkung: Kronsberg aimed to achieve a strong balance characterized by diversity and the development of social infrastructure (City of Hannover, 2004a):

1. Attract young families by designating housing specifically for their needs and setting an upper price limit. 2. Provide a public forum and meeting places through the Kronsberg Arts and Community Centre, public library, youth agency, meeting rooms, community hall, and workshops/studios (City of Hannover, 2004a). 3. Fully integrate minority groups into the community: a. Create a housing project for disabled persons by providing specially designed apartments which are distributed among regular housing and remain close to a central care point. b. Create an international housing project with the intention of achieving social harmony between German and foreign residents. vgl. Tsenkova, Sasha: 2006, S.



## Private Baugemeinschaften

Idee /Konzept

Auftakt ↓ Vermarktung

Interessentengruppe

Option für ↓ ein Grundstück

Planungsgemeinschaft

Kauf ↓ des Grundstücks

Baugemeinschaft

Erstellung ↓ des Gebäudes

Eigentümergeinschaft



## Vom städtebaulichen Entwurf zur Parzellierung

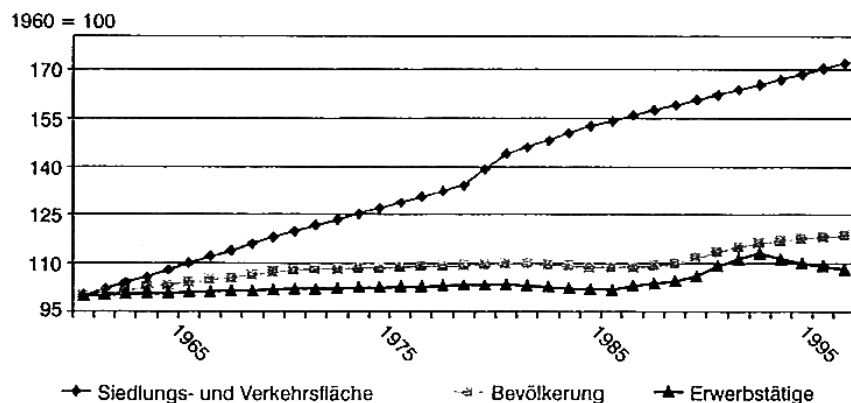


Abb. 2.26

Das Wohnexperiment im Tübinger Südstadtprojekt (6.500 neue Bewohner, 2.500 Arbeitsplätze - dementsprechend ca. 125.000 qm Fläche)

### 2.2.5.2 Die Stadtaufwertung in Form der Neuen Städte

In Europa **stagniert** nahezu seit den 1990er Jahren die **Einwohnerzahl**, (1990-1995 betrug das Bevölkerungswachstum in Europa 0,15 Prozent).<sup>286</sup> Die Vorhersage eines schnellen Wachstums der Bevölkerungszahlen entsprach nicht der Realität.<sup>287</sup>  
<sup>288</sup> In der bundesdeutschen Städtebau-Praxis der 1980er Jahre war das vorläufige Ende der Großwohnsiedlungen an den Stadträndern eingetreten.<sup>289</sup> Die **Urbanisierung verlangsamte sich** ab den 1980er Jahren in Europa stark, aber im Vergleich zu dem Bevölkerungswachstum ist das Wachstum der Siedlungs- und Verkehrsfläche viel höher, die Stadterweiterung ist ein noch aktuelles Thema (vgl. Abb. 2.28).



**Abb. 2.27**

Die Entwicklung der Siedlungsfläche, Bevölkerung und Erwerbstätigen 1960 bis 1997, BRD - alte Bundesländer

Es bestand nur eine eingeschränkte Möglichkeit, **große Flächen in Form von idealerweise zusammenhängenden neuen Grundstücksflächen** zu bekommen und zu erschließen, was eine weitere Schwierigkeit für die Planung einer Neuen Stadt bedeutete. Nach einer dreißigjährigen rasanten Stadtentwicklungsphase in Europa hatte der Großteil der Städte nur wenige passende Flächen für die Entwicklung einer Neuen Stadt von 200.000 Einwohnern zur Verfügung.<sup>290</sup> In vielen Städten wurde fortan dem Stadtumbau (Konversion, wirtschaftlicher Wandel, Deindustrialisierung etc.) Vorrang vor dem Neubau auf der „grünen Wiese“ eingeräumt.<sup>291</sup>

<sup>286</sup> Vgl.: Städtebau Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 37

<sup>287</sup> Anmerkung: In Amsterdam, „The actual course of events deviates significantly from the expectations. In 1960 the population total reached its highest point with 869,000 inhabitants. After 1960 the number of inhabitants dropped rapidly, and in 1984 only 676,000 inhabitants lived in the city.“ siehe: Physical Planning Department, City of Amsterdam: 2003, S. 71

<sup>288</sup> Anmerkung: Amsterdam plante auf Basis der Bevölkerungsprognose von 1,1 Millionen EW für das Jahr 2000 und der Strukturplanung des Jahres 1965 die große Wohnsiedlung und regionale Entwicklung, jedoch „in 1960 the population total reached its highest point with 869.000 inhabitants. After 1960 the number of inhabitants dropped rapidly, and in 1984 only 676.000 inhabitants lived in the city. This number has risen once more in recent years, to 735.300 in 2002. The housing supply, in contrast, rose steadily and totaled 310.800 dwellings in 1984.“ siehe: Physical Planning Department, City of Amsterdam: 2003, S. 71

<sup>289</sup> Vgl.: BBSR Fachbeiträge: www.bbsr.bund.de

<sup>290</sup> Vgl.: Aminde, Hans-Joachim; Jessen, Johann: 1999, S. 12

<sup>291</sup> Anmerkung: „Im Mittelpunkt der städtebaulichen Anstrengungen in den neuen Bundesländern stand die Sicherung und Verbesserung des großen Wohnungsbestandes

Auf dem Immobilienmarkt vollzog sich ein radikaler Wechsel von einem **angebotsorientierten Markt, hin zu einem nachfrageorientierten Markt**. Überall wurde nun die Qualität als wichtiger bewertet als die Quantität. Die Stärke der Neuen Stadt - günstige und kurzfristig realisierbare Massenwohnungsversorgung -, welche das unqualifizierte städtebauliche Umfeld in Neuen Städten bedingt, kann die erhöhte Nachfrage des Marktes nicht mehr, wie in der Zeit der Wohnungsnot, decken.

Die Städte sind jetzt mit anderen Herausforderungen als die der Wohnungsnot konfrontiert. Der **Wegfall von Handelsbeschränkungen und die rasanten Entwicklungen in den Informations- und Kommunikationstechnologien** sowie im Logistikbereich haben dazu beigetragen,<sup>292</sup> dass der Bezug von Produkten und Dienstleistungen über weite Entfernungen technisch möglich und für die einzelnen Unternehmen ökonomisch sinnvoll ist. Dies bedeutet, dass sich die Städte heute nicht nur regional und national, sondern auch international am Weltmarkt behaupten müssen. Auf der einen Seite **vergrößern sich ihre Marktchancen**, auf der anderen Seite geraten die Städte **im weltweiten Wettbewerb zunehmend unter Druck**. Dieser wirkt weniger zwischen den Kernstädten und ihren Umlandgemeinden als vielmehr zwischen den Städten und Stadtregionen auf nationaler und internationaler Ebene. So entsteht eine neue Impulskraft hin zur Neuen Stadt: ein Entwicklungssprung als **Zeichen der erhöhten regionalen Kompetenzkraft nach außen**, teilweise sogar mit globaler Sichtbarkeits-Wirkung,<sup>293</sup> sie sind gleichzeitig auch ein experimentelles Kristallisationsfeld des neuen Gewerbes, des Wohnungsmarktes, der Technik etc. - **ein inneres Leitbild für eine gemeinsame weitergehende Aufwertung**.<sup>294</sup>

Ab den 1980er Jahren erfolgten in den westeuropäischen Ländern städtebauliche Erweiterungen **durchweg in kleinerem Maßstab**.<sup>295</sup> In der Forschungsarbeit „Neue Stadt-Quartiere - Bestand und städtebauliche Qualitäten“ 2007 des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung: (BBR-Online-Publikation. Nr.01/2007), wird darauf hingewiesen: „Allerdings fanden weiterhin Neubauprojekte und Siedlungswachstum statt, zeitgleich und oft in direkter Nachbarschaft zu Rückbaumaßnahmen. Es entstanden zahlreiche Neue Stadt-Quartiere, die **im jeweiligen Stadtgefüge einen hohen Stellenwert einnehmen**. Weitere Stadtquartiere sind projektiert bzw. befinden sich in der Realisierung, insbesondere in Gegenden mit starker wirtschaftlicher Dynamik“ (vgl. Abb. 2.29<sup>296</sup>).

---

in den sogenannten „Plattenbausiedlungen“ sowie die Revitalisierung der Innenstädte.“ siehe: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>292</sup> Anmerkung: 1939 versorgt die Industrie ca. 30 bis 35 Prozent der Arbeitsplätze in Amsterdam, dies reduzierte sich auf sechs Prozent 2003, als Kompensation erhöhte sich der Dienstleistungssektor auf 91 Prozent. siehe: Physical Planning Departement, City of Amsterdam: 2003, S. 71

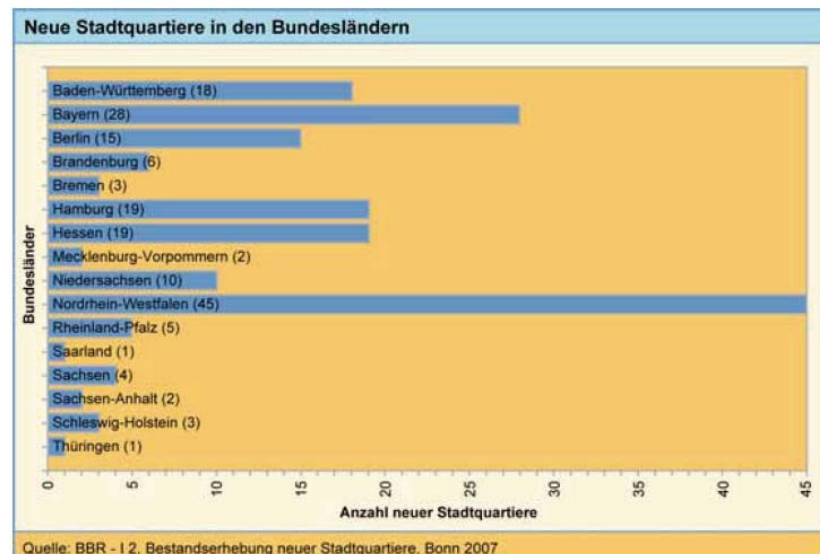
<sup>293</sup> Anmerkung des Verfassers: wie die Rolle von Kronsberg auf der EXPO 2010 als Beweis der nachhaltigen deutschen Technik.

<sup>294</sup> Anmerkung: Die Messestadt Riem ist ein Leitprojekt der „Perspektive München“, dadurch bildet das Prinzip der Nachhaltigkeit für die Landeshauptstadt München einen Grundpfeiler der eigenen Stadtentwicklung und spiegelt sich darin wieder. vgl.: Landeshauptstadt München: 2005

<sup>295</sup> Anmerkung: Die Nachhaltigkeitsstrategie zielt insbesondere auch darauf ab, die Flächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke zu reduzieren. vgl: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007 S. 6

<sup>296</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 26





**Abb. 2.28**  
Die Neuen  
Stadt-Quartiere in den  
Bundesländern

Die Neuen Stadt-Quartiere werden von Fachleuten, wie auch von Stadtbewohnern weniger als die kleineren „Neuen Städte“ identifiziert. Neben dem negativen psychologischen Image der „Neuen Stadt“ sind hierfür folgende Gründe anzuführen: erstens, die teils weiter bestehenden ehemaligen **Nutzungen**, welche zwar oft ausgetauscht werden, jedoch in Teilen auch bestehen bleiben. So wird diese Art von Stadtentwicklungsprojekten meist unter „**Stadterneuerung**“ aufgelistet; außerdem haben die Projekte **kleinere Ausmaße, in der Regel unter 50.000 Einwohner**, durchschnittlich meist nur 10.000 Einwohner (vgl. Abb. 2.30).

**Definition: Neue Stadtquartiere**

- Baualter: nach 1990 gebaut
- Planung: einheitliche Städtebaukonzeption
- Funktion: mit Wohnfunktion
- Größe:  $\geq 500$  Wohnungen /  $\geq 1.000$  Einwohner /  $\geq 10$  ha

**Abb. 2.29**  
Die Definition der Neuen Stadt-Quartiere

Aus folgenden Gründen werden die Neuen Stadt-Quartiere hier als eine Neue Stadt-Generation vorgestellt:

**A.) „Die Stadt in der Stadt“ („Town in-Town“) - eine Art der Stadtkonversion als Stadterweiterungs- und entwicklungswerkzeug.<sup>297</sup>**

Gollany hat bereits 1974 diesen besonderen Typus der Neuen Stadt in seiner Arbeit dargestellt: „The New Town in-Town is a concept based on the application of some New Town-principles within a large city.“<sup>298</sup> Der Wandel von der Industrie- zur

<sup>297</sup> Vgl.: Golany, Gideon: 1976, S. 265

<sup>298</sup> Anmerkung: In der Phase gibt es schon frühere Versuche der Stadterneuerung in großem Maßstab, z.B. führt der „Structure Plan for the urban area to the north of the IJ (1958)“ die Verwandlung des alten Industrie-Stadtteils in einen neuen Stadtteil mit allen städtischen Funktionen, überwiegend Wohnnutzung oder die Stadterneuerungsprojekte in den USA: Auch gab es die Forschungsarbeit von Harvey Perloff „Lessons from New Town Intown Experience“. Mit der Studie von New Town In Town Development von Los Angeles 1973. siehe: Golany, G.: 1976, S. 51; Physical Planning Department, City of Amsterdam: 2003, S. 21

Informationsgesellschaft seit den 1980er Jahren verfestigte eine beträchtliche räumliche **Veränderung in den städtischen Funktionen**,<sup>299</sup> - auf der einen Seite etablierten sich im expandierenden Dienstleistungssektor neue Erwerbs- und Berufsfelder, die spezielle Bedürfnisse an Stadträume, insbesondere an das Stadtzentrum stellen, auf der anderen Seite hinterließ der Auszug von Industrie-, Gewerbe-, Flughafen-, Kasernen- und Hafennutzungen verhältnismäßig große Brachflächen, welche ein Potential für eine ganz neue Entwicklungsrichtung, z.B. große Wohnsiedlungen, darstellen, in einigen Fällen in zentralen Stadtlagen.

Die Neuen Stadt-Quartiere innerhalb der vorhandenen Stadt sind, daraus resultierend, möglich geworden und erzeugten ein neues, besonderes Phänomen als Ganzes. „The purpose of the New Town in Town is to revitalize physically and socially blighted sections of a large city through large-scale, staged development that follows a comprehensive plan”.<sup>300</sup> Dies ist tatsächlich eine innenorientierte Städtebau-Entwicklung, eine Kombination von Stadterneuerung und Stadterweiterung. Deshalb wird das „Hafencity“-Projekt in Hamburg (in das Stadtzentrum integriert, Vornutzung Hafen) wie „Riem“ in München (am Stadtrand gelegen, Vornutzung Flughafen), „Spandau See/Oberhavel“ (am Stadtrand gelegen, keine spezifische Vornutzung), und das Kirchsteigfeld in Potsdam (als Vorort, Vornutzung Landwirtschaft) in der BBR-Forschung als „Neue Stadt-Quartiere“(2007) gelistet.

## **B.) „Die weitgehende Benutzung des Neue Stadt-Prinzips**

Der Begriff „Neue Stadt“ ist nicht von deren Flächenausdehnung abgeleitet, sondern von dem typischen Charakter der Neuen Stadt. Obwohl die „Town in Town“ oft einen andersartigen Entwicklungshintergrund hat - Gollany hat dafür auch die anderen Stadttypen und deren Aufgabe definiert - besitzen diese fast immer **Gemeinsamkeiten mit der Neuen Stadt** (vgl. Abb. 2.31).<sup>301</sup>

- Die Neuen Stadt-Quartiere sind nicht nur räumlich klar definierbar,<sup>302</sup> sondern auch auf **Grundlage einheitlicher Städtebau-Konzepte** geplant worden. Die ehemalige Nutzung des Quartiers und dessen städtebauliches Bild werden größtenteils **grundsätzlich verändert**.<sup>303</sup> Die Projekte beruhen zumeist auf überwiegendem Abriss oder finden auf leer stehenden Flächen statt und erfordern eine dominierende Neubebauung.
- Die vorhandene physisch-materielle Umwelt und ihre Kultur werden untersucht und eventuell als denkmalwürdig eingestuft und erhalten, sie wirkt aber in dem zukünftigen Projekt **nicht als Haupt-Stadtimage-Träger, sondern stellt einen Nebenfaktor dar**.<sup>304</sup>

<sup>299</sup> Vgl.: Städtebau Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 37

<sup>300</sup> Vgl.: Golany, Gideon: 1976, S. 51

<sup>301</sup> Vgl.: Golany, G.:1976, S. 53

<sup>302</sup> Anmerkung des Verfassers: Wie z.B. die Hafencity in Hamburg, welche in großem Maßstab in das Stadtzentrum integriert und dabei räumlich klar definiert wurde, in der Tatsache durch umgebende Kanal- und Infrastrukturanlagen eher von dem Hamburger Stadtzentrum getrennt ist.

<sup>303</sup> Anmerkung: Unter allen Neuen Stadt-Quartiers-Projekten weisen mehr als 60 Prozent dieser eine Vornutzung durch Militär, Bergbau, Hafen, Bahn, Messe, Industrie, Schlachthof oder Landwirtschaft auf. vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 38-44

<sup>304</sup> Anmerkung des Verfassers: Wie die Kaserne in der Tübinger Südstadt, industrielle Überreste von Kop Van Zuid, die Hafenanlage der Hamburger Hafencity, etc.



**Abb. 2.30**

Die Charaktere der unterschiedlichen „New Urban Settlements“. Der rot markierte Bereich stellt ein „New Town in City“-Modell, dar, welches alle Eigenschaften einer typischen „New Town“ aufweist.

CHARACTERISTIC	NEW TOWN	NEW COMMUNITY	NEW CITY	COMPANY TOWN	DEVELOPMENT TOWN	REGIONAL GROWTH CENTER	FREETANDING COMMUNITY	ACCELERATED GROWTH CENTER	HORIZONTAL CITY	VERTICAL CITY	SATELLITE TOWN	METRO TOWN	LAND SUBDIVISION	PLANNED UNIT DEVELOPMENT	NEW TOWN INTOWN
1. PUBLIC OR UNIFIED LAND OWNERSHIP (SEMI-PUBLIC)	●	—	○	—	●	○	—	—	—	○	—	○	—	—	○
2. CONFINED GREEN BELT	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	—	●	—	—	—
3. COMBINE TOWN AND COUNTRY	●	●	●	●	●	●	●	○	○	●	○	○	—	—	—
4. INTERSECTING GREEN OPEN SPACE	●	○	●	●	●	●	●	○	—	—	—	—	○	○	—
5. DEFINED AND COMPACT AREA	●	—	●	●	●	●	●	○	—	●	—	○	—	—	—
6. LIMITED POPULATION SIZE	●	—	—	—	●	○	—	—	—	●	—	○	—	—	—
7. BALANCED COMMUNITY	●	○	●	—	●	○	●	●	●	●	—	●	—	○	○
8. NEIGHBORHOOD UNITS	●	●	●	—	●	●	●	○	○	●	○	○	○	○	●
9. SOUND ECONOMIC BASE	●	○	●	—	●	●	●	●	●	●	—	○	—	—	—
10. PROXIMATE PLACES OF WORK AND RESIDENCES	●	—	●	●	●	●	●	●	—	●	—	○	—	—	—
11. LOCAL PROVISION OF INFRASTRUCTURE	●	○	●	○	●	●	●	●	○	●	○	●	—	○	○
12. SUPPORT INDUSTRIAL DECENTRALIZATION	●	○	●	○	●	●	●	○	○	●	—	●	—	—	○
13. PUBLIC AS MAIN ENTERPRISER	●	—	—	—	●	●	—	—	—	○	—	—	—	—	○
14. STRONG PLANNING CONTROL	●	○	●	—	●	●	○	○	—	●	○	●	●	●	●

KEY — NOT APPLICABLE  
○ APPLICABLE IN PART  
● APPLICABLE

- Bei den Projekten wird großer Wert auf eine **ausgewogene Nutzungs-, Gesellschafts- und Dienstleistungsstruktur** gelegt. Das Projekt im Zusammenhang mit Wohnungen und Arbeitsstätten in beträchtlichem Umfang, ist stellvertretend für fast zwei Drittel der Neuen Stadt-Quartiere.<sup>305</sup> Sie versuchen, ein **starkes Image nach außen** und **Identität nach innen** zu erzeugen.
- Obwohl den Bedürfnissen Rechnung getragen wird, sie mit Hilfe öffentlicher Mittel, kombiniert mit privatem Kapital, zu erschließen, ein wichtiges Pilotprojekt der entsprechenden Städte, werden die Neuen Städte **durch strenge Programme und durch das städtebauliche Recht in der Planung, wie in der Praxis von der öffentlichen Verwaltung oft stark kontrolliert**.

Insgesamt betrachtet, ist die „Neue Stadt in der Stadt“ im Vergleich zu der Stadterneuerung einzelner, sich indirekt beeinflussender Stadtteile, den Stadtentwicklungsprozessen einer kleinen Neuen Stadt sehr ähnlich.

In der vorliegenden Arbeit werden die Neuen Stadt-Quartiere als die vierte Generation der Neuen Stadt behandelt.<sup>306</sup> In der BRD wird diese als „Neues Stadtquartier“ bezeichnet, weshalb in dem späteren Text dieses als besondere Definition dieser Art kleinmaßstäblicher Stadterweiterung benutzt wird.<sup>307</sup>

<sup>305</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 24

<sup>306</sup> Anmerkung: Die Arbeit von Irion und Sieverts zeigt nur die Bewertung der schon gebauten und durch die Überprüfung der Praxis nach, allen Aspekten diskutierbaren, drei Generationen. Sie haben vorhergesagt, dass „Neue Städte dieser Größenordnung in der Bundesrepublik, aber auch in den anderen ehemaligen Industrieländern, in absehbarer Zukunft nicht mehr begründet werden.“ siehe: Irion; Sieverts: S. 9

<sup>307</sup> Anmerkung: Nach der Forschungsarbeit des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung im Jahr 2007. „Im Zentrum der Untersuchungen stehen solche Stadtquartiere, die aufgrund einer gewissen Mindestgröße (500 Wohneinheiten, 1.000 Einwohner oder 10 ha Gebietsfläche) und ihrer Funktion im Siedlungszusammenhang gesamtstädtische oder gar stadregionale Ausstrahlung entfalten. Dementsprechend bleiben kleinere Bauvorhaben in den Dörfern oder im Rahmen städtebaulicher

Diese Art der Neuen Stadt ist derzeit die bedeutendste Tendenz der Neue Stadt-Entwicklung in Europa, nicht nur in großen Städten, sondern auch in mittelgroßen oder kleinen Städten. **Nicht die Größe, sondern der hochwertige Charakter**, welcher nicht nur durch niedrigen Grundstückspreise und eine natürliche Umwelt, sondern auch durch höhere, vielfältigere und nachhaltigere Qualität bedingt ist, ist entscheidendes Merkmal dieser Generation der Neuen Stadt. Dadurch könnte diese bei der weiteren Entwicklung von Gewerbe, Industrie und des Immobilienmarktes **zwischen Regionen oder dem globalen Umfeld konkurrieren.**<sup>308</sup>

---

Arrondierungs- und Konversionsprozesse unberücksichtigt.“ siehe: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007

<sup>308</sup> Anmerkung: „In 1993 the public-private agency Amsterdam Waterfront (AWF) presented a plan to develop the IJ banks (Das Wasserfrontgebiet von Amsterdam Zentrum, Vornutzung Industrie/Hafen). The AWF defined three aims: to make neglected areas that had changed function part of the city again; to strengthen the economic structure; and to develop the station environs 'to international standards'." siehe: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening: S. 2, 3

**Fallbeispiel: Kirchsteigfeld, Deutschland****Kontext der Stadt:**

Nach der deutschen Wiedervereinigung 1989/1990 hat der Potsdamer „Osten“ einen rasanten Aufschwung genommen. Das Ziel war es, den Unterschied des Wohnungs-Niveaus zwischen dem Osten und dem Westen Deutschlands abzubauen.<sup>309</sup> Dabei fand mit dem Siedlungsviertel „Kirchsteigfeld“ unter Leitung des Büros „Krier-Kohl“, eines der größten Bauvorhaben Ostdeutschlands für 7.500 Einwohner seine Verwirklichung. Rob Krier vertrat hier die Vorstellung einer **geschichtsbewussten**, an den klassischen Stadtmodellen Europas geschulten, Blockrandbebauung und gewann den städtebaulichen Wettbewerb, welcher mit einer detaillierten Stadtgestaltungsleitlinie durchgeführt wurde.<sup>310</sup> Das Projekt hat auch zu dem ökologischen Städtebau und der Kooperation zwischen der Stadt und Privat-Unternehmen als Experiment geführt.<sup>311</sup>

**Details siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 65-78**

**Bewertung:**

Das Ergebnis **mit seinen individuell gestalteten Stadträumen und der Differenzierung der Freiräume, jedoch gleichzeitig harmonisch abgestimmten Einheiten mit einer lebendigen „Färbung“** gilt überwiegend als sehr gelungen.<sup>312</sup> In der Bevölkerung verbindet man mit dem Kirchsteigfeld ein attraktives neues Wohngebiet, welches mit sozialer Infrastruktur sowie Einkaufsmöglichkeiten ausgestattet ist.<sup>313</sup>

Das Kirchsteigfeld ist **„ein attraktives Wohngebiet, jedoch [mit] noch wenigen Arbeitsplätzen“**.<sup>314</sup> Die Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ist durchweg gelungen, die angestrebte Mischung verschiedener Sozial- und Altersgruppen ist erreicht, beide Vertragsparteien beurteilen die privatrechtliche Form des Erschließungsvertrages als positiv,<sup>315</sup> jedoch fehlen gewerbliche Nutzungen fast vollständig. Dafür wird vor allem die Nachfrageschwäche in Bezug auf Büroflächen im Großraum Berlin verantwortlich gemacht,<sup>316</sup> Auch die feinkörnige Durchmischung von Wohnen und nicht störendem Gewerbe konnte noch nicht im gewünschten Umfang erreicht werden.<sup>317</sup>

<sup>309</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66

<sup>310</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 69

<sup>311</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66

<sup>312</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 33

<sup>313</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Nutzungsmischung im Städtebau: 2000, S. 120

<sup>314</sup> Siehe: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Nutzungsmischung im Städtebau: 2000, S. 120

<sup>315</sup> Vgl.: Interview mit dem ehemaligen Stadtplanungsamtschef Roehbein und die Unterlage des Stadtplanungsamtes, 2005

<sup>316</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Nutzungsmischung im Städtebau: 2000, S. 120

<sup>317</sup> Anmerkung: Die Stadtmitte des Kirchsteigfeldes wird zeitlich nach dem Wohnungsbau entwickelt. Mit seinen alltäglichen Dienstleistungseinrichtungen kann es nicht mit dem nahegelegenen großen Wohnsiedlungszentrum konkurrieren. Die Verspätung des Baus des Einganges der Autobahn wird ebenfalls kritisiert. Umgekehrt hat die Messestadt Riem die größte Wohnsiedlung erst nach der Realisierung von U-Bahn, Messe, Gewerbegebiet und Einkaufszentrum gebaut. vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2000, S. 120

### 2.2.5.3 Die Eigenart der vierten Generation der Neuen Städte

Zeitphase:

- 1970 begonnen, jedoch hauptsächlich von 1990 bis in die Gegenwart<sup>318</sup>

Hauptziel:

- Die Brachflächen in oder am Rand der Stadt **umnutzen** und damit Inspiration der **Region**.<sup>319</sup>
- Nicht aufgrund von Wohnungsnot, sondern um die **Wettbewerbsfähigkeit des Stadtteils, der Mutterstadt und der Region** zu stärken, z.B. durch neue Wirtschaftsbranchen wie High-Tech-Parks, qualitativ hochwertige Wohnsiedlungen, Messe, Gewerbegebiete etc.<sup>320</sup>
- Die Neue Stadt, die selbst schon eine Art **Leitbildprojekt** ist, soll unter ein bestimmtes Stadtentwicklungsthema (wie das der Eco-Stadt, Wohn-Experiment, Wasserstadt etc.) gestellt werden.<sup>321</sup>

Grundsatz:

- Die städtebauliche **Qualität** ist die wichtigste „Eigenschaft“ und Kraft der Neuen Stadt-Quartiere.
- „Eine offene kleine Welt“ - ein **regional bis global orientiertes vielfältiges und dynamisches Entwicklungsmodell**, statt einer geschlossenen Einheit mit stabiler, nach innen orientierter Gesellschaft. So kann die geringere Quantität kompensiert werden.<sup>322</sup>
- **Starkes Stadtimage und Stadtkultur** mit einer größtmöglichen Integration der alten bestehenden Kultur- und Altbausubstanz,<sup>323</sup> oft als Kernelement der öffentlichen Räume und der Stimmung.<sup>324</sup>

Organisation und Durchsetzung:

- Als wichtigster Impuls der Mutterstadt investiert diese große Kraft und viel

---

<sup>318</sup> Anmerkung: Nach dem Gliederungsprinzip von „Neue Stadtquartiere - Bestand und städtebauliche Qualitäten“. vgl: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 21

<sup>319</sup> Anmerkung: Bei den Neuen Stadt-Quartieren handelt es sich mehrheitlich um Projekte der Flächenwiedernutzung im Siedlungsbestand (städtebauliche Konversion). Diese ist für fast zwei Drittel der bekannten Fälle belegt. vgl.: BBR-Online-Publikation: 2007, S. 24

<sup>320</sup> Anmerkung: z.B. das Entwicklungsziel des Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66; Die Südstadt von Tübingen war geschichtlich eine sozial schwache Gegend, mit der höchsten Ausländerrate in Tübingen und sozialen Brennpunkten. Dabei sollte ein neues Stadtviertel durch qualifizierten Wohnungsbau innerstädtischen Charakter leisten. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 142

<sup>321</sup> Anmerkung: Wie das Geschichtsbewusstsein des Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 69; Die Messestadt Riem ist ein Leitprojekt der „Perspektive München“, das heißt, hier sollen diese Ziele (Nachhaltigkeit und Urbanität) wegweisend verwirklicht und umgesetzt werden. vgl.: Landeshauptstadt München: 2005, S. 8

<sup>322</sup> Anmerkung des Verfassers: Die entwickelten Grüngürtel, als ein Symbol der Selbstständigkeit der Neuen Stadt, verschwinden in dieser Phase. Das Kirchsteigfeld und andere Projekt in dieser Phase haben alle nach innen orientierte Nachbarschaften aber auch klar definierte öffentliche Räume und identifizierbare Stadtzentren nach außen orientiert und vertreten somit eine offene Haltung.

<sup>323</sup> Anmerkung: Der Erhalt der Kulturlandschaft und die Weiterführung der räumlichen Achsen im Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66, 74

<sup>324</sup> Anmerkung: Die geschichtliche Parkstruktur des Scharnhäuserpark und die leicht schräge Topographie in Blickrichtung auf die Alb in der Ferne verwandeln sich in ein wichtiges städtebauliches Strukturelement. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 53,54

Kapital in die Projekte. Eine allein entscheidende Entwicklungsgesellschaft mit starker Autorität wird jedoch vermieden. **Die vielfältigen Akteure** werden in unterschiedlichem Ausmaß an dem kompletten Prozess beteiligt.<sup>325</sup>

- Die Kraft des Marktes wird als effektiv anerkannt und kann besser auf die öffentlichen Bedürfnisse eingehen. **Als Hauptträger** kann eine **private Entwicklungsgesellschaft** eingesetzt werden, die die Aufgabe hat, das Projekt zu verwalten und die Gewinne in der Zukunft aufzuteilen. Dabei behält die Stadt sich im ganzen Prozess eine **enge städtebauliche Kontrolle** vor.<sup>326</sup>
- **Die Bewohner sind Akteure** und nicht „Opfer“ der Stadtentwicklung. Die in früheren Planungen und Umsetzungen anonymen Einwohner werden jetzt Mitentscheider, teilweise in Form von privaten Baugemeinschaften.<sup>327</sup> Privatleute und Gewerbebetreibende als Käufer und Bauherren schließen sich zusammen und bauen in eigener Verantwortung, was eine Reihe von Vorteilen ermöglicht: bezahlbares Bauen, hohe Identifikation, strukturelle Vielfalt, soziale und funktionale Mischung.<sup>328</sup> Die Stadt übernimmt den Planungsrahmen und die öffentlichen Dienstleistungen und sorgt als Verwalter und Berater für die übrigen Aufgabenbereiche.<sup>329</sup>

Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- Die tiefe **regional eingebettete Ausgewogenheit** ist das Ziel der Neuen Stadt-Quartiere.<sup>330</sup> Die regionalorientierten Arbeitsplätze und öffentlichen Einrichtungen übersteigen oft die Bedürfnisse der lokalen Bewohner.<sup>331</sup> Als Grundlage für eine lebendige Stadt wird in den meisten Projekten angestrebt, eine Mindestanzahl an Arbeitsplätzen zu realisieren, ca. 1/3 bis 1/4 der Einwohnerzahl. Umgekehrt bekommt die kleine Neue Stadt auch Unterstützung von der Region, wenn sie dazu nicht in der Lage ist.<sup>332</sup>
- **Nutzungsmischung**, also eine Mischung aus Gewerbe, Einkaufen, Erziehung, Forschung etc., gehört nach der regionalen

<sup>325</sup> Anmerkung: z.B. im Kirchsteigfeld, die Zusammenarbeit zwischen dem Stadtplanungsamt und der Groth Gruppe. S. New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66, 68

<sup>326</sup> Für das Neue Stadt-Quartier Rummelburger Bucht wurde im Juni 1992 die Entwicklungsgesellschaft Rummelburger Bucht mbH (ERB) als treuhändische Gesellschaft des Landes Berlin gegründet. Die ERB soll das Entwicklungsprojekt bei überwiegend privater Finanzierung und einem möglichst geringen Einsatz öffentlicher Mittel realisieren. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 91

<sup>327</sup> Anmerkung: z.B. Tübingen Südstadt. „Die Bürgerinitiative Südstadt, eine Bewohnerinitiative und der Arbeitskreis Südstadt setzen sich intensiv mit den Planungsabsichten der Stadt auseinander.“ siehe.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 146

<sup>328</sup> Anmerkung des Verfassers: Mit städtischer Hilfe entwerfen und bauen die privaten neuen Eigentümer in der Tübingen Südstadt selbst - der traditionelle, originäre Städtebauprozess lebt wieder auf.

<sup>329</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 71

<sup>330</sup> Anmerkung: Die räumlichen Schwerpunkte neuer Stadtquartiere liegen in den Verdichtungsräumen. Dort konzentrieren sich neue Städtebauprojekte wiederum in den Großstädten und in den Mittelstädten des Großstadtlumlandes. vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; BBR-Online-Publikation, 2007, S. 24

<sup>331</sup> Anmerkung: Die Messestadt Riem hat 16.000 EW und 13.000 Arbeitsplätze geplant, dies entspricht 81 Prozent des Beschäftigungsanteils. vgl.: Landeshauptstadt München: Modell Messestadt Riem, 2007

<sup>332</sup> Anmerkung: „The shops and service industries in Kronsberg provide local jobs while nearby banking and data centres provide approximately 3,000 office jobs in close proximity (City of Hannover, 2004a).“ siehe: Tsenkova, Sasha: 2006, S. 33



Bezugsorientierung zu einem der wichtigsten Grundsätze der Neuen Stadt. Dies erhöht die Wirtschaftskraft und die Stadtlebendigkeit in großem Maße.<sup>333</sup>

- Die Dominanz des vorwiegend öffentlich finanzierten Mietwohnungsbaus geht zu Gunsten des Einsatzes von Privatkapital und von Eigentumswohnungen sowie Einfamilienhäusern zurück, aber in dem Verhältnis zu dem „Urban Sprawl“ ist sie trotzdem hoch.<sup>334</sup> Die Neue Stadt orientiert sich eher an **einer behutsamen und rationalen sozialen Mischung**, unter der Voraussetzung, dass es nicht zu einem potenziellen Abwärtstrend kommt. Unter dieser Voraussetzung werden durch **vielseitige Wohnungstypologien Alternativen für unterschiedliche Altersschichten und Anforderungen** ermöglicht.<sup>335</sup> Das Ziel ist es, die **einkommensstarken Bevölkerungsgruppen** in den Städten zu halten bzw. aus der Suburbanisierung zurückzugewinnen.<sup>336</sup>

Nutzung:

- Die Lage der Neuen Stadt-Quartiere richtet sich nach der verfügbaren **existierenden Brachfläche**. Sie liegen oft in oder am Rande der vorhandenen Stadt und in besonderen Fällen auch direkt im Stadtzentrum, so z.B. die neue Hamburger Hafencity.<sup>337</sup>
- Die Nutzungsprogramme richten sich meist in Nutzungsart, Größe und Maßen nach den **regionalen wie lokale Entwicklungsbedürfnissen**.<sup>338</sup>
- Die innere Nutzungsmischung (auch soziale Mischung) ist wichtiges Leitmotiv,<sup>339</sup> mit dem Ziel der Urbanität und Flexibilität.<sup>340</sup>
- Durchschnittlich haben sie, im Vergleich zu der letzten Generation Neuer Städte, eine **geringere Baumasse (Dichte)** mit weniger als 10.000 Einwohnern. Die **Bau- und Wohndichte ist jedoch höher** - eine eng

---

<sup>333</sup> Anmerkung: Das Neue Stadt-Quartiersprojekt, bei welchem in beträchtlichem Umfang Wohnungen und Arbeitsstätten im Zusammenhang konzipiert wurden, trifft ebenfalls für fast zwei Drittel der neuen Stadtquartiere zu. vgl.: BBR-Online-Publikation:2007, S. 24

<sup>334</sup> Anmerkung: Nach dem Entwicklungsleitbild der Senatsverwaltung von Berlin, „Die Wohnungen entstehen in unterschiedlichen Förderprogrammen und Baustrukturen: ein Drittel frei vereinbarte Förderung und ein Drittel freie Finanzierung/Eigentum.“ In der Wasserstadt Spandau sind 40 Prozent sozialer Wohnungsbau, 30 Prozent zweiter Förderungsweg mit einem Mietpreis bis 18 DM/qm und 30 Prozent frei finanziert. siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 88, 103

<sup>335</sup> Anmerkung: „Kronsberg is comprised of predominantly high-density apartment style dwellings with no single-detached dwellings.“ siehe: Tsenkova, Sasha: 2006, S. 31

<sup>336</sup> Anmerkung: Um die maximale soziale Vielfältigkeit zu erzeugen, wird im Kirchsteigfeld innerhalb derselben Gebäudetypologien eine soziale Mischung (2.000 von 2.400 Wohneinheiten) öffentlich gefördert, hergestellt. vgl.: Unternehmensgruppe Groth+Graalfs: 1993, S. 12

<sup>337</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66

<sup>338</sup> Anmerkung: Sie haben gemischte Nutzungen versucht, mit 15.000 EW (1.200ha) „Kronsberg offers a full range of services within the community such as daycares, schools, healthcare facilities, shopping, and jobs in order to minimize the need for travel.“ siehe: Tsenkova, Sasha: 2006, S. 31

<sup>339</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S.144

<sup>340</sup> Anmerkung: Das Kirchsteigfeld hatte 34 Prozent Wohnnutzung (gemischte Wohnnutzung inklusive), Gewerbe 25 Prozent, öffentliche Einrichtung 16 Prozent, Freizeit 19 Prozent. Öffentliches Grün nur 6 Prozent geplant. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 70; In Tübingen Südstadt gibt es 50 Prozent Wohnen, Mischnutzung (1/3 Gewerbenutzung) 29 Prozent, öffentliche Einrichtung 14 Prozent, Gewerbe und Dienstleistung 6 Prozent. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 144

geordnete Kombination zwischen niedriger und mittlerer Geschossigkeit<sup>341</sup>  
- ein gezielt kompaktes Stadtbauprinzip.<sup>342</sup>

- Die Neue Stadt verfügt oft schon in der Startphase über gute regionale **Individual- und ÖPNV-Verkehrsverbindungen**, innen dominiert **der gemischte Verkehr**.<sup>343 344</sup> Die Fußgänger haben **höchste Priorität**. Die, auf mehreren Ebenen getrennt angeordneten Verkehrsanlagen sind auch in Extremlagen mit den Dienstleistungseinrichtungen gut verbunden und verwandeln den Ort in einen attraktiven und wirtschaftlich erfolgreichen Standort.<sup>345</sup>
- **Städtische Strukturen statt Wohnsiedlungsstrukturen**. Die traditionelle Typologie mit **offenem Straßenblock und ihrem urbanen Charakter** ersetzt die geschlossene Nachbarschaftseinheit als Grundzelle der Neuen Stadt.<sup>346</sup> Im Tübinger Konzept werden hierfür eine flexible kleinteilige Parzellierung und ein vielfältiger Grundstückszuschnitt angewendet.<sup>347</sup> Aber der erhebliche Mehraufwand im Vermarktungsbereich, Projektsteuerung, Finanzüberwachung durch die Kleinparzellierung verhindert leider die weitere Praxis.<sup>348</sup>

Stadtbild:

- Die Entwurfsidee rührt nicht nur aus der Stadtgestaltung her, sondern auch aus dem sukzessiven **Wettbewerb verschiedener Entwicklungsgrundsätze**:<sup>349</sup> Individuelle Schwerpunktlösungen wie „Low-Budget-Projekt“, „Null-Energie-Haus“ oder

<sup>341</sup> Anmerkung: Die drei bis fünf-geschossigen dicht gebauten Quartiere erscheinen im Kirchsteigfeld wie in der Tübinger Südstadt. Nach dem Entwicklungsleitbild der Senatsverwaltung von Berlin: „80 Prozent Wohnungen werden im Geschosswohnungsbau und maximal 20 Prozent der Wohnungen in individuellen Haustypen mit eigenem Grundstück errichtet“. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 73; Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 88, 142

<sup>342</sup> Anmerkung: Im Kirchsteigfeld werden ca. 120 EW, in der Tübinger Süd-Stadt sogar ca. 200 bis 300 Einwohner pro Hektar (Flächendeckend GFZ von 1,6) als vorörtlicher Stadtteil, Rummelburger Bucht ca. 91 Einwohner pro Hektar (aber GFZ über Grundfläche von 0,9) erreicht, fast die gleiche Dichte wie in der existierenden zentralen Stadt. vgl. [www.neues-wohnen-nds.de](http://www.neues-wohnen-nds.de)

<sup>343</sup> Anmerkung: „Three train stations within the community link Kronsberg to the city centre and ensure train service is no more than 600 meters walking distance for residents (City of Hannover, 2004a)“. siehe: Tsenkova, Sasha: 2006, S. 31

<sup>344</sup> Anmerkung: In Tübingen Südstadt, „Die Straßenräume sollen für das Alltagsleben zurückgewonnen werden, als Aufenthaltsräume. Nur wenige Straßen sind erwünscht, Autostellplätze sollen in periphere Lagen verlegt werden, so dass der Weg zum ÖPNV näher ist als der zum Auto.“ siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 142

<sup>345</sup> Anmerkung: z.B. das gemischte Straßensystem des Kirchsteigfeld vereint mit öffentlicher Raumgestaltung. Das Stadtzentrum und das Stadtteilzentrum sind auch Kreuzungspunkte des Verkehrs. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 70; die Rummelburger Bucht liegt am größten Nahverkehrskreuz Deutschlands, dem Ostkreuz, nahe der Innenstadt, nach dem städtebaulichen Konzept sollen hier Gebäude mit 10 bis 20 Geschossen und große Büroflächen entstehen, unter einem großen Dach werden die Verkehrsfläche, Dienstleistung etc. zusammengefasst. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 95

<sup>346</sup> Anmerkung: In Tübingen Südstadt wurde „vor allem die Parzellierung in dem Auslobungs-Kolloquium immer wieder als Schlüssel zum Erfolg genannt.“ vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 142

<sup>347</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 147

<sup>348</sup> Anmerkung: Wie Scharnhäuser Park. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 60

<sup>349</sup> Anmerkung: Oder ein „Workshop“ mit städtebaulichem Entwurf wie bei dem Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 69

„Mehr-Generationen-Projekt“ werden gesucht. Aber in ökologischer Hinsicht sind alle Planungen überwiegend auf dem neuesten Stand.

- Diese neue Generation legt besonders großen Wert auf ein **attraktives Stadtbild**, ein einmaliges unverwechselbares Image und kulturelle Identität.<sup>350</sup> Sie stellen oft ein regionales „Highlight“ des Städtebaus dar.
- Nicht der Grüncharakter, sondern der **urbane Charakter** ist unverzichtbar.<sup>351 352</sup> Die Art und Gestaltung der öffentlichen Räume geht zum **traditionellen Stil und Element** der Blockrandbebauung mit der klaren Trennung privater und öffentlicher Räume zurück und reanimiert das Spannungsfeld zwischen verspielten Räumen und Räumen „klarer Linie“.<sup>353</sup> Die Bestimmung des kontinuierlichen städtebaulichen Rahmens erlaubt individuelle Konzepte der Architektur. Nach diesem traditionellen Stadtgestaltungsprinzip entstehen Flexibilität, Vielfältigkeit und gemeinsame Harmonie. Insgesamt zeigt die Neue Stadt **eine offenere Raumqualität**.
- Dem Prinzip der „Kompakten Stadt“ folgend, sind im Verhältnis zur vorherigen Generation die Grünräume in der jetzigen Stadt eher **konzentriert und klein**.<sup>354</sup> Jedoch schont dichtes Bauen **die darum liegende Landschaft** und schafft einen kräftigen Kontrast zwischen dem Quartier und der Landschaft.
- **Die Plätze und Straßen als Aufenthaltsräume** erzeugen wiederum ein zusammenhängendes Skelett der öffentlichen Räume. Die fußläufige, von Autoverkehr beruhigte Verknüpfung wird als **Erlebnisweg** zwischen Wohnen, sozialen und kommerziellen Versorgungseinrichtungen sowie Arbeitsplätzen gestaltet. Durch den **Verbund der öffentlichen Räume** innerhalb eines Blocks wird ein gesellschaftlicher Kontakt und Zusammenhalt gefördert.<sup>355 356</sup>
- Die **verschiedenen Bautypologien** - Hochbau und Flachbau, Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäuser - werden in vielfältiger Form gebaut, angeliefert und gemischt angeordnet.<sup>357</sup>

---

<sup>350</sup> Anmerkung: z.B. die Stadtgrundriss-Idee des Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 69

<sup>351</sup> Anmerkung: In der Neue Stadt-Quartiere-Entwicklung in Berlin mit vorörtlichem Ziel wird auch eine „Städtische Landschaft“ als bewusster Gegensatz zu den geschlossenen Stadtmodellen vorgeschlagen. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 92

<sup>352</sup> Anmerkung: „Der Stadtteil ist geprägt durch vielfältige öffentliche und private Stadträume, Straßen und Plätze. Höfe und Freiräume mit Durchgängen und Blickbeziehungen bilden ein abwechslungsreiches, lebendiges Wohnumfeld. Gärten, Terrassen, Balkone und Loggien holen die Natur bis in die Wohnung.“ vgl.: Landhauptstadt München: 2007, S. 5

<sup>353</sup> Anmerkung: Wie Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 72.

<sup>354</sup> Anmerkung: Im Verhältnis zu der alten Generation der Neuen Stadt ist das Neue Stadt-Quartier das kleinste und fast dichteste (außer der zweiten Generation). Harlow: 15,5 EW/Ha, Cergy Pontoise: 22,9 EW/Ha, Almere 17,85 EW/Ha, Kirchsteigfeld: 120,7 EW/Ha. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 9, 29

<sup>355</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 70

<sup>356</sup> Anmerkung: In einigen Fällen sind die Erdgeschosse durch Büros, Läden oder Werkstätten genutzt - eine einfache aber lebendige Organisation des Lebensalltags. z.B. Scharnhauser Park. Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S.

<sup>357</sup> Anmerkung: z.B. in Scharnhauser Park, Ostfildern, werden Doppel- und Reihenhäuser sowie unterschiedliche Formen des Geschosswohnungsbaus, z.B. Stadtvillen, Stadthäuser, „Haus im Haus“, von Hochhäusern bis zu niedrig-geschossiger Bebauung angeboten. vgl.: [www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/122/](http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/122/)

- Die **Landschaft** wird auch aufgrund der Zersiedlung der Stadträume vorsichtig betrachtet. In der dichten Bebauung und den definierten Stadtkanten dienen zur Durchgrünung eher Alleen, Stadtboulevards, begrünte Straßenräume und kleinmaßstäbliche Grünanlagen.<sup>358</sup> Auf der anderen Seite wird das ökologische Grünkonzept als ein weitergehendes Planungskriterium anerkannt und in unterschiedlichem Maße durchgeführt werden.<sup>359</sup>

---

<sup>358</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 78; vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 143, 144

<sup>359</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 78

### 2.2.5.4 Erfolge und Probleme der vierten Generation der Neuen Städte

Westeuropa hat, allgemein betrachtet, heute, dem Bedarf entsprechend, genügend Wohnungen zur Verfügung. Es ist ein Ziel der letzten Generation „Neuer Städte“ oder Neuen Stadt-Quartiere, statt eines quantitativen, jetzt ein qualifiziertes, überdurchschnittliches Angebot an Wohn-, Gewerbe-, Büro- und Dienstleistungsflächen anzubieten. Das „Neue Stadt-Quartiere“-Projekt wird als **neuer Motor der Stadt** geplant und gebaut<sup>360</sup> (vgl. Abb. 2.32<sup>361</sup>).

Diese Generation Neuer Städte wird auf ein hohes Niveau angehoben, die städtebauliche und architektonische Harmonie sowie die Vielfältigkeit der Nutzungsmischung und damit die Lebensqualität in diesen neuen Gebieten wesentlich erhöht, einschließlich eines identitätsstarken Stadtimages und möglichst starker kultureller Werte.<sup>362</sup> Sie sind deshalb oft erfolgreiche Investitionsvorhaben und „Gesellschaftsorganismen“.

Durch die sehr gute **Lage und Qualität der Projekte** gehören die neuen Siedlungen meist zu den besten Immobilienprojekten ihrer Mutterstadt, erreichen die Neuen Stadt-Quartiere einen **herausragenden Stellenwert** und entfalten eine stadregionale oder **überregionale Wirkung**. Ihre Bewohner identifizieren sich aufgrund der humanen physischen Umwelt und aufgrund der hochqualifizierten Lebensqualität und gesellschaftlichen Chancen (z.B. Karriere-, Integrationsmöglichkeit) im Nebeneinander positiv mit ihrer neuen Heimat. Als nach außen gerichteter, **kompetenzreicher, kräftiger Magnet** ziehen sie Investment und Familien der Mittelschicht an und vermeiden ihre Abwanderung in das Umland oder andere Regionen.

#### Neue Stadtquartiere – Kennzahlen

Neue Stadtquartiere – Ausgewählte Beispiele „Stadterweiterung“					Neue Stadtquartiere – Ausgewählte Beispiele „Flächenwiedernutzung“				
Ort	Quartier	Fläche (ha)	Wohnungen	Arbeitsplätze	Ort	Quartier	Fläche (ha)	Wohnungen	Arbeitsplätze
Berlin	Karow-Nord	99	5.200	100	Berlin	Adlershof	420	5.500	20.000
Falkensee	Falkenhöh	35	1.400	k.A.	Dortmund	Phoenix	206	1.500	10.000
Frankfurt/M.	Riedberg	265	6.000	2.900	Frankfurt/M.	Europaviertel	145	3.500	32.000
Freiburg	Rieselfeld	70	4.500	1.000	Freiburg	Vauban	42	2.000	600
Hamburg	Allermöhe West	163	5.600	400	Hamburg	Hafen-City	160	5.500	20.000
Hannover	Kronsberg	70	6.000	2.000	Leipzig	Schönau	50	1.000	k.A.
Neubrandenburg	Lindenbergring	53	1.000	1.200	München	Riem	250	6.000	13.000
Potsdam	Kirchsteigfeld	59	2.800	300	Neu-Ulm	Willey	76	1.500	1.800
Viernheim	Bahnholzgraben	51	1.000	800	Stade	Ottenbeck	85	2.000	1.000
Wiesbaden	Sauerland	40	1.300	k.A.	Tübingen	Südstadt	60	2.500	2.000

Datenbasis: BBR-Projekt I 2 - 04.01, Neue Stadtquartiere (Bestandsaufnahme); k.A. = keine Angaben

#### Abb. 2.31

Die Kennzahlen der Neuen Stadtquartiere bis zum Jahr 2004

<sup>360</sup> Anmerkung des Verfassers: wie z.B. die Hafencity in Hamburg, die Neue Messestadt Riem in München, der Scharnhäuser Park in Stuttgart-Ostfildern, das Freiburger Rieselfeld oder das Stadtviertel Isle of Dogs mit Canary Wharf in London.

<sup>361</sup> Vgl.: BBR: Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung, Berlin: 2004, Tabelle 3

<sup>362</sup> Anmerkung des Verfassers: wie z.B. die Ökostadt von Kronsberg und Scharnhäuser Park, der „Waterfront“-Lebensstil der Wasserstadt Spandau und die Hafencity in Hamburg, die Solarstadt Freiburg-Rieselfeld etc.



## Exkurs: Weiterentwicklung und Erneuerung der „alten“ Neuen Stadt

Nach etwa 20 Jahren benötigen alle Neuen Städte aufgrund der spürbaren Überalterung des Städtebaus eine **materielle Erneuerung**. Die TCPA identifizierte drei wesentliche Infrastrukturproblemfelder der Neuen Städte: die Transportinfrastruktur, das Stadtzentrum und das Design der Gebäude und öffentlichen Einrichtungen.<sup>363</sup> Die Plattenbausiedlungen der zweiten Generation waren insbesondere mit schweren Bauschäden und hohen Sanierungskosten konfrontiert. Die Veränderung der Sozialstruktur hat mit der Zeit auch die Nachfrage und Inanspruchnahme der Infrastruktur verändert.

Die Neuen Städte wurden gebaut, um effektiv preisgünstige Wohnungsbau-, Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsflächen in großem Maßstab zu schaffen; diese ursprüngliche Stärke stellt jetzt deren Schwäche dar. Sie sind mit Überalterung und einem hohen Sanierungsbedarf gleichzeitig konfrontiert. „While many new towns have been economically successful, most now are experiencing major problems. Their design is inappropriate to the 21st century. Their infrastructure is ageing at the same rate and many have social and economic problems.“<sup>364</sup> Die bestehende, von diesen Problemen betroffene, Neue Stadt wird von dem nachfrageorientierten Markt als unqualifiziertes und „inhumanes“ Massenprodukt gewertet. **Dies sind die dahinter stehenden zwei Gründe für die Stadterneuerung der „alten“ Neuen Stadt.**

„Rettet unsere Städte jetzt“<sup>365</sup> war das Motto des Deutschen Städtetages zu Beginn der 1970er Jahre - eine Stimme des Volkes für die traditionelle aber lebendige alte Stadt gegenüber der modernen aber eintönigen Neuen Stadt. In dem Großwohnsiedlungsbericht der Bundesregierung von 1994 wurden städtebauliche Prinzipien für **einen qualitätsorientierten Umgang mit der Stadterneuerung** formuliert.<sup>366</sup>

Ihre Aufwertung wird durch die gewaltigen Sanierungskosten von Infrastruktur- und Architekturprojekten begleitet, mit schleichend zu realisierenden und nicht garantierten Gewinnen, teilweise überwiegend auf soziale Ziele ausgerichtet. Die Fehlerkorrektur bedarf auch der mühsamen, langfristig angelegten Sozial- und Kulturarbeit. Deswegen ist die Erneuerung der Neuen Stadt auch überwiegend eine **Aufgabe der öffentlichen Hand.**

Die Neue Stadt ist aber auch mit der **Chance konfrontiert, wieder ein neues Image zu erzeugen.**<sup>367</sup> Das zum Teil schlechte soziale Image mancher Neuen Städte stellt

<sup>363</sup> Vgl.: House of Commons & Communities and Local Government Committee(UK): 2008, S.7

<sup>364</sup> Siehe: Transport, Local Government and the Regions Committee: 2002, S. 2

<sup>365</sup> Siehe: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>366</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 27

<sup>367</sup> Anmerkung des Verfassers: Im Übrigen hatten die meisten Neue Stadt-Entwicklungen zwar 20 bis 30 Jahre Planungs- und Bauzeit, die Entwicklungsgesellschaft trat danach in den Hintergrund oder wurde aufgelöst, dies bedeutete jedoch nicht, dass für den Bau der Neuen Stadt so kurze Zeiträume ausreichten. Die dritte Neue Stadt-Generation hatte meist noch weitere Stadtteile zu entwickeln. In Cergy-Pontoise sind noch zwei Stadtteile zu bauen, in Almere wurde nach 25 Jahren die Hälfte noch nicht verwirklicht, dort wird

sich als das schwerstwiegende Hindernis bei der Weiterentwicklung dar, da es eine selbstverstärkende Tendenz aufweist und nur langfristig als korrigierbar erscheint. Viele Neue Städte hatten große Anstrengungen auf diese immaterielle Ebene gelegt, eine der schwierigsten Aufgaben dabei war es, das konsistente und negative Stadtimage zu verändern. Die folgenden Prinzipien und Strategien wurden in der „alten“ Neuen Stadt eingeführt und als neuer, kräftigender Bestandteil des Stadtimages integriert.

Die Aufwertung konzentriert sich auf zwei Seiten:

### **1. Sozioökonomische Anpassung an die sich wandelnden Ansprüche**

Die „Rückführung“ der Neuen Städte in das gewohnte, soziale, kommunalpolitische, ökonomische und Verwaltungsgefüge der jeweiligen Stadtregionen ist eine immer noch anstehende Aufgabe.

#### **- Ablehnung der reinen Schlafstadt**

Durch Umnutzung wird ein kompakter Gewerbepark oder urbaner Industriepark in die monotone Struktur eingefügt, ergänzt durch regionale Dienstleistungseinrichtungen wird die Zahl an Arbeitsplätzen schnell erhöht.<sup>368</sup>

#### **- Umwandlung der Bautypologie und Eigentumszugehörigkeit**

Die hohe Baudichte und das einseitige Wohnungsangebot stellen sich bis heute als besonders hartnäckiges Hindernis der sozialen Ausgewogenheit dar. Das Verändern der Wohntypologie ist ein kostenintensiver aber schnell wirkender Mechanismus. Die Marktbedürfnisse orientieren sich an Eigentumswohnungen mit individuellem Charakter, kompakten qualifizierten Gewerbeparks etc. Sie sollen mit der Lage und der Infrastruktur der Neuen Stadt kombiniert werden und als Basis des Erneuerungsplanes dienen. Daraus resultieren Baumaßnahmen wie Rückbau, Verdichtung, Umbau und Modernisierung von Gebäuden etc. Die Mietwohnungen werden auch durch den Verkauf und Umbau in Eigentumswohnungen umstrukturiert.<sup>369</sup>

#### **- Dezentralisierung von Verwaltungsstrukturen und Entscheidungen**

werden mit dem Ziel einer ausgeglichenen Sozialstruktur und der Stärkung der Bewohnerverantwortung vorangetrieben. Mit der Hilfe von sozial engagierten Organisationen wird die zunehmend multikulturell zusammengesetzte Bewohnerschaft und ihre Beteiligung gefördert, als sozialer und finanzieller Anreiz, nicht nur in der Verwaltung, sondern auch in der Planung.

### **2. Qualifizierter Städtebau mit dem Ziel eines positiven Stadtimages und Stadtbildes**

#### **• Qualität der Infrastruktur und öffentlichen Einrichtungen**

Verkehr, Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen sind immer die Grundlage der Qualität der materiellen Umwelt. Zu Beginn des Baus der Neuen Stadt sind

---

jetzt ein Gewerbepark bzw. eine Wohnsiedlung am Zentrumsrand geplant.

<sup>368</sup> Anmerkung: Zuidooost versorgt 50.000 Arbeitsplätze, das Amsterdamer Stadtzentrum ist die andere riesige Quelle von Arbeitsangeboten für Bijlmermeer. vgl.: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 15

<sup>369</sup> Vgl.: Ward, Colin: 1993, S. 102

die öffentlichen Einrichtungen aufgrund der begrenzten Einzugsgröße und der geringen sozialen Zielschichten oft schwach ausgeprägt - ein wichtiger Grund für Beschwerden gegenüber dem fehlenden kulturellen und urbanen Charakter.<sup>370</sup> Die Ausdehnung der Einzugsbereiche hin zu der Region und die Einbeziehung von privaten Investoren werden als Hilfsmittel benutzt. Die hochwertigen Einkaufskomplexe, vielfältige Kultureinrichtungen, individuelle Unterhaltungseinrichtungen und besondere regionale Infrastruktur, z.B. Messezentren, Handelszentren oder Wellnesscenter erzeugen ein regionales Service-Subzentrum, das auch dem inneren Zusammenhalt und den Pilotprojekten der Erneuerung dient.

- **Qualität des Stadtimages**

Die Qualität des Stadtbildes des Stadtzentrums, Stadtteilzentrums und Stadtquartiers, ihre Vielfältigkeit wie auch ihr gemeinsam identifiziertes Stadtbild sind dabei ebenfalls wichtige Kriterien. Der vorhandene Stadtcharakter, der alte Stadtteil und seine Kultur wird geschätzt, soll positiv aufgenommen und weiterentwickelt werden, mit dem angestrebten Ziel eines Pluralismus.<sup>371</sup> Alle baulichen Maßnahmen sollen gleichzeitig dazu beitragen, das Stadtbild zu verbessern, von der Sanierung der Gebäude bis hin zu der Aufwertung der öffentlichen Räume.

- **Qualität der öffentlichen Räume**

Fehlende Urbanität, deren wichtigster Träger die öffentlichen Räume sind, ist die größte Schwäche fast aller Neuen Städte. Die Baumaßnahmen verändern die Baudichte und Baumasse, dies erzeugt Veränderungsmöglichkeiten für die Lebendigkeit der öffentlichen Räume.

- Rückbau der überdimensionierten Straßen und Freiflächen.<sup>372</sup>
- Die private als auch die öffentliche Raumhierarchie ist klar zu definieren und vielfältig zu organisieren. Die Raumsequenz ist durch die Neugestaltung der verkehrsberuhigten und fest definierten Plätze bzw. Straßenräume aufzuwerten.
- Neugestaltung der Räume, mit dem Ziel höherer ökologischer und ästhetischer Qualität.

**Die Innovation** ist ein wichtiges Thema bei der weiteren Entwicklung der Neuen Stadt. Während in den alten Stadtzentren die Sanierung schwierig zu handhaben ist, kann die Sanierung in Neuen Städten einfacher von statten gehen.<sup>373</sup> Hier kann

<sup>370</sup> Anmerkung: Es wird in Harlow, wie auch in Almere bewiesen, dass das Stadtzentrum nicht für die alltäglichen Dienstleistungen der Einwohner, sondern für den besondere Bedarf der anderen öffentlichen Einrichtungen verantwortlich ist. vgl.: Nawijn, K. E.:1979, S. 60

<sup>371</sup> Anmerkung: So bietet die Neue Stadt mit ihrer aufgelockerten Bauweise gute Voraussetzungen, das Image einer ökologischen und nachhaltigen Stadt widerzuspiegeln, wie Harlow's Stadtentwicklungspolitik 2004 gezeigt hat. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S.11

<sup>372</sup> Vgl.: BBSR Fachbeiträge: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

<sup>373</sup> Anmerkung: Die Eigentumsstruktur des Stadtzentrums der Neuen Stadt ist überwiegend öffentlich organisiert. Der Mietwohnungsanteil in der Neuen Stadt ist im Verhältnis zu der Region sehr hoch. Dabei hat die Neue Stadt Möglichkeiten, großmaßstäbliche Stadterneuerung durchzuführen. Im Jahr 2001 gehörten immer noch 35 Prozent der Wohnungen in Harlow zum Gemeinbesitz, höher als das durchschnittliche Niveau (12 Prozent) in Essex. Hinzu kommt, dass der Anteil der Mietwohnungen

Sanierung, die den Handlungswillen und Mut der Stadtplaner verlangt, die aktuellen Probleme kreativ lösen und einen besonderen Wert schaffen: ein identitätsstarkes und beeindruckendes Stadtbild, welches der Neuen Stadt eine unverwechselbare Identität verleiht.<sup>374</sup>

In der Praxis werden die Strategien **vielfältig aufeinander bezogen** und entsprechend der lokalen Ressourcen und Bedürfnisse entwickelt.<sup>375</sup>

---

(4 Prozent) durch private Vermieter noch höher ist. vgl.: Harlow District Council: 2003, S. 20

<sup>374</sup> Anmerkung: So. hat z.B. das Neue Stadt-Zentrum von Almere eine Vielzahl „alter“ Architektur abgerissen und das Neue Stadt-Zentrum auf dieser Basis entwickelt. vgl.: Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost

<sup>375</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Neue Stadt leidet teilweise unter dem starren Konzept, z.B. der ersten und zweiten Generation, die sehr wenig Flexibilität besitzt, um eine weitere Entwicklung zu gestatten. In der Erneuerung der Neuen Stadt Harlow wird der anhaltende Mangel an Einkaufs- und Verkehrsflächen auf Kosten der öffentlichen Räume wettgemacht.

## 2.3 Rückblick auf die moderne Neue Stadt-Planung

An der Entwicklung der Neuen Stadt-Theorie und -Praxis lässt sich erkennen, dass in der **Planungsorganisation** versucht wird, ein **wirksames Modell, nicht nur für die Planung, sondern auch für das gesellschaftliche Leben abzubilden - ein neues Lebensmodell**. Bis in die Gegenwart hinein haben der Bau von Großwohnsiedlungen sowie der Neuen Städte und insbesondere die dahinter stehenden Städtebau-Theorien grundsätzlich **das gesellschaftliche Leben der Gegenwart verändert** (z.B. von der horizontalen Stadt hin zu der vertikalen Stadt, dem einzigen Zentrum hin zu multiplen Zentren, der kompakten urbanen Stadt hin zu der aufgelockerten Stadt).

### 2.3.1 Die Verwirklichung der vielfältigen Ziele der Neuen Stadt-Entwicklung in Westeuropa

Obwohl wahrscheinlich niemand hinterfragte, ob sich der Bau der ehemaligen „Neuen Stadt“ Edinburgh oder Washington ökonomisch rentierte, wird heute in Bezug auf die aktuelle Neue Stadt oft danach gefragt. Dies wird schwierig zu beantworten sein, weil die Ziele und Anforderungen an diese sehr vielfältig sind.

**A. „Dezentralisierung“ der Metropole und „Verstädterung“ der Region.** In der ersten Generation überholte die Funktion der „Verstädterung“ die Funktion der „Dezentralisierung“ der Neuen Städte.<sup>376</sup> Aber in einer monozentral angelegten Stadt wie Paris ist das Problem der Dezentralisierung noch von Bedeutung.<sup>377</sup> In einem Jahrhundert der Dezentralisierung ist die Metropole „grüner“ geworden und aufgrund der Verstädterung herrscht in der Region ein höherer Lebensstandard.<sup>378</sup> Dabei ist die Neue Stadt ohne Zweifel ein kompakteres und umfassenderes Modell als ein gewöhnlicher Vorort (vgl. Abb. 2.33).<sup>379</sup>

„The establishment of 22 New Towns between 1946 and 1970 was an ambitious program to provide new homes and jobs following the Last World War. It was based on the ideals developed earlier in the century by Ebenezer Howard's garden city movement, which sought to create better Environments for people away from the smog and cramped conditions in inner urban areas.“<sup>380</sup>

<sup>376</sup> Siehe Kapitel 2.2.2.1

<sup>377</sup> Anmerkung: In einer monozentral ausgerichteten Stadt wie Paris, ist das Problem der Dezentralisierung noch von Bedeutung. "In many areas around Paris and particularly in the centre, there are strong tensions which make it difficult to find affordable and socially tolerable housing conditions. If New Town corporations and the AFTRP did not develop the sites of 10,000 new homes annually, where would we be?" siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 328

<sup>378</sup> Anmerkung: In Amsterdam, „In the areas built up at the beginning of the twentieth century, the Density was significantly about 150 Housing Units per hectare.“ In 1970er „The average density of about 40 housing units per hectare was achieved.“ siehe: Physical Planning Department, City of Amsterdam: 2003, S. 71

<sup>379</sup> Vgl.: Ward, Colin: 1992, S. 118

<sup>380</sup> Siehe: Nineteenth Report of the Transport, Local Government and the Regions Committee, Session 2001-02, The New Towns: their Problems and Future, HC 603, paras 1 and 2.



B. Viele Neue Städte, ausgenommen die des Typus der reinen Wohnstadt, haben **Wirtschaftskraft in ihre Region gebracht**, mit neuen Gewerbegebieten, neuen Arbeitsplätzen und neuem Konsum sind sie die positiven oder sogar Kernfaktoren für die Mutterstadt und größere Region geworden. Rein wirtschaftlich betrachtet, sind die meisten Neuen Städte ein Erfolg. Zusammen mit dem Ziel A sind sie wichtige Instrumente der regionalen Politik. Aufgrund der hohen Einwohnerzahl und der Größe der verfügbaren Räume, gilt die Neue Stadt zudem als Zentrum oder Subzentrum der Region, wirtschaftlich wie auch in Hinblick auf die öffentlichen Dienstleistungen.<sup>381</sup>

C. Die Neue Stadt bietet **ein alternatives Lebensmodul, welches zwischen dem Leben im Vorort und der überfüllten Metropole, zwischen der ländlichen Gartenstadtstimmung und der urbanen Stadtlebensqualität angesiedelt ist.**<sup>382</sup>

Eine „gute“ Neue Stadt ist die Kombination der oben genannten Eigenschaft auf der Grundlage eines nachhaltigen Entwicklungsprinzips.<sup>383</sup> Durch die Experimente in der Neue Stadt-Forschung und Praxis, werden die Gesellschaft, die Technik und die Wirtschaftsentwicklung gefördert und grundsätzlich mit einer Verbesserung des Wohnungsniveaus und der Lebensumwelt auf die Gesellschaftsorganisation ausgerichtet.<sup>384</sup>

D. Die Neue Stadt und das Neue Stadt-Quartier sind wichtige Mittel der regionalen Entwicklung geworden. Der Unterschied zwischen einer Neuen Stadt und dem Urban Sprawl besteht nicht nur in quantitativer Hinsicht. Auch durch **systematische Organisation, Kontrolle und eine Kombination der spezifischen Planungsphilosophien** kann die Neue Stadt die regionale Entwicklung erheblich fördern und nationale Leitbilder des Städtebaus formen, bzw. eine spezielle qualifizierte Neue Stadt-Umwelt und Neue Stadt-Kultur erzeugen (vgl. Abb. 2.34<sup>385</sup>).

---

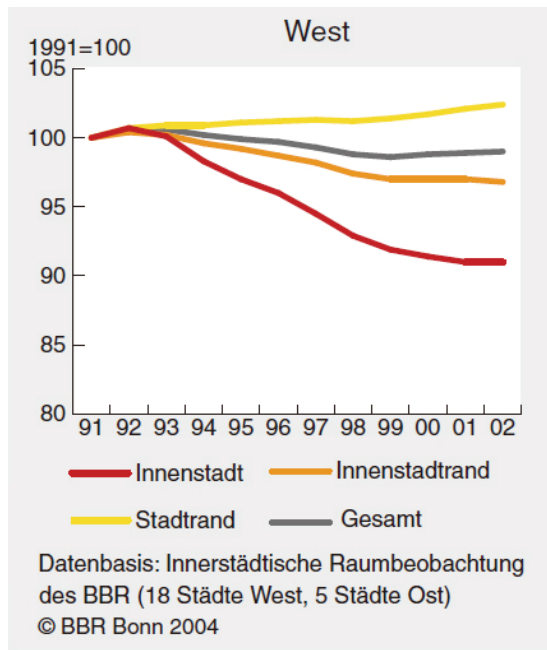
<sup>381</sup> Anmerkung: „The demise of the New Towns during the Thatcher years was pushed back. The reason for this slow-down seems to have been that the New Towns proved to be among the most effective development agencies promoting inward investment in Britain during the early 1980s recession.“ siehe: Ward, Colin: 1992, S. 92

<sup>382</sup> Anmerkung: „Die Messestadt (Riem) bietet „Wohnen im Grünen“, jedoch mit allen Vorzügen einer städtischen Umgebung.“ siehe: Landeshauptstadt München: S. 5; Anmerkung des Verfassers: In vielen europäischen Mittel- und Kleinstädten wird der oben genannte Charakter schon typisch, z.B. Stuttgart, es ist zwar keine Neue Stadt aber das Stadtmodell ist zu übertragen. Almere versucht dieses Modell (polyzentrale Struktur, Mischung aus urbaner und ländlicher Qualität) aufzugreifen.

<sup>383</sup> Anmerkung: „New Towns have a taste forming educational function demonstrating alternate modes of urban living.“ siehe: Collins: 1975, S. 80

<sup>384</sup> Anmerkung: Es ist heute immer noch eines der wichtigsten Ziele der modernen Stadtentwicklung. vgl.: Saiki, Reeestone; van Rooijen: 2002, S. 13

<sup>385</sup> a, b: vgl.: [www.lotour.com](http://www.lotour.com); c, d: vgl.: [www.nipic.com](http://www.nipic.com); e, g: vgl.: [www.nipic.com](http://www.nipic.com)



**Abb. 2.32**  
Obwohl sich die gesamte Einwohnerzahl reduzierte, erhöhte sich die Einwohnerzahl der Stadtränder in Westdeutschland trotzdem.



**Abb. 2.33**  
Vielfältige Neue Städte: (a): Kolonialstadt „German Town“ Qingdao seit 1898; (b): Hafencity Zhangjiagang seit 1986; (c): Canberra seit 1912

## 2.3.2 Die Stärke und die Schwäche der modernen Neuen Städte

### A. Stärke

Obwohl die Neue Stadt als Magnet von Investitionen betrachtet und kritisiert wird, da somit das Investment für die Innenstadtentwicklung der existierenden alten Stadt verringert wird, gilt aber tatsächlich, dass in einem schnellen **Verstädterungsprozess oder angesichts dringender Wohnungsnot**, die Neue Stadt **eine größere und vielfältigere Errichtung von Gebäuden in kurzen Zeiträumen ermöglicht**. Somit wiederum können neue Räume für die innere Stadterneuerung der alten Stadt bereitgestellt werden - eine typische Phase in der Stadtentwicklung in Bezug auf die alte Innenstadt.<sup>386</sup> Durch die Dezentralisierung kann die Einwohnerdichte in der alten Stadt stabil gehalten und für die Stadtneuerung vorbereitet werden.

- Im Vergleich zu der vorhandenen Stadt sind die Grundstücke in der Neuen Stadt, aufgrund der angebotenen Masse und staatspolitischer Förderungen im Verhältnis zu herkömmlichen Immobilienprojekten meist günstiger<sup>387</sup> und die Bedürfnisse der lokalen Bewohner aufgrund z.B. einer geringeren Bevölkerungszahl und einer Vielzahl freier Flächen einfacher zu befriedigen.<sup>388</sup> Damit ist **eine großmaßstäbliche Entwicklung in kurzer Zeit und innerhalb eines begrenzten Budgets möglich**.<sup>389</sup> Unter der direkten Leitung oder Überwachung der Stadtverwaltung, auch als Teil des Massenvorteils, sind die öffentlichen Einrichtungen, langfristig gesehen, entsprechend integriert. Ein oft überdurchschnittliches qualitatives Niveau (Wohnungstechnik, öffentliche Einrichtung, Verkehr und Infrastruktur) ist gesichert.
- Im Vergleich zu privater Erschließung kann die Neue Stadt **die Staatspolitik und Regionalpolitik viel direkter durchsetzen**. Sie vertritt das Entwicklungsziel der Stadt und des Staates und das Leitbild der Stadtverwaltung, hat inhaltlich eine hohe Übereinstimmung mit der regionalen Planung. Bei der Finanzierung, bei der politischen Steuerung und dem Grundstückserwerb erhält die Neue Stadt deswegen viel Unterstützung durch rechtliche, finanzielle und sonstige staatliche Maßnahmen und fachtechnische Beratung, so wird ein schnelles Entwicklungstempo mit hoher Realisierbarkeit unterstützt.<sup>390</sup>
- **Eine nachhaltige Stadt besteht aus der Kombination einer nachhaltigen urbanen Umwelt und einer geschonten ökologischen Umwelt, in und um die Stadt**. Für Heikki von Hertzen bedeutet „Neue Stadt“ eher eine positive Alternative im Gegensatz zu den „vast, formless, sprawling metropolis“<sup>391</sup> - eine

<sup>386</sup> Vgl.: Collins, 1975, S. 79

<sup>387</sup> Anmerkung: Nach Collins: „Money invested in the New Towns is supposed to bring a better return-yield more housing, jobs, amenities- than the same sum invested in town renewal.“ siehe: Collins: 1975, S. 79

<sup>388</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Neue Stadt der früheren dritten Generationen in Europa hat eher die Landwirtschaftsflächen in Stadtentwicklungsflächen verwandelt. Dies ist fast nur mit politischer Unterstützung möglich aber reduzierte wirksam die Kosten der Grundstücke.

<sup>389</sup> Anmerkung: „In Britain it is almost common agreement that New Towns are the goldmines of the future.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 43

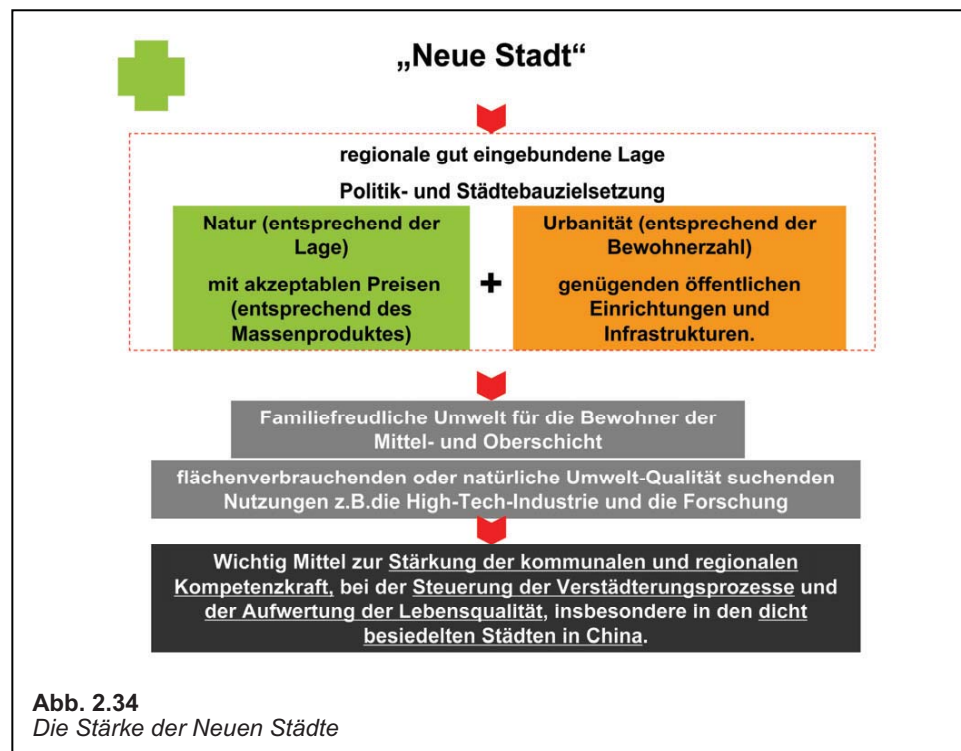
<sup>390</sup> Anmerkung: So z.B. im Vergleich zur privat geförderten Neuen Stadt, obwohl diese viel kleiner ist, z.B. Letchworth wurde seit 1903 finanziell vorbereitet aber erst 1950 mehr als 20.000 Einwohner. siehe: Reinborn: 1996, S. 51

<sup>391</sup> Vgl.: Hertzen; Spreigen: 1971, S. 15

typische Haltung der praxisorientierten Stadtplaner. Dies kann die Neue Stadt viel besser als der Vorort leisten, da sie z.B. besser durch ein Städtebau-Prinzip („Kompakte Stadt“ oder die bewusste Verbindung mit dem ÖPNV) kontrolliert werden kann.<sup>392</sup> „The European Commission strongly advocates the high density, compact city. The Green Paper puts forward the idealized view of the urban core, culturally diverse and exciting to live in.“<sup>393 394</sup>

- Die gezielte Neue Stadt-Planung stimmt mit den **flächenverbrauchenden oder natürliche Umwelt-Qualität suchenden Nutzungen** überein, wie etwa in Hinsicht auf Industrie, Logistik, High-Tech- und Gewerbeparks oder niedriggeschossige Wohnsiedlungen, insbesondere die familienfreundliche Wohnung.<sup>395</sup>

Unter der oben genannten Situation kann die vorhandene Stadtstruktur die Stadterweiterung nicht mehr verwirklichen. Nach Cullingworth (1972) “Further large-scale peripheral expansion could not be countenanced: the only alternative was long-distance dispersal. “Für die privaten Unternehmen und Kommunalregierungen bestehen politische oder verwaltungstechnische Schwierigkeiten „suited to undertake building on the scale required, The Basic solution, therefore, was the building of New Towns by new and hoc agencies.“<sup>396</sup>



<sup>392</sup> Anmerkung: Collins hat behauptet: „Money invested in the new towns is supposed to bring a better return-yield more housing, jobs, amenities- than the same sum invested in town renewal.“ siehe: Collins: 1975, S. 79

<sup>393</sup> Siehe: Ward, Colin: 1993, S. 118

<sup>394</sup> Anmerkung: „This is evident for example in the 1990 European Commission Green Paper on the Urban Environment. It was this publication which first championed the compact city as the preferred model for European urban development.“ siehe: Saiki, Reeestone; van Rooijen: 2002, S. 37

<sup>395</sup> Anmerkung: Dabei ist eine urbane Umwelt für Kinder gleich wichtig wie die Freiräume. Unter der Tübinger Erklärung „Kinder brauchen Stadt“ wird vorgestellt wie die Kinder in den öffentlichen Räumen das Zusammenleben unter Menschen, die sich nicht gegenseitig verpflichtet sind, erfahren und auch selbst erproben. vgl.: Feldtkeller, Andreas: 2001, S. 200

<sup>396</sup> Siehe: J.B. Cullingworth: 1972, S. 231



Auf der Basis ist die „Neue Stadt“ ein mögliches „ideales“ Modell der Kombination aus Natur (entsprechend der Lage) und Urbanität (entsprechend der Bewohnerzahl), mit akzeptablen Preisen (entsprechend des Massenproduktes) und genügenden öffentlichen Einrichtungen und Infrastrukturen. Sie besitzt aufgrund dessen Anziehungskraft gegenüber den Stadtbewohnern der Mittelschicht. Im Vergleich zu dem „Urban Sprawl“, kann sie noch die vielfältigen wichtigen Funktionen in dem regionalen Maßstab tragen, z.B. Wirtschaftspol, regionale Dienstleistungszentrum, High-Tech-Park etc.

## **B. Schwäche**

- Eine „Neue Stadt“ ist ein **künstliches Gebilde**, eine vollständig neu geplante Stadt, der **die Ziele und Ideale der Gründer der Stadt** zu Grunde liegen. In den ganzen Planungsprozessen sind die zukünftigen Einwohner meist noch weitgehend anonym. Deswegen ist es für die Stadtverwaltung und die Stadtplaner besonders schwierig, die Bedürfnisse der Stadt, des Marktes und der einzelnen Einwohner mit ihren vielfältigen Interessen zu vertreten und in der Planung als auch in der Realisierung ganzheitlich umzusetzen. Mit den besonderen politischen Hintergründen des Staates oder der Region besteht die Gefahr, dass die Interessen der zukünftigen Bewohner vernachlässigt werden. Diese Gefahr ist deutlich größer als bei „normalen“ Städtebau-Projekten, insbesondere leiden darunter die sozial schwächeren Schichten.<sup>397</sup> Dies wird noch durch das sehr subjektive Verständnis der Planer für die Bedürfnisse der Einwohner verstärkt.<sup>398</sup>

- Eine Neue Stadt bedeutet meist einen **„Sprung“ in der Entwicklung** einer Stadtregion. Dieser bedeutet auch einen **enorm großen Kapitaleinsatz** für den Grundstückserwerb,<sup>399</sup> den Bau der Infrastruktur und für die eigentliche Bebauung in einem kurzen Zeitraum. Unter diesem Druck dominieren in der Stadtplanung bei einzelnen Neuen Städten oft **einseitige Ziele der Stadtentwicklung (quantitative und ökonomische Ausrichtung)**,<sup>400</sup> nämlich das Bedürfnis nach Quantität statt Qualität, materiellen statt immateriellen Werten und verkürzter Realisierungszeit

---

<sup>397</sup> Anmerkung: Im Jahr 1992, bei dem 25-jährigen Jubiläum von Milton Keynes wird vom Artikel „Paradise Mislead“, als „the last desperate throw of a generation of British planners who were distasteful of the traditional British towns and cities and had the political power and public money to fashion the environment to their will [...]. The architect was god and history was the devil. Noch dazu gilt folgende Vorstellung: „An eagerness to force large numbers of people out of city centres, shared with authoritarians in less democratic societies [...], residents many moved compulsorily and callously, found themselves in single-class towns with poor services and a lack of communal continuity vital to a humane neighborhood.“ siehe: Ward: 1992, S. 12

<sup>398</sup> Anmerkung des Verfassers: Als ein Teil der Stadtpolitik wird die Sozialwohnung durch staatliche Förderung in der Neuen Stadt als „zwanghafter“ Umzug betrachtet, die einseitige Versorgung des Autoverkehrs, insbesondere in der Anfangsphase, schwächt die Konkurrenzkraft des ÖPNV später und schadet dem Zusammenhang der Stadtteile etc.

<sup>399</sup> Anmerkung: „Building Almere will cost approximately some 18 billion guilders, which over a period of about twenty five years means a yearly share of the Dutch National Budget of one percent [...] a rough estimate learns that approximately half of the necessary funds needed will have to be public expenditure.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 41

<sup>400</sup> Anmerkung: „Now the message to all architects and planners is simple: provide us with cheap designs of high quality in order to keep the building costs as low as possible. City-expansions and parts of New Towns Almere most certainly will reflect this message.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 31



anstelle eines ganzheitlichen Weitblickes über mehrere Generationen hinweg. Das Problem der Neuen Städte konzentriert sich damit überwiegend auf die soziale Ebene, es leistet teilweise sogar einen Beitrag zum Auszug von Einwohnern oder sogar zur Auflösung der Ausgewogenheit der Gesellschaft.<sup>401</sup>

- Als Massenprodukt, entwickelt durch einzelne Autoritäten, ist das **Erreichen von Vielfältigkeit** das schwierigste Ziel der Neuen Stadt, von Stadtkultur, dem Stadtbild bis hin zur Stadtgesellschaft. Die Neue Stadt wird überwiegend von der Politik, dem Markt, dem sozialen Stand, dem städtebaulichen Leitbild und dem entsprechenden Architekturstil der intensiven Planungszeit geprägt, das erzeugt ein **Übergewicht in Bezug auf einzelne Richtungen und hat von Anfang an Schwierigkeiten damit, eine ausgewogene Stadtkultur schaffen**.<sup>402</sup> Es reduzierte die Lebendigkeit und Anziehungskraft der Stadt - die Menschen haben hier sehr begrenzte Alternativen.

- **Der enorme künstliche Eingriff und der relativ kurze Städtebau-Prozess** sind negative Hintergründe in Bezug auf die Entwicklung der Stadtkultur und die Bildung der Gesellschaft. Die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt kommt nicht aus dem Reifungsprozess von Kultur und Geschichte, sondern eher aus der Entwurfsidee von Planergruppen. Die Bewohner aber identifizieren sich in der darauf folgenden Zeit nicht mit dieser.<sup>403</sup>



**Abb. 2.35**  
Pariser Unruhen 2006

Die Stärke der Neuen Stadt bewirkt **Effektivität und Wirtschaftlichkeit**, durchschnittlich preisgünstigere, mit der „naturräumlich gebundenen“ Arbeits- und Lebenswelt, überdurchschnittliches Niveau der öffentlichen Einrichtungen und Verkehrsinfrastruktur und verbessert die Lebensbedingungen von mehreren Millionen Stadtbewohnern; Die Schwäche der Neuen Stadt verhindert es, eine „Stadt“ zu bauen, erzeugt eine **schwächere städtebauliche Umwelt** und erhöht das **ökonomische und soziale Risiko**, welches als fehlende Urbanität, Lebendigkeit und Stadtkultur nach außen erscheint. Die Stärke der Neuen Stadt ist deswegen als eine Kompensation der Schwäche zu betrachten,<sup>404</sup> jedoch leider labil in Bezug auf den Markt und den gesellschaftlichen Wandel.<sup>405</sup> Gemäß dem Fall einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung und der Nachfrage der Menschen nach besseren Wohnstandards erhöht sich auch das durchschnittliche Wohnraumniveau gegenüber dem Niveau der Neuen Stadt.<sup>406</sup> So verliert die Anziehungskraft der Neuen Stadt an

<sup>401</sup> Anmerkung: Wie z.B. Bijlmermeer, Amsterdam. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 2.2.3.2

<sup>402</sup> Anmerkung: „The pace of development in Almere is so rapid that each neighborhood has become a map of time-specific visions, ideologies and styles.’ Many critics have denigrated this neighborhood for its lack of unifying identity, which may be true but is also beside the point. Few other cities would have offered itself up as a guinea pig to theory. It is a wonder such a large-scale experimental venture was built in the first place.” siehe: Weich, John: 2003, S. 57

<sup>403</sup> Anmerkung: z.B. die Megastruktur von Cumbernauld. vgl.: Ward, Colin: 1993, S. 59

<sup>404</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. hoher Grünanteil der Gartenstadt-Generation gegen die abgelegene Lage; modern ausgestattete neue Wohnungen der zweiten Generation gegen die hohe Dichte.

<sup>405</sup> Anmerkung: „The Problem still remains how to make the building of New Towns more socially acceptable.” siehe: Collins: 1975, S. 75; Anmerkung des Verfassers: Die kleinmaßstäbliche Erweiterung in der vorhandene Städtebaulichen Umwelt weist stabilere Dienstleistungen auf.

<sup>406</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. der „Urban Sprawl“, welcher überwiegend Einfamilienhäuser in überdurchschnittlicher Qualität einer natürlichen Umwelt begünstigt.

Bedeutung,<sup>407</sup> dort verbleiben in der Folge überwiegend die schwächeren sozialen Schichten, welchen keine Wohnalternativen offenstehen. Die Eindämmung der Ursachen, der daraus resultierenden sozialen Unruhen und die nachträgliche Lösung, von bei der Planung unzureichend berücksichtigten sozialen Elementen, stellt sich schlussendlich als schwerwiegender heraus, als wenn diese von Planungsbeginn an besser in das Konzept integriert worden wären (vgl. Abb. 2.35<sup>408</sup>).<sup>409</sup>

## 2.4 Was soll eine Neue Stadt leisten? - Europäische Erfahrungen

Die Einteilung in vier Neue Stadt-Generationen ist nur bedingt aussagekräftig; natürlich existieren auch Misch- und Übergangsformen. Aber es erklärt die wesentliche Entwicklungslinie, den jeweils städtebaulichen Hintergrund und die jeweils zu Grunde liegende Stadtplanungs-Theorie. Insgesamt gesehen ist das einzige Kriterium des Erfolges **die Identifikation der Einwohner mit ihrer Stadt**. Die neuen Einwohner wünschen sich zunehmend eine ausgewogene Stadt, welche die neuen Bewohner unterstützen kann, nicht nur durch stadtstrukturelle Maßnahmen, wie z.B. die Schaffung und Bereitstellung hoher Grünanteile, sondern auch mit einer sich wohlfühlenden und sich positiv, d.h. sozial ausgeglichen entwickelnden Gesellschaft, einer Stadt, die ihnen - abgesehen von der Wohnung und dem Arbeitsplatz - ein Gefühl von Zuhause vermitteln kann.

Die Stadt ohne Stadtbewohner, welche sich mit ihr identifizieren, ist lediglich eine urbane Hülle, sie besitzt keine Stadtkultur, keine Stadtgesellschaft und keine Selbstentwicklung und Selbstheilungskraft. Dies ist ein sehr wichtiges Prinzip, welches jedoch oft von der Stadtverwaltung und den Planern vernachlässigt wird.

**Der theoretische Hintergrund der Neue Stadt-Praxis liegt eher den kompletten Hintergründen von Politikrichtung, städtebaulichem Leitbild und Gesellschaftsstand zugrunde.** Deswegen wird eine parallele Darstellung von der

---

<sup>407</sup> Anmerkung: Die New Town Harlow hat deswegen in der Wirtschaftskrise eine schnelle Verkehrsverbindung zwischen London und Harlow realisiert, so dass Pendlerbeziehungen etabliert werden konnten, um nicht einen Großteil der Bewohner zu verlieren, welche sonst weder durch „Heimat-Identifikation“, noch durch die ökonomische Bindung durch Arbeitsplätze gehalten werden konnten. In der wirtschaftlich erfolgreichen Neuen Stadt Frankfurt Nordweststadt, welche der zweiten Generation Neuer Städte angehört, verließ ein Anteil von 53 Prozent der Bewohner in zweiter Generation die Neue Stadt, so dass der durchschnittliche Anteil von 25 Prozent - so viele Einwohner der zweiten Generation verließen in Frankfurt durchschnittlich die Neuen Städte - stark überschritten wurde. vgl.: Irion, Dr. Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 126

<sup>408</sup> Anmerkung: In Frankreich kam es im Jahr 2006 aufgrund der Unzufriedenheit der Bewohner in den Neuen Städten, insbesondere um Paris, zu schweren Unruhen und Ausschreitungen. vgl.: [www.indymedia.org/es/2005/11/827283.shtml](http://www.indymedia.org/es/2005/11/827283.shtml);  
[www.msnbc.msn.com/id/12812186/](http://www.msnbc.msn.com/id/12812186/)

<sup>409</sup> Anmerkung: In dem Stadterneuerungsprojekt Bijlmermeer nach 1992. „A sum of 33 million euros is being invested to ensure that the quality of life does not continue to decline during the period in which renewal is taking place.“ [...] „As part of the financial restructuring of Woningcorporatie Nieuw Amsterdam (the Nieuw Amsterdam Housing Corporation), the Municipality of Amsterdam, the Central Housing Fund, the Rochdale housing organisation, and Zomers Buiten have undertaken as a group to contribute around € 450.000.000 to cover the unprofitable investments in the demolition and renovation of existing buildings and the extra costs for maintenance. There is also a deficit of approximately € 92.000.000 (2007 price level) due to land development. This deficit, generated by land costs and land revenue, is being covered by the Municipality of Amsterdam.“ siehe: Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer: 2008, S. 18, 24

Entwicklung der Gesellschaft, der städtebaulichen Leitbilder und der entsprechenden Neue Stadt-Theorie und -Praxis in der oberen Arbeit vorgelegt. In der weiteren Arbeit wird die unabhängige Forschungsarbeit über die Neue Stadt-Entwicklung als ein Planungssystem vorgestellt. Während der Entwicklung der Neuen Stadt, sowohl in der Theorie als auch der Praxis, zeigt sich die Beantwortung der Frage danach, was eine Neue Stadt leisten muss und wie man dies verwirklichen kann.

### 2.4.1 Die theoretische Grundlage der Entwicklung der Neuen Städte

In den Entwicklungsprozessen der Neue Stadt-Praxis ist eine Theorie der Neuen Stadt, **ihre materiellen und immateriellen Bedürfnisse parallel als eigenständige sowie ganzheitliche Entwurfsaufgabe** begreifend, leider selbst bis heute kaum in den Städtebau-Leibildern der Gegenwart erforscht und angewendet worden, insbesondere in den letzten 20 Jahren. Die Forschungsarbeit der 1940er bis 1970er Jahre konzentrierte sich entweder auf individuelle Experimente (z.B. die detaillierte Dokumentation von Milton Keynes, Cumbernauld, Tapiola etc.<sup>410 411</sup>) oder ein quantitatives Entwicklungsmodell für alle Typen von Neuen Städten, welche immaterielle Bedürfnisse weniger berücksichtigten (wie **Golany, Gideon**<sup>412</sup> und die „Planning New Towns: National Reports of the U.S. and the U.S.S.R.“ 1981 U.S. Department of Housing and Urban Development).

#### A.) Gollany, Gideon: New Town Planning. Principles and Practice

Bei der Veröffentlichung „New Town Planning: Principles and Practice“ (1976) stellte Gollany, Gideon erstmals ein Handbuch des allgemeinen Planungsprozesses und der Planungsgrundsätze vor, die bei der Gründung und Entwicklung einer Neuen Stadt zu berücksichtigen sind. Sie wurden aus der Praxis-Erfahrung der Neuen Stadt-Planung entwickelt und bilden die erste systematisch, theoretische Grundlage für eine ganzheitliche Neue Stadt-Planung.

In der Arbeit werden die Definition, die Abgrenzung zu unterschiedlichen Begriffen, Analyse, Entwicklungsziel, Element-Analyse und der gesamte Planungsprozess systematisch formuliert und bei jedem Schritt entsprechende Vorschläge und mögliche Alternativen aufgezeigt.

#### Inhalt der Neue Stadt-Planung:

Nach Gollany's Auffassung besteht die Neue Stadt-Planung aus den Ebenen Geographie, Soziales, Wirtschaft, Verkehr, Nutzung und Verwaltung. Die Arbeit gliedert sich in folgende Systematik (vgl. Abb. 2.36):

- Gebietsauswahl
- Masterplan
- Soziale Planung
- Ökonomische Planung
- Transport- und Kommunikationssysteme
- Nachbarschaftskonzepte und -planung

<sup>410</sup> Vgl.: Herten; Spreiregen: 1971

<sup>411</sup> Vgl.: Gibberd, Frederick: 1980

<sup>412</sup> Vgl.: Golany, Gideon: 1976

- Flächennutzung
- Regierungs- und Steuerungssysteme
- Urbane Aktion: Neue Stadt in der Stadt

Zu jedem Punkt gibt es eine Beschreibung, Definition, Systemerklärung, Elemente, Alternativen und eine Zusammenfassung. Die Arbeit versucht, einen **realisierbaren Arbeitsrahmen von Inhalt, Masse, Zeit und Strategie** zu erstellen (vgl. Abb. 2.37<sup>413</sup>).

Planungsgrundsatz:

In der gesamten Arbeit hatte Gollany eine wichtige Frage nicht beantwortet: was für eine Stadt ist eine „gute“ Neue Stadt? Sein Diskurs bezieht sich eher auf die Frage, was für eine Stadt eine - funktionierende - Neue Stadt ist. Seine Arbeit zeigt keine flexible Haltung auf und berücksichtigt immaterielle Bedürfnisse kaum, sondern fokussiert sich darauf, wie aus der Sicht der Stadtplaner **eine effektive, stetige paternalistische quantitative und vernünftige Planung bis ins letzte Detail zu erstellen ist**. Dabei werden die Bedürfnisse der neuen Bewohner meist **auf wirtschaftlicher und sozialer Ebene** berücksichtigt.

Planungsprozess:

Der Arbeitsinhalt folgt den Themen: Planungsprozesse, Zielsetzung, Ortssuche, Masterplan und Verwaltung. Die Stadterneuerungsphase der Neuen Stadt und die zweite Generation der Stadtbewohner spielen aufgrund des Erscheinungsdatums keine Rolle in der Arbeit.

Die Arbeit von Gollany ist auch das Ende einer Welle städtebaulicher Forschungsarbeiten der Neuen Stadt-Planung der 1940er bis 1970er Jahre. Er fasst die Planungsideen und Forschungsgrundgedanken zusammen. Jedoch war bis zu diesem Zeitraum nur die erste Generation Neuer Städte verwirklicht. Die Beispiele sind auf England, Israel und Amerika fokussiert. Viele „Krankheiten“ der Neuen Stadt und ihre Beseitigung erschienen erst in den 1980er und 1990er Jahren.

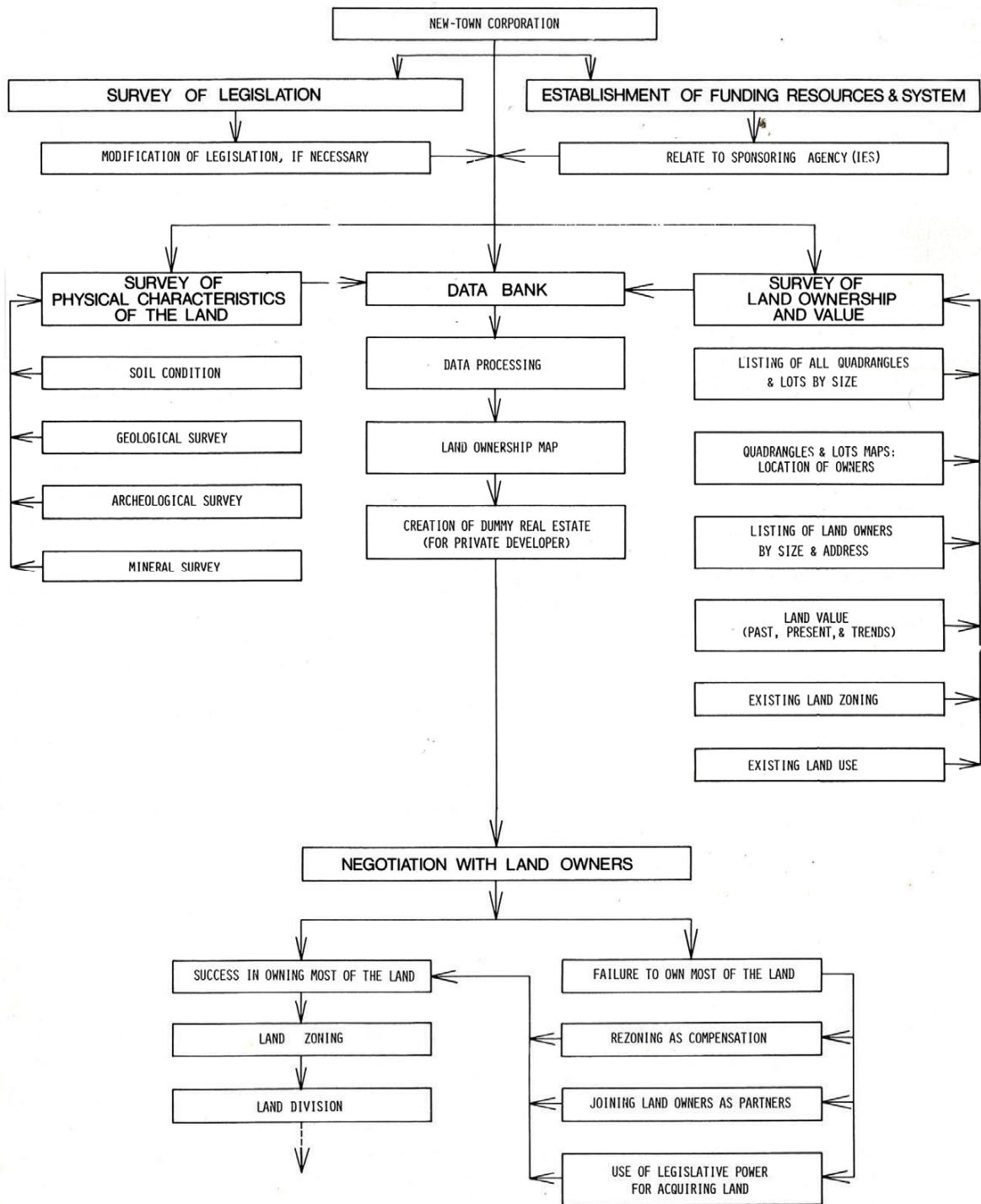
**NEW TOWN PLANNING: PRINCIPLES AND PRACTICE**

Gideon Golany



**Abb. 2.36**  
Theoretisches „New Town-Planning“-Modell von Golany, Gideon

<sup>413</sup> Vgl.: Golany, Gideon: 1973, S. 47



**Abb. 2.37**

Die Arbeitsschritte der New Town bei der Lage-Untersuchung nach Golany. Die Theorie von Golany konzentriert sich auf die „Logik“ und Arbeitsmethodenentwicklung. Durch die quantitative Kontrolle soll die Planung wissenschaftlich durchgeführt werden.



## **B.) Irion & Sieverts: „Neue Städte-Experimentierfelder der Moderne“**

In den 1990er Jahren trat die dritte Generation der Neuen Städte schon in ihre Reifephase ein. Die Arbeit von Irion und Sievert „Neue Städte (1991)“ hat eine nahezu komplette Beschreibung der modernen Neue Stadt-Entwicklung und Praxisanalyse zum Inhalt. Auf der Basis der Praxisforschung wurde ein Bewertungssystem konstruiert. Auf der Grundlage der Bewertung von Erfahrungen und Problemen, welche sie aus der Erforschung der Fallbeispiele entwickelten, zeigen sie Planungsgrundsätze auf.

### Inhalt der Neuen Stadt-Planung:

Nach der Analyse der dargestellten Beispiele folgt eine Darstellung des Spektrums von Ausgangssituationen, Lösungswegen und deren Vergleich. In den erfassten verallgemeinerbaren Merkmalen liegen einige besonders aussagekräftige Aspekte, während die Einzelmerkmale mehr im jeweiligen örtlichen Kontext interpretierbar sind. Die folgenden Merkmale wurden als wichtige Schwerpunkte genannt und erklärt:

- Organisation der Planung, Baudurchführung und Verwaltung
- Realisierung und Industrialisierung der Bauproduktion
- Entwicklungsphasen der Bevölkerung und der Infrastruktur
- Entwicklung der stadträumlichen Gestalt

Die Punkte Initiator, Steuerung, Gesellschaft, Nutzung & Infrastruktur und Stadtgestaltung decken die materielle und immaterielle Ebene ab, die Beispiele vergleichen dabei die vielfältige Politik und Bandbreite an Strategien. Ihre Ergebnisse zeigen eine sehr wichtige Beurteilung der Neue Stadt-Entwicklung auf.

### Planungsgrundsatz:

Die 1990er Jahre waren eine kurze Unterbrechung in der Entwicklung von Neuen Städten. Die Neuen Städte unterlagen zu dieser Zeit meist einseitig und pauschal betrachteter Kritik.<sup>414</sup> Die Werte und Qualitäten der Neuen Stadt, als Erbe für die zukünftige Stadtentwicklung, wurden nicht erkannt.

Zur Erneuerung der alten „Neuen Stadt“ hat Sieverts folgende Strategien aufgezeigt, sie vertreten auch wichtige Grundsätze der zukünftigen Entwicklung:

1. Die Machtzusammenballung in Großorganisationen mit ihrer zentral gesteuerten Planung ist zu vermeiden, die unbürokratischen, zielführenden organisatorischen Maßnahmen sind unter Beobachtung und Kontrolle der Fachplaner und Bürgergemeinschaft zu bevorzugen.
2. Bauliche Maßnahmen, die aus dem Wandel der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen resultieren und der Ergänzung und Umgestaltung in gestalterischer und sozialer Hinsicht der Qualität dienen, können dem Bedarfswandel gerecht werden.

---

<sup>414</sup> Anmerkung: „Almere New Town - The Dutch Polder Experience (1979)“ hat den aktuellen Städtebau so bewertet: „In any town or city, new or old, in England, France, the U.S.A., the Netherlands and also in East-block countries the sixties still expose themselves: mass-product residential areas, monotonous, dull and often poorly detailed housing-estates, hastily scattered out over the country as a result from a repetition of the bulldozer-and building-crane economy.“ siehe: Nawijn, K. E.: 1979, S. 30

3. "Einbindung in die Regionalstruktur", die Selbstständigkeit in eine stark verflochtene Arbeits- und Versorgungsbeziehung der Region ausgleichen.

Irion und Sieverts haben in der Forschungsarbeit insbesondere darauf hingewiesen, dass im Vergleich der Qualitäten, Probleme und Lösungsansätze bei allen sachlichen Erklärungs- und Bewertungsversuchen ein großer Rest von materiell unerklärlichen Qualitätsunterschieden bleibt. Nach der Meinung von Irion und Sieverts liegt die Ursache hierfür größtenteils bei den beteiligten verantwortlichen Persönlichkeiten und dem Stil ihrer Zusammenarbeit.<sup>415</sup> Tatsächlich können in vielen Praxisfällen die Personen nicht frei genug handeln weil diese unterschiedliche Interessen (politische, soziale und wirtschaftliche, kurzfristige und langfristige, quantitative und qualitative etc.), Anforderungen und Stile zu vertreten haben und darüber hinaus den „Moden“ der Zeit sowie Machtinteressen unterworfen sind.

### C.) Neue Stadt-Planung - die empirischen Studien

Im Vergleich zu herkömmlichen städtebaulichen Entwicklungen wurden die meisten Neuen Städte detailliert dokumentiert. Viele Neue Städte verfügen über eigene Forschungsteams und -Institute und führen eine langfristige innere Prüfung und eine äußere Beurteilung durch.<sup>416</sup> „Eine praxisnahe und differenzierte Einschätzung städtebaupolitischer Handlungsschwerpunkte erfordert eine systematisierende Bestandserhebung. Ohne jemals absolute Vollständigkeit und Richtigkeit quantitativer Informationen über Neue Stadt-Quartiere erwarten zu können, ist eine breitere und differenziertere empirische Grundlage unerlässlich.“<sup>417</sup>

Außer den Fallbeispielen in der Arbeit wird die Praxisdokumentation der folgenden Arbeit hier mit einbezogen.

- Freiburg Rieselfeld, Deutschland
- Frankfurter Nordweststadt, Deutschland
- Hamburg Hafenstadt, Deutschland
- Hannover Kronsberg, Deutschland
- Hook, England
- Kop Van Zuid, Netherland
- Milton Keynes, England
- München Messestadt Riem, Deutschland
- Tapiola, Finland
- Tübingen Süd (Französisches Viertel), Deutschland
- Wasserstadt Rummelsburger Bucht und Spandau, Deutschland

<sup>415</sup> Vgl.: Irion, Dr. Ilse; Sieverts, Thomas: 1991, S. 291

<sup>416</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. „International New Town Institut“ supported by the Province of Flevoland and the Municipality of Almere ([www.newtowninstitute.org/](http://www.newtowninstitute.org/)); „Les Ateliers“ International workshops of urban planning and design - Cergy-Pontoise ([www.ateliers.org/](http://www.ateliers.org/)); die TCPA, ursprünglich Garden Cities Association (1899 von Ebenezer Howard begründet) hat eine kontinuierliche Forschung und Beratungsarbeit für die Neue Stadt-Planung weltweit geleistet.

<sup>417</sup> Siehe: Bundesamt für Bauwesen and Raumordnung: 2007, S. 17

## 2.4.2 Planungsgrundsätze auf der Basis der aktuellen Generation europäischer Neuer Städte (nach 1990)

Die Forschungsarbeit „Neuer Stadt-Quartiere - Bestand und städtebauliche Qualitäten“ 2007 des Bundesamtes für Bauwesen and Raumordnung: (BBR-Online-Publikation. Nr.01/2007), **stellte Grundsätze einer humanen, stadt- und umweltverträglichen Gestaltung Neuer Stadt-Quartiere bereit :**

- (1) Trotz aller **rückläufigen** Entwicklungen - wird der Bau Neuer Stadt-Quartiere auf lange Sicht eine bedeutende Herausforderung in der bundesweiten Stadtentwicklung bleiben.
- (2) Die räumlichen Schwerpunkte Neuer Stadt-Quartiere liegen in **wirtschaftlich dynamischen Regionen**.
- (3) Zunehmende Anteile neuer Stadtquartiere entstehen als Projekte der **Wiedernutzung** von Brachflächen in bestehenden Siedlungsbereichen.
- (4) Neue Stadt-Quartiere werden auch künftig in Form von **Stadterweiterungen** realisiert werden, damit neue Siedlungsfläche beanspruchen und zu Lasten bisher unverbauter Freiräume gehen.
- (5) Der räumliche **Zusammenhang von Wohnungen und Arbeitsstätten** gewinnt bei der Planung und Realisierung Neuer Stadt-Quartiere an Bedeutung.
- (6) In den Neuen Stadt-Quartieren werden **energetische Fortschritte** realisiert.
- (7) Neue Stadt-Quartiere werden häufiger und kontinuierlicher auf **umweltfreundliche Verkehrsmittel** ausgerichtet als dies in früheren Stadtentwicklungsphasen westdeutscher Prägung der Fall war.
- (8) **Naturelemente wie Wasser und Grünräume** erlangen in Neuen Stadt-Quartieren eine größere Bedeutung.
- (9) In vielen Stadtquartieren der jüngsten Generation werden bereits Beiträge zu **einem schonenden Umgang mit dem Boden und zur sparsamen Rohstoffverwertung** geleistet.
- (10) Neue Stadt-Quartiere gewinnen an **städtebaulicher Qualität**. Sie weisen **größere funktionale, soziale und bauliche Vielfalt** auf. Bebauungsformen und Raumstrukturen sind häufig kleinteiliger und differenzierter gestaltet, Wege- und Raumbeziehungen stärker ausgeprägt.
- (11) Bei der Planung, Realisierung und Nutzung neuer Stadtquartiere gewinnen die **Prozessqualitäten** an Bedeutung.<sup>418</sup>

---

<sup>418</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen and Raumordnung: 2007, S. 3-8

## 2.5 Fazit

Die Neue Stadt-Entwicklung berührt ein tief liegendes Ziel der Stadtplanung: ein komplettes Verständnis der Stadt und Gesellschaft, auf der Basis, die Städtebau-Welt wissenschaftlich und kreativ zu erzeugen, zu koordinieren, und zu optimieren. Die Neue Stadt ist dabei nur ein extremes Beispiel, die Grundsätze sind dabei gleich, „Planung als systematisches Mittel, Bedürfnisse und Möglichkeiten zu untersuchen sowie als Grundlage für die Lenkung von städtischem Wachstum und Entwicklung, innerhalb der Grenzen der verfügbaren Mittel, ist eine grundlegende Pflicht der Regierungen in Bezug auf die menschlichen Siedlungen.“<sup>419</sup> CHARTA VON MACHU PICCHU

**Die Neue Stadt ist immer noch ein wichtiges globales Phänomen des Städtebaus.**<sup>420</sup> Die deutsche Bundesregierung hat in ihrem städtebaulichen Bericht 2004 verlauten lassen: „Auch in Zukunft werden sich einzelne Städte im Bundesgebiet erweitern, selbst dort, wo in bestehenden Stadtquartieren Leerstände und Abrisse an der Tagesordnung sind.“<sup>421</sup> „Bis zum Jahr 2011 sind über 280 Neue Stadt-Quartiere mit einer Fläche von insgesamt etwa 12.000 Hektar und 270.000 Wohnungen für etwa 440.000 Einwohner und 380.000 Arbeitsplätze in Deutschland identifiziert worden, was einen ersten quantitativen Hinweis auf ihre Bedeutung aufzeigt.“<sup>422</sup>

Asien ist momentan mit einer sehr **ähnlichen Situation konfrontiert, welcher auch Europa in den 1960er Jahren gegenüberstand.** Der Bevölkerungs- und Wirtschafts-Druck mit hinzukommend begrenzten Landreserven zwingt die Regierung der Stadtstaaten (Hong Kong, Singapur) das Modell der zweiten Generation europäischer Neuer Städte nachzuahmen - Hochhäuser und eine hohe Einwohnerdichte mit kleinen und praktisch organisierten öffentlichen Plätzen und niedrigem Grünanteil. Dieses Entwicklungsmodell hat jedoch in einigen Neuen Städten ein ähnliches Problem wie in Europa erzeugt. Vor dem asiatischem Kulturhintergrund und der großen Wohnungsnot ist das Problem dort jedoch noch nicht typisch.

Ab den 1990er Jahren **begann die rapide chinesische moderne Stadtentwicklung.** Das nächste Kapitel widmet sich der Entwicklung der chinesischen Neuen Städte bis in die heutige Gegenwart.

<sup>419</sup> Siehe: CHARTA VON MACHU PICCHU: 1977, S. 2

<sup>420</sup> Anmerkung: „However, when Relph states that ‚the planning of New Towns is an idea whose time has passed‘ (1987: 157), he is referring only to the North. New town planning as a policy has survived in the South, notably in Egypt, Brazil and Nigeria (Stewart, 1996).“ siehe: Jane Hobson: 1999, S.1; Anmerkung des Verfassers: Das nächste Kapitel zeigt auch die Neuen Städte in Asien auf.

<sup>421</sup> Vgl.: BBR: 2004, S. 27

<sup>422</sup> Vgl.: 2011,

[www.bbsr.bund.de/nn\\_487784/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Fachbeitraege/NeueStadtquartiere/NeueStadtquartiere.htm](http://www.bbsr.bund.de/nn_487784/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Fachbeitraege/NeueStadtquartiere/NeueStadtquartiere.htm)

## Kapitel 3

### Die chinesische Neue Stadt-Planung

#### Die Verwandlung einer Philosophisch-orientierten<sup>1</sup> Stadt zu einer materialistischen Stadt

*„Die alten chinesischen Städte, angefangen von der Suche nach einer geeigneten Lage über die Grundstücks-Suche, bis hin zu der Städtebauweise und deren Anordnung, wurden alle unter dem Leitbild der klaren Philosophien geplant.“<sup>2</sup> -*

Zhang, Yuhuan 张驭寰

---

<sup>1</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. die ideologische (Konfuzianismus und Taoismus), die religiöse (Vorstellung von Göttern und Buddhismus) sowie die gesellschaftliche Ordnung.

<sup>2</sup> Siehe: Zhang, Yuhuan: 2003, S. 1



### 3.1 Die Geschichte der Neuen Stadt in China

Die Neue Stadt-Planung in China wurde bis heute nie als ein eigenständiges Thema erforscht. Die Arbeiten von Zhang, Jie und Zhao, Min, so etwa „Die Theorie und Praxis der Neue Stadt-Planung - die Modernisierung des Gartenstadt-Gedanken“, verwenden als Referenzen eine systematische Vorstellung von der europäischen Neue Stadt-Planung. **Die Erforschung der chinesischen Neue Stadt-Entwicklung aber auch der Bedürfnisse der chinesischen Einwohner fehlt bis jetzt.** Hier werden deshalb im Folgenden wesentliche Elemente des heutigen Wissensstandes zusammengefasst, die zu einer sehr interessanten Erkenntnis führen: **Die Neue Stadt war in China schon immer ein Standardmodell der Stadtentwicklung, welches in der chinesischen Geschichte auch die frühere chinesische Städtebau-Philosophie repräsentierte, in welcher die immateriellen Bedürfnisse überwogen.** Unter dem Einfluss der modernen, globalen Stadtplanungstheorien spielten jedoch, auf der einen Seite **die materiellen Bedürfnisse eine immer größere Rolle**, auf der anderen Seite ging dagegen auf der **immateriellen Ebene die kulturelle Identität und die soziale Gesellschaftsbindung im Namen der sogenannten „Globalen Modernen Stadt“ verloren.**<sup>3</sup>

#### 3.1.1 Die Politik als Ursache der Gründung der traditionellen chinesischen Neuen Städte

China hat im Laufe seiner langen Geschichte viele Neue Städte aus politischen und militärischen Gründen errichtet - die Ergebnisse einer gezielten Stadtplanung (Fei, Xiaotong<sup>4</sup>, Zhang, Guangzhi<sup>5</sup>, Mote, F.W.<sup>6</sup>).

<sup>3</sup> Anmerkung: Außerhalb der Stadtmauer bildeten Märkte in den Städten aus der Song-Dynastie eine eigene Funktionszone. Angesichts der Baumasse konnte diese jedoch nicht mit dem Verwaltungszentrum konkurrieren, sie zeigten jedoch bereits den Trend eines langsamen Wachstums auf. Die strenge, rein ideologische Neuplanung, die die Städte aus der Ming- und Qing-Dynastie aufwies, spiegelte die Weiterführung der Politik der späteren Dynastien wieder, nämlich „Landschaft hochzuschätzen und Handel zurückzuhalten“. Diese Politik legte großen Wert auf die Verwaltungskontrolle, um den Entwicklungstrend der Wirtschaft zu verdeutlichen. Letztlich stoppte die Entwicklung der chinesischen Stadtzivilisation und des Stadtkapitalismus, während die europäische Stadt zeitgleich nach der Industrialisierung und Moderne die Stadtentwicklung durchführte. vgl.: Li, Xiaozong: 2007, S. 328

<sup>4</sup> Anmerkung: Die Zusammenfassung der historischen Städte Chinas von Fei, Xiaotong betont: „in dem System, in dem Macht abhängig von Militär ist, sind Städte ein Verwaltungsinstrument, ein Symbol der Macht und ein notwendiges Instrument, die Macht zu pflegen“, dies gilt auch für die ältesten chinesischen Städte. Siehe: Fei, Xiaotong: 1947, S. 263

<sup>5</sup> Anmerkung: „Charakter der frühesten chinesischen Städte ist, dass sie Instrument und Symbol der politischen Macht sind.“ siehe: Zhang, Guangzhi: 1985, S. 61

<sup>6</sup> Anmerkung: „The military portion of the Ming state's budget was its largest element. The great city was perched on the rim of potentially hostile lands which commanded the primary attention of rulers and statesmen. Underneath all the comforts and pleasures of the city's refined elite and the vigorous life of its common people there was a sense that Beijing's reason for existing was the confrontation of sedentary civilization with the ever more sophisticated nomads of the steppe. The city both radiated what the Chinese thought of as „Civilizing influences“ and was the command center for all of China's military resources.“

In der alten chinesischen Sprache bedeutete Stadt „Stadt - 城“ auch Burgmauer und erst in der modernen Zeit wurde der Begriff „Markt - 市“ eingeführt, der zusammengesetzt mit „Stadt - 城“ ebenfalls - Stadt - bedeutet; die traditionelle Hauptnutzung der Stadt ist die des militärischen Schutzes und die des Regierungssitzes.<sup>7</sup> „In China the town was simply a node in the administrative network, held for the emperor by the civil governor, and (several bureaucratic ranks lower down) by the military commander. It was the centre of the network of outlying villages, the people of which came in to market in the city.“ Nach Joseph Needham waren die traditionellen chinesischen Städte oft nicht das Ergebnis der „Zusammenballung“ von Einwohnern und Kapital, sie entwickelten sich nicht aus einem Marktzentrum, sondern waren zunächst überwiegend ein **„gesetztes“ politisches Herz, ein Knoten im Verwaltungsnetzwerk, eine Burg von Beamten und Feudalen.**<sup>8 9</sup>

Die „Neue Stadt“ ist deswegen **eine typische Städtebauweise** in der chinesischen Geschichte der gesamten Kaiserzeit ebenso wie heute, insbesondere bei Dynastiewechseln.<sup>10</sup> Dong, Jianhong hat die chinesischen traditionellen Städte in zwei Arten gegliedert: Erstens **die geplante Neue Stadt und Zweitens die Stadt, die eine besondere Verkehrslage und langfristig erfolgreiche Wirtschaftskraft entwickelt hat und sich in der Folge zu einer Stadt entwickelte.**<sup>11 12</sup>

---

siehe: Mote, F.W.: 1999, S. 621, 761

<sup>7</sup>Anmerkung: In der Vorstellung der chinesischen Stadt von Max Weber fehlt „der Begriff „Bürgertum“ ebenso wie der Begriff der „Stadtgemeinde“. In China war die Stadt, Festung und Amtssitz der kaiserlichen Behörden“, „In China war, in der Feudalzeit der Zustand der gleiche, seit der bürokratischen Herrschaft aber stand der examinierte Literat der verschiedenen Grade dem Illiteraten gegenüber, und daneben finden sich die mit ökonomischen Privilegien ausgestatteten Gilden der Kaufleute und Berufsverbände der Handwerker. Aber der Begriff ‚Bürgertum‘ fehlt auch dort.“ siehe: Weber, Max: 2006, S. 850

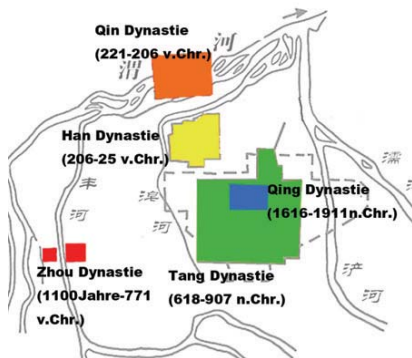
<sup>8</sup> Siehe: Needham, Joseph:1954, S. xlvii

<sup>9</sup> Anmerkung: Mote hat darauf hingewiesen, dass für die chinesischen Städte gilt: 1. „A counterpart to the openness of Chinese society is the open relation of towns and cities to their rural hinterlands.“ 2. „They (the cities and towns) were governed in the name of the dynasty by the same magistrates and other appointed officials who governed the counties and prefectures in which they were located.“ 3. „Cities and their surrounding countryside were open for the people from one to come and go in the other.“ siehe: F.W. Mote: 2000, S. 367

<sup>10</sup> Anmerkung: Yangzhou (扬州) war eine der bekanntesten Geschäftsstädte in der chinesischen Geschichte. In der Zeit von 486 v.Chr. bis 459 n.Chr. erlebte die Stadt zweimal die Gründung als Regierungssitz, sie wurde mehr als dreimal in den Ruin getrieben. 589 n. Chr. wurde sie von Kaiser Suiyang (隋炀帝) wiederaufgebaut und als das Endziel des Kaiserkanals ausgewählt. Damit begann deren blühende wirtschaftliche Entwicklungsperiode, welche ca. 1.500 Jahre andauerte. Die Stadt wurde zwischenzeitlich allerdings als Regierungsziel und Ort des Reichtums viermal komplett zerstört. Danach wurde die Stadt jedoch an dem nahezu selben Ort nach neuen Plänen wieder aufgebaut. vgl.: Finnane, A.: 2004, S. 17-21.

<sup>11</sup> Vgl.: Dong, Jianhong: 2004, S. 249

<sup>12</sup> Anmerkung: Li, Xiaocong hat eine ähnliche Behauptung aufgestellt: „Die Entwicklungsprozesse der chinesischen Städte weisen zwei Modelle auf: entweder ist die Stadt nach einer bestimmten Absicht oder einem Modell geplant und gebaut, was auf den Großteil der chinesischen Haupt- und Verwaltungsstädte zutrifft; oder die Stadt entwickelte sich nach den geographischen und gesellschaftlich vorherrschenden Bedingungen, dadurch entwickelten die Stadtsysteme organische Verbindungen, die Industriestädte gehören zu diesem Typ.“ siehe: Li, Xiaocong: 2007, S. 405; Anmerkung des Verfassers: Die Industriestadt erschien erst nach dem ersten Opiumkrieg in China.



**Abb. 3.1**  
Die Lageveränderung von Chang'an  
in drei Dynastien

Eine starke **Zentralregierung** ermöglichte diese beiden Stadttypen durch direkte finanzielle und politische Förderung und einige Zwangsmaßnahmen, wie z.B. erzwungene Zuwanderung. Es kann in den folgenden Gründen liegen:

- Die traditionelle Kultur spielt eine wichtige Rolle: Eine Neue Dynastie musste „Neues entwickeln und Altes beseitigen (鼎新革故)<sup>13</sup>, ohne eine „Neue Stadt“ war es nicht möglich eine „Neue Zeit“ einzuläuten, welche die Stärke und den Machtanspruch der neuen Dynastie repräsentierte.<sup>14</sup>
- Die chinesischen Kriege waren sehr tragisch, insbesondere in Bezug auf die Kämpfe, welche in den Städten stattfanden. Diesen fielen hunderttausende Einwohner zum Opfer.<sup>15</sup> **Die auf dem Baumaterial Holz basierende Architektur der Städte wurde in der Folge der Kriege häufig zerstört und war nur schwierig wiederherzustellen.**<sup>16</sup> Das **Grundstückseigentumsrecht** brach im Krieg auch oft zusammen.
- In der totalitären Gesellschaft besaß die zentrale Regierung **einmalige, besondere Rechte**. Um die entsprechende Stadtgröße zu erreichen, wurden in vielen Dynastien mehrere Millionen Bewohner anderer Gegenden dazu gezwungen in Neue Städte umzuziehen, in denen dann die Grundstücke neu verteilt wurden.<sup>17</sup>

<sup>13</sup> Anmerkung des Verfassers: „Zhou Yi Za Gua“ (周易·杂卦): „(鼎新革故) Reform, Altes zu beseitigen; Innovation, Neues zu entwickeln. 革, 去故也, 鼎, 取新也.“ „Can Tong Qi“ (参同契): „Neues zu entwickeln und Altes zu beseitigen ist Kern einer Verwaltung 御政之首, 鼎新革故.“

<sup>14</sup> Anmerkung: So z.B.: Die Ming-Dynastie beseitigte den Palast der Yuan-Dynastie und errichtete den Wansui-Berg (welcher heute Jing-Berg genannt wird) in der Position des Yanchun-Pavillon aus der Yuan-Dynastie, mit dem Ziel, die vorherige Dynastie nicht nur militärisch, sondern auch symbolisch zu besiegen. Fast in der gleichen Position der alten Stadt wurde die Hauptstadt der Ming-Dynastie neu errichtet. vgl.: Li, Xiacong: 2007, S. 337

<sup>15</sup> Anmerkung: Während die Yuan-Dynastie die Südsong-Dynastie angriff, reduzierte sich die Einwohnerzahl Chinas während dieser 50 Jahre um die Hälfte. Bis zum 16. Jahr der Stadt Jiading der Song-Dynastie (Jahr 1223) gab es in „Sichuan“ nur 2.590.000 Haushalte und bis zum 19. Jahr der Yuan-Dynastie (Jahr 1282) gab es nur 120.000 Haushalte, was weniger als fünf Prozent der Anzahl der Haushalte der Song-Dynastie entsprach; in diesem Prozess wurden viele Städte, wie z.B. Changsha, Jingjiang oder Changzhou beschädigt, so wurde z.B. die Stadtmauer der Städte im Süden von Changjiang zerstört. Eine lange Zeit danach war der Bau der Stadtmauer verboten. vgl.: Yang Fang „Zi Xi Ji“ (阳枋„字溪集“); Li, Xiacong, 2007, S. 298

<sup>16</sup> Anmerkung: Im Jahr 190 n.Chr. hielt Dongzhuo 董卓 (großer General) den Kaiser Xian der Han-Dynastie gewaltsam fest und forderte ihn auf, die Hauptstadt nach Chang'an zu verlegen. Vor dem Verlassen der Stadt hat er Paläste, öffentliche Einrichtungen und die Häuser verbrannt und zwang hunderttausende Einwohner in Luoyang in Richtung Westen zu siedeln. Dies führte dazu, dass „innerhalb von 100 Meilen keine Überlebenden vorzufinden waren.“ vgl.: Hou Han Shu·Dong Zhuo (后汉书·董卓传); Anmerkung des Verfassers: Im Jahr 904 n.Chr. wurde der Kaiser der Tang-Dynastie dazu gezwungen, die Hauptstadt nach Luoyang zu verlegen. Vor dem Verlassen dieser riss er die Paläste ein und brannte Chang'an nieder, was den Untergang der Stadt bedeutete. Zu dieser Zeit ging Chang'an unter. 《新唐书·奸臣传》

<sup>17</sup> Anmerkung: 1350 v.Chr. während der Ming-Dynastie. Aufgrund von Krieg und Pest war der Großteil Chinas unbesiedelt. Aus der Shanxi-Provinz „verlegte“ der Kaiser Zhu, Yuanzhang 1,21 Mio. Menschen in die Shandong Provinz, 0,94 Mio. in die Henan Provinz und 0,41 Mio. in die Hebei Provinz. Am Ende der Ming-Dynastie wurden innerhalb ca. eines Jahrhunderts sechs Millionen Menschen in die Sichuan Provinz „verlegt“. vgl.: Dong, Jianhong: 2004, S. 249; Während der Qin-Dynastie, wurden 120.000 reiche Familien in

Deswegen war es nicht nur einfacher, sondern auch sinnvoller, anderswo als auf den Trümmern der alten Stadt eine neue Hauptstadt zu errichten. Die „Neuen Städte“ der Stadt Chang’an aus der Zhou-Dynastie, der Qin-Dynastie, der Han-Dynastie und der Tang-Dynastie liegen in geringer Entfernung voneinander, sind aber nacheinander als Neue Städte gebaut worden, so auch bei Luoyang und Beijing (vgl. Abb. 3.1).<sup>18 19</sup>

Diese Art der Stadtkultur hat einen nachhaltigen Einfluss auf die chinesische Stadtentwicklungsgeschichte.

- Aus **vielfältigen, insbesondere aber aus politischen Zielen**, werden die Neuen Städte bewusst oder unbewusst als Stadtentwicklungsmodule benutzt.

- Die Stadtfunktion und die Stadtgestaltung, die hinter der Bedeutung des neuen Stadtbildes stehen, **vertreten die neue Staatsphilosophie, den jeweiligen Zeitgeist und die Regierungshierarchie**, auf politischer Ebene ein erprobtes Mittel, die neue Gesellschaftsordnung auszudrücken.<sup>20 21</sup>

### 3.1.2 Die chinesische Gesellschaftsstruktur als Hintergrund der Stadt

Nach Max Weber<sup>22</sup> gab es in den chinesischen Städten der Kaiserzeit eine besondere Gesellschaftsstruktur. Die chinesischen Stadtbewohner hatten nie eine vergleichbare Bürgerschicht wie die der europäischen Städte. „Für die gemeinsamen Eigentümlichkeiten der mittelländischen Städte im Unterschied zu den asiatischen war zunächst vor allem das Fehlen der magisch-animistischen Kasten- und Sippengebundenheit der freien Stadtinsassen mit ihren Tabuisierungen grundlegend.“<sup>23</sup> Auf der Rechte-Ebene sind die chinesischen Stadtbürger nur Mitglieder der Sippe, durch die Ahnentempel verkörpert, ihre Hauptverantwortung ist es primär, den Familienklan zu schützen. Auf der Verwaltungsebene steht die Regierung direkt der Einzelfamilie gegenüber.<sup>24</sup> Die Blutsverwandtschaft beeinflusste die Gesellschaftsstruktur innerhalb der Stadt jedoch indirekt sehr stark. Die Stadtbewohner gingen „städtischen Berufen“ nach aber ihr Leben und ihre Philosophie war ähnlich dem Leben und Denken der

---

die Hauptstadt Xianyang umgesiedelt und in der Xihan-Dynastie wurden 1.200.000 reiche Familien in die Hauptstadt und Umgebung umgesiedelt. vgl.: Ge Jianxiong: 1991, S. 379-380

<sup>18</sup> Vgl.: Dong, Jianhong: 2004, S. 224

<sup>19</sup> Anmerkung: etwa die Stadtmauer von Peking. Fünf Dynastien nutzten den gleichen Ort, jedoch war die Position ganz unterschiedlich und die wiederholte Nutzung der alten Stadtmauern war beschränkt. vgl.: Hua, Lanhong, S. 14

<sup>20</sup> Vgl.: Gao, Yuan, Lin Yong-le: 2004, S. 49

<sup>21</sup> Anmerkung: Golany benannte die chinesische Kosmologie als „geometrische Kosmologie“. Die Rationalität liegt darin, dass das Universum ein Ganzes ist und es symmetrisch, regelmäßig und harmonisch sein sollte. vgl.: Yang, Xiaoyan: 2007, S. 74

<sup>22</sup> Vgl.: Bendix, Reinhard: 1977, S. 100

<sup>23</sup> Vgl.: Max Weber: 2006, S. 860-861, 866, 880

<sup>24</sup> Vgl.: Huang, Renyu: 1982, S. 276

Bauern auf dem Land,<sup>25</sup> sie waren nicht unabhängig und hatten keine besonderen Rechte.

Im Gegensatz zu den Beamten gehörten Geschäftsleute der Unter- oder der Mittelschicht an, ähnlich den Berufen des Dienstleistungssektors.<sup>26</sup> Die typische Hierarchie der traditionellen Gesellschaft ist unterteilt in „Shi (士 gelehrte Beamte), Nong (农 Bauern), Gong (工 Handwerker), Shang (商 Geschäftsleute).“ - eine von der landwirtschaftlichen Kultur beeinflusste Gesellschaft.<sup>27</sup> „In der Tang-Dynastie, the rural society was essentially self-sufficient, the urban-rural link being more political (administrative) than economic. Late and post-Tang-Dynastie [...] made possible the emergence of a hierarchy of urban centers whose market functions handled local and interregional trade.“<sup>28</sup>

Der Grundstückshandel in den chinesischen Städten wurde nicht gefördert, weshalb die Immobilienwirtschaft unterentwickelt war. Die Stadt bezog einen großen Teil der Steuern direkt von den Bauern, die Steuereinnahmen von den Geschäftsleuten waren dagegen eher instabil; der Steuerbeitrag der Geschäftswelt hatte keine politische „Bedeutung“.<sup>29</sup>

Zusammengefasst waren die chinesischen Städte zwar urbane Städte, sie besaßen jedoch **kein selbstbewusstes „Bürgertum“, keine „Stadtgemeinde“ und keine besonderen Bürgerrechte;**<sup>30</sup> trotz der langen Blütezeit der Song-Dynastie entwickelte sich deshalb kein marktwirtschaftlich ausgerichtetes Wirtschaftssystem. Bei den chinesischen Städten beruht deren Kultur auf einem **landwirtschaftlich-sozioökonomischen Hintergrund von Bedeutung.**

<sup>25</sup> Anmerkung: „Das kulturelle Konzept mit der Durchdringung der Bedeutung der Sippe überschreitet die Grenze des Blutverbandes, jedoch ist die Verwaltung noch in der Form von Familien organisiert. Der Kaiser wird als „Sohn des Himmels“ bezeichnet, die Beamten sind „Elternbeamte“ und der Herrscher und seine Vasallen in einem Verhältnis wie Vater und Sohn (君臣如父子). Daraus ist leicht abzulesen, dass die alten chinesischen Städte ähnlich einer Familie organisiert waren. Die Eltern standen im Zentrum des Systems und der Kaiser stellte die „Eltern des Staates“ dar, die Hauptstadt die „Eltern der Region“, der Kreis die „Eltern der Gemeinde“ und die Gemeinde die „Eltern des Dorfes.“ siehe: Wei, Haoyan: 1999 S.57

<sup>26</sup> Anmerkung des Verfassers: „Guan Zi Xiao Kuang(管子·小匡): „gelehrte Beamte, Bauern, Handwerker und Geschäftsleute sind die Hauptbestandteile eines Staates.士农工商四民者，国之石（柱石）民也.“

<sup>27</sup> Anmerkung: F.M.Mote hat auch das höchste Entwicklungsziel - gelehrte und Beamte - detailliert vorgestellt. vgl.: F.M.Mote: 1996, S. 152

<sup>28</sup> Siehe: F.W.Mote: 1996, S. 165

<sup>29</sup> Vgl.: Fei, Xiaotong: 1947, S. 255

<sup>30</sup> Vgl.: Weber, Max: 2006, S. 850



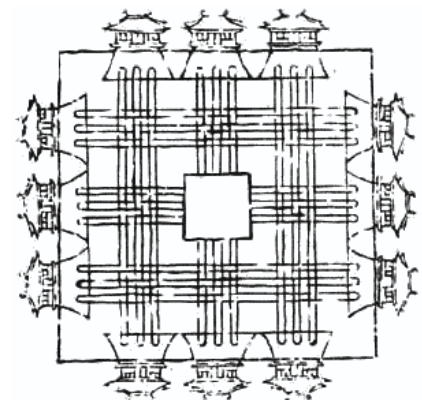
### 3.1.3 Die traditionelle chinesische Stadtplanung, Stadtgestalt und ihre vielfältige Bedeutung

Nach den Forschungen von Mote, F.W. ist die Stadtgestalt der chinesischen Stadt sehr stabil.<sup>31</sup> Sie repräsentiert **das Weltbild, politische Macht, Philosophie, die Theorie des Feng Shui, die gesellschaftliche Hierarchie und die Ahnen-Kultur auf einer tiefen Ebene.** Dieses Ordnungssystem beruht auf den regionalen Wirtschaftsgrundlagen, der Verkehrslage, der jeweiligen Bevölkerung und vielfältigen weiteren Faktoren, welche eine Stadt beeinflussen und als Ganzes ausmachen; zusammen erzeugen sie die Identität des Stadtbildes.

In der traditionellen chinesischen Vorstellung hat nach Wu, Weijia die Stadtgestalt insbesondere zwei Funktionen: **Erstens, den räumlichen Ausdruck eines tieferen Inhaltes (die Gesellschaftsordnung, die politische Autorität, die Feng Shui-Philosophie),** die äußere „Form“ der Ordnung der Stadt in der **räumlichen** Darstellung des Gesellschaftssystems, also das „**Räumliche**“ und **Zweitens, der Inhalt des chinesischen Gesellschaftssystems, die Repräsentation der hierarchischen Ordnung der chinesischen Gesellschaft,** also das „**Gesellschaftliche**“.<sup>32</sup>

Eine seit Jahrtausenden fast unveränderte Gesellschaftshierarchie bestimmte eine stabile Stadtgestalt. Schon die ältesten Hinweise auf kulturell geprägte Aktivitäten in China (Yin Xu, Shang Dynastie, ca. 1300 v.Chr.) weisen einige wichtige Stadtbildcharaktere der chinesischen Stadt auf, wie z.B. Schützengräben, hierarchische Einflüsse zwischen dem Fürstentum und dem Landhaus, die Anordnung der Hauptgebäude des Fürstenhofes entlang einer Achse etc.<sup>33 34</sup>

In der Zhou-Dynastie (1027-256 v.Chr.) wurden **die wichtigsten Grundelemente des chinesischen Stadttypus in geschichtlichen Dokumenten festgehalten.** „Zhou Li“, das erste und wichtigste Ritualbuch des Staates behauptet Folgendes: Nur der Kaiser baut Staat (Stadt) 惟王建国, er kann deren Orientierung definieren 辨方正位-Übertragung des Rechts auf den Staat (Stadt), dieses Prinzip soll sich auf die ganze Gesellschaft übertragen 体国经野. Der Kaiser hat die Aufgabe, die Hierarchie und die Reihe von Raumelementen zu bauen, dadurch die Hierarchie durchzusetzen und alle Einwohner sich daran halten zu lassen, mit dem Ziel, dass durch das System die Stellung des Kaisers anschaulich gemacht, verstanden und geglaubt wird.<sup>35</sup>



**Abb. 3.2**  
Das Stadt-Urmodell der traditionellen Stadt „Kao Gong Ji“

<sup>31</sup> Vgl.: Mote, F.W.: 1999, S. 970-972

<sup>32</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 31

<sup>33</sup> Vgl.: Liu, Dunzheng: 1984, S. 30-31

<sup>34</sup> Anmerkung: Erlitou-Kultur 二里头文化 ist die Kultur der späteren Xia-Dynastie. Dort wurde die alte Stadt der späteren Xia-Dynastie ausgegraben. Zumindest ist dies ein Beweis dafür, dass in der Antike, mit der Entstehung und Entwicklung der gesellschaftlichen Hierarchie, auch eine Hierarchie in Bezug auf das Wohnen und den Raum entstand. vgl.: Yang, Xiaoyan: 2007, S. 78-79

<sup>35</sup> Vgl.: Die Forschung von Yang, Xiaoyan über die Verbindung von dem quadratischen System und den stufigen Räumen der alten chinesischen

Das Buch „Kaogong Ji“ aus der Zhou Dynastie ordnet die Form der Stadt nach folgendem Muster:

*Die Stadt soll eine quadratische Form haben, jede Seite der Stadtmauer neun „Li“ (里) lang, mit drei Toren; in der nord-südlichen, sowie ost-westlichen Richtung je neun Straßen, jede Straße neun Züge breit; Ahnen-Tempel an der linken Seite (östlich), Erdgötter-Tempel rechts (westlich), Palast vorne (südlich), Markt hinten (nördlich) [...]“<sup>36</sup> (vgl. Abb. 3.2<sup>37</sup>).*

Diese Prinzipien beeinflussten nachhaltig die chinesischen Städte. Der Arbeit „Chinese Ancient City Planning History (中国古代城市规划史)“ von He, Yeju (贺业钜) aus der Xi Zhou-Dynastie (11. Jahrhundert v.Chr.) zufolge war dies die Zeit der Sklavengesellschaft. Am Anfang der Dynastie wurden mehrere Königreiche gegründet, der Anfang des Feudalismus. „In der Frühlings- und Herbstperiode (770 bis 475 v.Chr.) sowie zur Zeit der Kriegs-Reiche (475 bis 221 v.Chr.) veränderten sich die politischen und wirtschaftlichen Zustände dramatisch.“<sup>38</sup> Um die eigene aktive militärische und wirtschaftliche Kraft zu erhöhen, hatte jedes Königreich Innovationen eingeführt und mehr als 140 nationale Hauptstädte und viele weitere Städte gegründet.“<sup>39 40</sup> Die Stadtgrundrisse der Hauptstädte der Königreiche „Jing“, „Qi“, „Zheng“, „Han“ und „Yan“ zeigten einige Merkmale des Stadttypus von „Kaogong Ji“ der Zhou-Dynastie, sowie den neuen Einfluss wirtschaftlicher Anforderungen, z.B. die Berücksichtigung der Topographie, wirtschaftlich angelegte Straßensysteme, differenzierte Gewerbenutzungen etc.;<sup>41</sup> dies waren bewusste Arbeitsergebnisse der Stadtplanung.<sup>42</sup> Auch sind sie die frühesten nachgewiesenen sogenannten „Neuen Städte“ in der Geschichte.

In der Han- (202v.Chr.-220n.Chr.) und Tang-Dynastie (618-907n.Chr.) **folgten die chinesischen Städte einem klaren hierarchisch organisierten System**,<sup>43</sup> nach innen orientiert als eine klare Form des

---

Städte. vgl.: Yang, Xiaoyan: 2007, S. 71-72

<sup>36</sup> Anmerkung: eigene Übersetzung nach: Ji, Kaogong: 1956, S. 260

<sup>37</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, Abb. 2-2-3

<sup>38</sup> Siehe: He, Yeju: 1986, S. 2

<sup>39</sup> Siehe: Zhou, Yixing: 1995, S. 201

<sup>40</sup> Siehe: He, Yeju: 1986, S. 196

<sup>41</sup> Anmerkung: „Staat“ von den Feudalherren konnte mit bestimmtem Umfeld die Gesellschaft im Sinne von Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft umfassend verwalten, so ist dieser Staat wie die Stadt von heute (in China). vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 66

<sup>42</sup> Vgl.: He, Yeju: 1986, S. 8

<sup>43</sup> Anmerkung: Bereits ab der Sui- und Tang-Dynastie gab es eine Hierarchie der Stadtanordnung. Bei den gewöhnlichen Städten war diese Hierarchie regelmäßig. Nach den vorliegenden Informationen gab es dabei drei Abstufungen: die Fläche von 16 Blöcken (坊), von vier Blöcken und von einem Block. Das Layout der Landeshauptstadt hatte auch ein bestimmtes Modell: Die Stadt war meistens quadratisch angelegt und in der Mitte jeder Seite befand sich ein Stadttor. Innerhalb der Anlage waren Querstraßen angelegt, welche die Stadt in vier Bereiche unterteilten. Entsprechend der Größe der Stadt war die Blockzahl unterschiedlich, jeder große Bereich einer großen Landeshauptstadt hatte vier Blocks, jeder große Bereich einer mittleren Landeshauptstadt hatte einen Block und die Kreisstadt als die kleinste Stadt,

Rastersystems mit dazwischen angeordneten Naturelementen.<sup>44</sup> Die zentrale Achse und die starke Ordnung wurden wichtige Elemente der Stadtgestaltung. Das Prinzip **geschlossener Blöcke** (里坊制度) dominierte in der Stadt.

Seit der Song-Dynastie (960n.Chr. bis 1279n.Chr.) waren **die Wirtschaftsfunktion und ein lebendiges Stadtleben wichtige Charaktere der Stadt**, was von dem Geschlossene-Blöcke-Prinzip (里坊制度) geleitet wurde, in dieser Zeit wurde ein **offeneres Block-Prinzip** (市坊制度) präferiert, welches durch Marktnutzungen an den Blockrändern gekennzeichnet war.<sup>45</sup> Die räumliche Gestalt der chinesischen Stadt erreichte **ein festgesetztes Muster**.<sup>46</sup> In der Arbeit von Wu, Weijia wird auf vielfältige Bedeutungssysteme hingewiesen, die großen Einfluss auf das Stadtbild hatten.

„Der Städtebau soll zuerst durch die Beobachtung der Bewegung der Sonne am Tag und des Sternbildes - Großer Bär - in der Nacht, die genaue Nord-Süd-Richtung feststellen, um die korrekte Stellung der Stadt, die gegründet werden soll, zu lokalisieren, dies nennt man – Orientierung -. Danach werden der kaiserliche Ahnentempel zur linken, der Tempel für den Gott des Ackers und den Gott der Feldfrüchte zur rechten, den Hof des Kaisers vor, und der kaiserliche Markt hinter dem Palast lokalisiert, das heißt Ordnung - Festsetzung: Der Städtebau regelt das Hohe oder Niedere, Große oder Kleine des Kaiserpalastes, die kaiserlichen Tore, die Schlosshalle etc., die wie die Kleidung des Kaisers mit dem Status des Kaisers harmonisiert werden muss, was mit Staatsformdarstellung gleichzusetzen ist.“<sup>47</sup> Die Chinesen versuchten, mit Hilfe der bildlichen Analogie, diese Bedeutung in der Übertragung auch im baulichen Detail des Wohnhauses und besonders im privaten Garten darzustellen.

Aus der oben genannten Darstellung wird ersichtlich, dass die **ideologische (Konfuzianismus und Taoismus), die religiöse (Vorstellung von Göttern und Buddhismus) sowie die gesellschaftliche Ordnung hinter der räumlichen Gestalt der Stadt stehen**.<sup>48</sup>

---

hatte die Fläche von einem Block. vgl.: Su, Bai: 1990, S. 284

<sup>44</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele Xi'an, S. 141

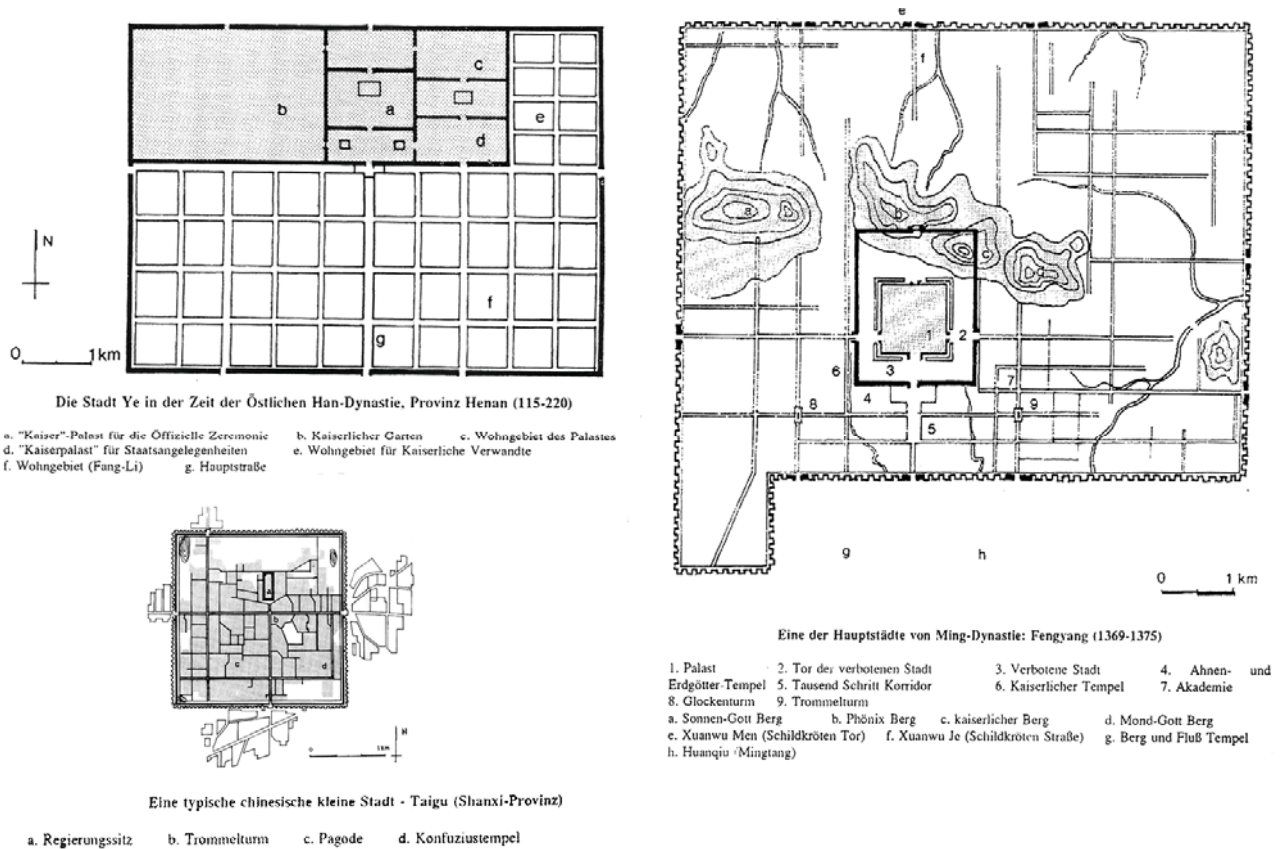
<sup>45</sup> Vgl.: He, Yeju: 1986, S. 11

<sup>46</sup> Anmerkung: Während der Blütezeit des Konfuzianismus wie z.B. in der Ming- und Qing-Dynastie wurde besonders betont, dass Städte quadratisch symmetrisch sind. Das Layout sollte sich dem „Willen des Gottes“ anpassen, das Konzept von „Rechtgläubigkeit“ zeigen und die Forderung der Hierarchie äußern. vgl.:Yang, Xiaoyan: 2007, S. 71-72

<sup>47</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 208

<sup>48</sup> Anmerkung: Collins (1976) hat darauf hingewiesen: „the early use of the geometrical and cosmological speculation, such as the desire to establish harmony between the order of universe and the man-made environment.“ siehe: Collins: 1976, S. 25

Darin zeigt sich der tiefere Sinn des Bedeutungssystems und welches **vielfältige** (ideologisch, religiös, gesellschaftlich) **stadtgestalterische Bedeutungssystem in der chinesischen Stadtplanung** existiert. Über Jahrtausende kann man in vielen Stadtgrundrissen das Muster dieser idealen chinesischen Stadt ablesen (vgl. Abb. 3.<sup>49</sup>).



**Abb. 3.3**  
 Die Stadtgrundrisse einer Zeitspanne von 2.000 Jahren zeigen das gleiche Städtebau-Urmodell, die Kombination aus dem Stadt-Urmodell Kao Gong Ji und dem konkreten besonderen örtlichen Hintergrund.  
 a: die Stadt Ye in der Zeit der östlichen Han-Dynastie, Provinz Henan (115-220 n.Chr.)  
 b: Taigu, Provinz Shanxi (heutige alte Stadt) c: eine Hauptstadt der Ming-Dynastie (1369-1375 n.Chr.)

<sup>49</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 21,91,119

## **[FALLBEISPIEL]: Xi'an, Tang Dynastie: ein Beispiel für viele alte chinesische Städte**

### **Kontext der Stadt:**

*Xi'an ist die chinesische Stadt, welche in der Geschichte Chinas am längsten Hauptstadtfunktionen hatte und eine repräsentative Metropole der Tang-Dynastie war. Zwölf Dynastien errichteten ihre Hauptstadt dort, über einen Zeitraum von 1.100 Jahren. Vom 11. Jahrhundert v.Chr. bis zum 9. Jahrhundert n.Chr. war sie die Hauptstadt der drei bedeutendsten Dynastien (Qin, Han, Tang) und das kulturelle, wirtschaftliche und politische Zentrum des alten Chinas. Immer wurde eine Neue Hauptstadt für die neue Dynastie geplant und gebaut, jedoch veränderte sich ihre Lage im Verhältnis zu der vorherigen Stadt nur geringfügig. Alle diese Neuen Städte folgten einem ähnlichen „Stadtmodul“, welches stark von dem Urtypus des „Kao Gong“ beeinflusst war. (vgl.*

*Abb. 3.4 )*

*In der Stadt Chang'an aus der Zeit der Tang-Dynastie, heute Xi'an genannt (83,1 qkm), war der Stadtgrundriss quadratisch (9,7 km x 8,6 km) und symmetrisch angelegt und durch ein gerades, rasterförmiges Straßennetzwerk erschlossen. Die rechtwinklig um die Anlage angeordnete Stadtmauer aus Stampflehm (12 Meter breit und 5 Meter hoch), war auf jeder Seite von drei Stadttoren durchbrochen. Die, durch die Stadtmitte verlaufende Nord-Süd-Achse war die 150 Meter breite Zhuque Tor-Straße. Die starke geometrische Ordnung in den Grundrissen verzahnte sich mit der organischen, fließenden umgebenden Natur und war ein Beispiel für die „Yin Yang“-Philosophie des chinesischen Städtebau, das Rastersystem der Grundrisse als Symbol der Ordnung, das künstliche Gesellschaftselement - „Yang“ und dem Wasser als fließendes organisches Naturelement - „Yin“. (vgl. Abb. 3.5)*

*Im Norden verortet, befand sich, mittig angelegt der Palast (2.820 x 1.492 Meter, durch eine Mauer geschützt), zwei Marktviertel (nach außen geschlossen und von innen erschlossen, je 1.025 x 927 Meter), im Süden waren geschlossene Wohnfelder (110 Blöcke, ca. Nord-Süd 500 x 838 m, West-Ost 550m x 1.125 m) verortet.*

*Die Straßen (die sechs Hauptstraßen mit der „Kaiserspur“ in der Mitte zwischen den Toren hatten eine Breite von mehr als 100 Metern) wiesen neben der Verkehrsfunktion keine Geschäftsnutzung auf, sie trugen die rituelle Funktion und waren bei wichtigen Veranstaltungen und Festen doch öffentliche Räume für alle Stadtbewohner. Die Tempel wurden entweder in einer guten Lage innerhalb fast jeden Wohnfeldes oder außerhalb der Stadt in einer schönen Berglandschaft angelegt, sie hatten keine übergeordnete Lage und waren wichtige Plätze des Stadtlebens – das größte Theater in Xian wurde damit kombiniert. Im Frühling waren die Freiräume Süd Xian`s, des Flusses, des Furong-Park, des Qujiang-Sees oder des Daci-Tempels bevorzugte öffentliche Orte der Stadtbewohner.*



(„进士开宴常寄其间...曲江之宴，行市罗列，长安几于半空.“<sup>50</sup>)

Entsprechend der Gesellschaftsschicht wurden die Stadteinwohner in unterschiedlichen geschlossenen Wohnvierteln untergebracht,<sup>51</sup> direkt um den Palast die Bereiche für Edelleute und Beamte, welche sich wiederum in Bezug auf die Größe, das Farbsystem, die Zahl, die Eingangsgestaltung und die Inneneinrichtung nach der Hierarchie gliederten.<sup>52</sup>

Die nach innen orientierten Wohnquartiere<sup>53</sup> beinhalteten innere Dienstleistungen sowie öffentliche Räume und gliederten sich durch die Straßenkreuzungen und die West-Ost-Straße (15 m breit) weiter in Hofhausgruppen unterschiedlicher Größen.

Am Ende der Tang-Dynastie wurde die Geschlossenheit der Kaiserstadt Xian langsam aufgelöst. Der Markt tauchte überall auf, etwa auf Brücken, Häfen oder Straßenkreuzungen.<sup>54</sup> Im Jahr 853 n.Chr. wurde rechtlich erlaubt, die Geschlossenheit des Marktviertels nach außen zu „veröffentlichen“.<sup>55</sup> Die geschlossenen Blockränder öffneten sich hin zu der Straße, woraufhin Geschäftsstraßen am Ende der Tang-Dynastie entstehen konnten.<sup>56</sup>

<sup>51</sup> Anmerkung: Diese Struktur entstand nach der Ye Stadt der nördlichen Wie-Dynastie. Das Management hatte zwar bereits eine Verwaltungsorganisation unter dem feudalen System, jedoch wurde diese Verwaltungsorganisation noch durch die zentrale militärische Kontrolle unterstützt. vgl.: Su, Bai: 1978, S. 42

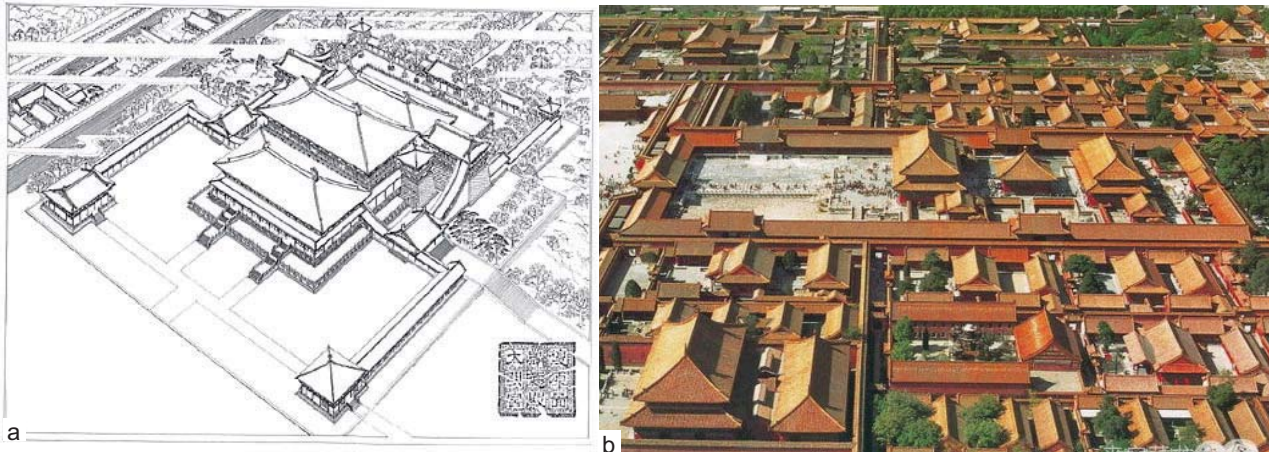
<sup>52</sup> Anmerkung: Generell hat Herr Fu, Xinian die Wohnungen von Chang'an in der Sui- und Tang-Dynastie in verschiedene Klassen unterteilt: sehr gute Wohnungen für Beamte oberhalb der dritten Klasse (三品), bessere Wohnung für normale Beamte, gemietete Wohnungen der Beamten auf unterer Ebene, die allgemeinen Wohnungen etc. Innerhalb dieses Systems wurden die Wohnungen für die Beamten oberhalb der dritten Klasse (三品) wiederum in die größten, qualitativ minderen und noch geringerwertigen drei Schichten unterteilt. vgl.: Fu, Xinian: 2001); dies bedeutet, dass in der Sui- und Tang-Dynastie die Wohnungen nach der Hierarchie ausgegeben wurden. Außerdem wurde noch ergänzt, dass die Stadt Pingchengjing, welche das System von Chang'an nachahmte, über detaillierte Regelungen der Verteilung von Wohnungen nach der Hierarchie verfügte. Damals waren die Ränge der Beamten in Japan nach „Wei 位“, wie in China in der Tang Dynastie, nach „Pin 品“ geordnet. Beamte von drei „Wei“ oder noch höher, bekamen vier Chos, von vier bis fünf „Wei“ bekamen ein Cho, von sechs „Wei“ bekamen 1/2 „Cho 町“, von sechs bis sieben „Wei“ bekamen 1/4 Cho, von sieben „Wei“ bekamen 1/8 Cho, von sieben bis acht „Wei“ bekamen 1/16 Cho, von acht „Wei“ bekamen 1/32 und ohne „Wei“ 1/64. vgl.: Cho, He, Congrong: 2007, S. 61

<sup>53</sup> Anmerkung: Nur die Beamten, deren Rang höher als drei „Pin“ war, konnten die Tür zur Straße öffnen, die anderen konnten die Tür nur nach innen öffnen. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 159

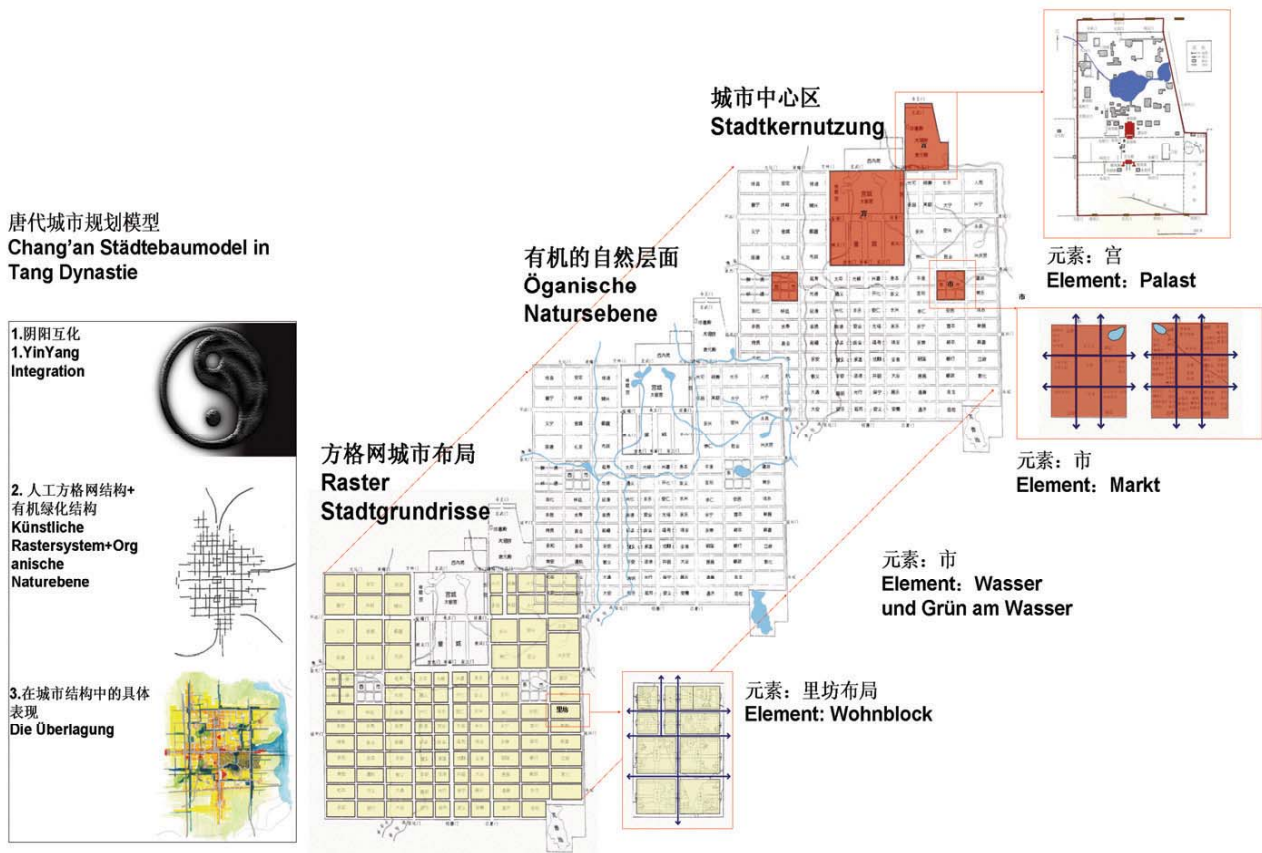
<sup>54</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 214

<sup>55</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 215

<sup>56</sup> Anmerkung: (Ab dem Ende der Tang-Dynastie) Seitdem das Mietsystem des Ackerlandes auf dem Land durchgesetzt wurde, schwächte sich die Abhängigkeit der Bauern vom Gutsbesitzer ab. Die Landbewohner konnten in der Folge frei in die Stadt umziehen. Das hat nicht nur die Entwicklung des Handels in der Stadt, sondern auch die Erweiterung der Städte selbst gefördert, endlich wurde das alte strenge System der Stadterweiterung durchbrochen. vgl.: Li, Xiaocong: S. 222



**Abb. 3.4**  
 Die Weiterführung der Städtebautypologie (a) Daming Palast der Tang-Dynastie, (b) Verbotene Stadt in Beijing aus der Ming-Dynastie



**Abb. 3.5**  
 Ordnungssystem des Stadtbildes von Chang'an in der Tang-Dynastie (618 bis 907)

### 3.1.4 Der gemeinsame Charakter der traditionellen chinesischen Neuen Städte

Die Stadtbilder, wie auch die Stadtgrundrisse der chinesischen Städte weisen weit mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede in ihrer dreitausendjährigen Entwicklung auf. Der Charakter der chinesischen Stadt kann als der Typus der chinesischen Neuen Städte vor 1840 verstanden werden.

Zeitphase:

- Kaiserreich China der Shang-Dynastie (17. Jahrhundert bis 11. Jahrhundert v.Chr.<sup>57</sup>) bis 1840<sup>58</sup>

Hauptziel:

- **Sitz der zentralen und lokalen Regierung** und ihrer direkten und indirekten Dienstleistungen, ihr militärischer Schutz, Besteuerung und Kontrolle des Landes, Wohnort der Stadtgesellschaft und der Beamten im Ruhestand.
- Neubau der zerstörten Stadt nach dem Krieg oder Hauptstadt bei den Dynastiewechseln.
- Zentraler Markort und Gewerbezentrum der Region.<sup>59</sup>

Grundsätze:

- Die Stadt war wesentlicher **politischer und wirtschaftlicher Knotenpunkt** in der hierarchischen Struktur der Machtpyramide.
- Das Stadtbild war **materieller und formaler Ausdruck der gesellschaftlichen Hierarchie, Ideologie und der Fengshui-Theorie**.<sup>60</sup>

Organisation und Durchsetzung:

- Verwaltung, Kontrolle und Finanzierung hauptsächlich durch die **Zentralregierung**, die Beratung des Sippenführers war wesentlicher Teil der wichtigen Verwaltungsmittel.
- Beim Bau der öffentlichen Einrichtungen wie Straßen, Brücken, Tempel oder Friedhöfen, wurde lokalen Klans und Hauswirten empfohlen, die Infrastruktur und ihre Unterhaltung durch

<sup>57</sup> Anmerkung: Li, Xiacong ist der Meinung, dass die chinesischen Städte aus der früheren Shang-Zeit, 3.000 Jahre v. Chr., stammten. vgl.: Li, Xiacong: 2007, S. 87; Yin Xu (殷墟) war in den letzten 273 Jahren der Shang-Dynastie die Hauptstadt, sie ist die erste chinesische Stadt, die nicht nur durch die Literatur, sondern auch durch Ausgrabungen bestätigt wurde. vgl.: Liu, Dunzhen: 1984, S. 31

<sup>58</sup> Anmerkung des Verfassers: 1840 - Opium Krieg, ist die offizielle Markierung einer halb-feudalen, halb-kolonialen Zeit von China.

<sup>59</sup> Anmerkung: Schon in der Frühlings- und Herbstperiode waren Städte bereits regionale Verkehrsknotenpunkte. Städte, die sich in dieser Position befanden und als zentrale Städte oder Geschäftszentren ausgewählt wurden, wurden berühmte Handelsstädte. Nach der Song-Dynastie war diese Funktion immer wichtiger. vgl.: Li, Xiacong, S. 70

<sup>60</sup> Anmerkung: z.B. in Dadu (heutiges Beijing), Yuan-Dynastie, wird die Philosophie des Konfuzianismus, Buddhismus, Daoismus mit einbezogen. Die Stadt Dadu ist die beste Verwirklichung des Urmodell von „Kao Gong Ji“ und verkörpert das konfuzianische Prinzip: der Kaiser steht an oberster Stelle. vgl.: Liu, Dunzhen: 1984, S. 268

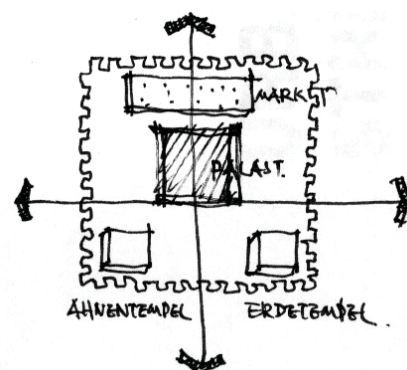
Spenden zu finanzieren.

Ausgewogenheit:

- Die Stadt war nicht der Gegensatz zum Land, sondern das **Herz der Provinz**.<sup>61</sup> Für den Fall, dass es aufgrund der ungünstigen Lage keine starke Dienstleistungsindustrie gab, eine relativ typische Situation, lebten viele Städte von der **Landwirtschaftssteuer und der Verpachtung von Land der umgebenden Provinz**.<sup>62</sup>
- Die chinesischen Feudalreiche verboten nicht absolut die Bevölkerungsbewegungen zwischen Stadt und Land. Die Stadt erweiterte sich häufig über die Stadtmauer hinaus.<sup>63</sup> Innerhalb der Stadt bestand die Gesellschaft deshalb aus **vielfältigen sozialen Schichten und Berufen**; <sup>64</sup> dazu gehörten Hausbesitzer ebenso wie Bauern.<sup>65</sup>

Nutzung:

- Die **Hauptfunktion der Stadt beruhte auf ihrer gesellschaftlichen Funktion und ihrem räumlichen Träger**: Politisches Herz (Palast oder Amtssitz), Militärischer Schutz (Stadtmauer), Wohn- und Gewerbenutzung (eigene Baufelder) und kontrollierter Markt (Hauptstraße) (vgl. Abb. 3.6 ).<sup>66</sup>
- Die **städtischen öffentlichen Einrichtungen** der traditionellen Städte lagen an bestimmten Orten der Stadt, nicht aus Gründen der Funktionsforderung, sondern vielmehr aus Gründen der



**Abb. 3.6**  
Die Hauptfunktionen im  
Standard-Stadtgrundriss

<sup>61</sup> Anmerkung: In der Shang- und Zhou-Zeit waren Städte nach dem Verständnis der Menschen immer in der Mitte einer Region angelegt. Die „großzügige Hauptstadt der Shang-Dynastie stand in der Mitte des Staates. 翼翼商邑，四方之极(诗经·商颂·殷武) [...] Alle Straßen waren auf den Kaiser fokussiert und wiesen, mit dem Hintergrund der Opferdarbringung, die gleiche Distanz auf. 四方入贡道里均(逸周书·度邑解)“Die Hauptstadt wurde schon zum Vertreter und Bestimmungsfaktor der räumlichen Ordnung. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 65

<sup>62</sup> Vgl.: Fei, Xiaotong: 1947, S. 255

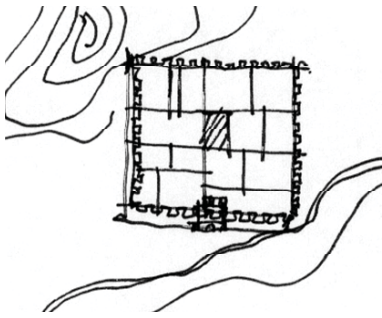
<sup>63</sup> Anmerkung: Die Hauptstraße von Hangzhou verläuft durch das Nordtor und weitere 27 Li (ca. 452m), auf beiden Seiten der Straße waren die Läden angeordnet. Es gab fünf Entertainmentorte (瓦子) in der Stadt, jedoch 16 außerhalb der Stadt. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 236

<sup>64</sup> Anmerkung: Die sozialen Schichten wurden oft in unterschiedlichen Zonen voneinander getrennt, so z.B. in der Qing-Dynastie, wo im Jahr 1648 alle Han-Chinesen aus der Innenstadt vertrieben wurden. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 340

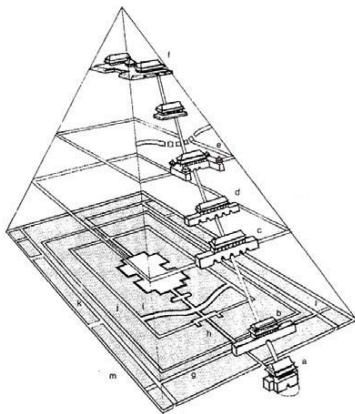
<sup>65</sup> Anmerkung: „Dann „verwaltete“ der König die Bewohner, baute Stadt- und Palastmauer um sie unterzubringen, die Blöcke und Brunnen aufzuteilen, den Markt für den Handel, die Schule für die Erziehung; die Gelehrten, Bauern, Handwerker und Geschäftsmänner - alle hatten ihre eigenen Lebensumstände. (是以圣王域民，筑城郭以居之，制庐井以均之，开市肆以通之，设庠序以教之；士农工商，四民有业。学以居位曰士，辟土植谷曰农，作巧成器曰工，通财鬻货曰商。)” (Geschichte Han-Dynastie-Wirtschaft; 汉书·食货志): Deswegen gab es in der Stadt alle Berufe. In der Qin- & Han-Dynastie waren die Bauern, nicht die Handwerker und Geschäftsmänner, überwiegender Teil der Stadtbewohner. Vgl.: Song, Rentao: 2006, Vol. 5

<sup>66</sup> Anmerkung: Li, Xiaocong war der Meinung, dass mit einem solchen ordentlichen und geschlossenen Blocksystem, wie dem von Chang'an, die Verbrecher keinen Unterschlupf haben würden. Das bedeutete, dass die politische Macht eine kontrollierende Rolle spielte, die Einwohner und deren Handelsaktivitäten wurden streng kontrolliert, weshalb auch Handelsaktivitäten entlang der Straße verboten waren. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 154





**Abb. 3.7**  
Ordnungssystem des Stadtbildes von Chang'an in der Qing-Dynastie (kleinere lokale Stadt) mit ähnlichem Verkehrssystem.



**Abb. 3.8**  
Das ideologische Prinzip, das gesellschaftliche System und die räumliche Ordnung in Beijing

Etikette (礼制元素).<sup>67</sup>

- Ein ähnliches **Nutzungsmodul** gilt für unterschiedliche Funktionen - von der Hauptstadt bis zur Kleinstadt - und unterschiedliche Größen (vgl. Abb. 3.7).<sup>68</sup>
- **Das typisches Rasterverkehrssystem**, viele militärisch bedingte „T“-förmige Kreuzungsknoten,<sup>69</sup> man glaubte, dass dies gegen böse Geister wirke.<sup>70</sup>
- Die chinesische **Stadtstruktur innerhalb der Stadtmauer war stark aufgelockert**, es gab große Landwirtschaftsflächen in der Stadt,<sup>71</sup> **allgemein niedrige Baudichte und Bauhöhen.**

#### Stadtbild

- Die **vielschichtige Raumhierarchie** war die materielle Verkörperung der Funktionen, der Verwaltung und der Gesellschaftsordnung der Stadt (vgl. Abb. 3.8).<sup>72</sup> Die Rang- und Bedeutungshierarchie bestimmte die Größe, Masse, Form und sogar die Farbgebung in der Architektur und den öffentlichen Stadträumen.
- Seit der Ye-Stadt (204-580 n.Chr.) der Caowei-Dynastie erschienen **die zentrale Achse und die symmetrischen Grundrisse** als wichtige Charaktere der chinesischen Stadt,<sup>73</sup> auch der Respekt der Orientierung nach Süden, gemäß „der Ausrichtung des Kaisersitzes 面南而王“.<sup>74</sup>
- Nach Li Xiaocong war das früheste Markenzeichen der chinesischen Stadt die erhöhte Plattform für die Regierung, aus derer die Altarfunktion hervorging, danach kam die Stadtmauer.<sup>75</sup> Das Stadtzentrum in China war ein, nicht zu betretender **Kern, ein Verbotenes Zentrum**. In der Mittel- und Kleinstadt waren entweder der Palast, der Amtssitz oder der Trommelturm am Straßenkreuz gelegen, Symbole der

<sup>67</sup> Anmerkung: z.B. die Nordseite der Stadtmauer, Zhenwu-Tempel (Feuergeist), Kuixing-Tempel (Literaturgeist), Konfuzianismus-Tempel, Literaturschule auf südöstlicher Seite der Stadt. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 385

<sup>68</sup> Anmerkung: in der Song-Dynastie (960-1279) gab es 1.350 Städte mit Amtssitz, davon 130 Städte mit mehr als 10.000 EW, 46 Städte mit mehr als 100.000 EW, sechs Städte mit mehr als 200.000 EW, die Hauptstadt Bianliang mit ca. 1,5 Mio. EW; die gesamten Stadtbewohner entsprachen 12 Prozent der Staatsbürger. In der Ming-Qing-Dynastie gab es drei Städte mit mehr als 1 Mio. EW, ca. zehn regionale Städte von 0,5 bis 1 Mio. EW. Im Vergleich dazu hatten bis zum 15. Jahrhundert nur Paris, Köln und London in West-Europa mehr als 50.000 EW. vgl.: Qi, Xia: 1988, S. 931, 932

<sup>69</sup> Vgl.: Zhang, Yuhuan: 2003, S. 68

<sup>70</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 152

<sup>71</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 90

<sup>72</sup> Anmerkung: Bei der Wohnungsverteilung in Peking während der Ming-Dynastie gab es bereits Hierarchien. Im Jahr 1675 wurden neue Regelungen veröffentlicht, Beamte jeder Klasse hatten bestimmte Standards in Bezug auf die Größe, Materien etc. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 350, 351

<sup>73</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 114

<sup>74</sup> Anmerkung: Die Bestimmung und Erweiterung der Stadtachse Pekings in der Ming-Dynastie und die Verwandlung der Nord-Orientierung in der Yuan-Dynastie hin zur Südseite, stellten die Grundlage für die Planung der ganzen Stadt. Dies war Symbol des Konzeptes, der Ausrichtung gemäß dem Prinzip - „nach Süden ausgerichtet sitzt der König 南面为王“. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 338

<sup>75</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 88



Verwaltung und Überwachung.<sup>76</sup> Sie waren nicht Hauptzentren des Stadtlebens, jedoch **Mittel zur Erzeugung eines Stadtimages und der spürbaren Atmosphäre von „Autorität“**.<sup>77</sup> Die sozialen Kontakte und die öffentlichen Räume dagegen wurden als potenzielle Gegenkräfte der Regierung stark kontrolliert (vgl. Abb. 3.9).<sup>78</sup>

- **Bürgeransammlungen wurden nicht ermutigt, auch fehlten hierfür die entsprechenden Räume.** Die Straßen waren die rudimentären öffentliche Räume der Stadt und auch Einheit der Nachbarschaft. Sie beherbergten außer dem Verkehr auch den öffentlichen Markt und Unterhaltungsnutzungen.<sup>79</sup> Auch die Stadtmauer und die Brücken sowie Vorplätze der öffentlichen Einrichtungen (Tempel, Theater etc.) waren wichtige öffentliche Räume im Stadtleben.<sup>80</sup> **Religiöse** Einrichtungen waren wichtige Ergänzungen auf ziviler Ebene,<sup>81</sup> die öffentlichen Grünflächen waren weitere Orte des regen gesellschaftlichen Kontaktes, insbesondere zwischen den unterschiedlichen sozialen Schichten.<sup>82</sup> Die eigentlichen öffentlichen Orte waren eher die **vielfältigen privaten kommerziellen Einrichtungen** wie Restaurants, Teehäuser, Theater, Casinos, Bordelle etc., die sich seit der Song-Dynastie (960—1279 n.Chr.) schlagartig entwickelt hatten.<sup>83</sup>

---

<sup>76</sup> Anmerkung: Nach der Ming-Dynastie gab es in den kleinen Städten immer einen Trommelturm an der Kreuzung, welcher die Urzeit verkündete. Hier war auch der höchste Punkt der Stadt gelegen, von dem aus das Stadtzentrum kontrolliert wurde. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 385

<sup>77</sup> Anmerkung: Die Realisierung eines traditionellen Stadtzentrums war nicht durch als Zentrum bestimmte Erscheinung (Form, Farbe, Größe, Position usw.) definiert (das Stadtzentrum einer Hauptstadt war die geographische Mitte der Stadt, jedoch nicht das Lebenszentrum) [...] das Zentrum im Herz überschritt die physische Erscheinung (als räumlicher Treffpunkt), man fühlte dann in diesem eher das „Image“ des Zentrums bzw. seine „Verbotenheit“. Ein solches Zentrum war das „Denken im Herz“. vgl.: Wei, Haoyan: 1999, S. 60

<sup>78</sup> Anmerkung: Nach Zhu's Forschung wurde in der chinesischen traditionellen Stadt die Architektur vernachlässigt, die Architektur-Typologie war vereinfacht, in Klassen gegliedert und mit einer großen Menge Text gekennzeichnet. Die vielfältigen Stadträume begannen mit Hofhäusern und entwickelten sich kreisförmig mit ähnlichen Raum-Typologien nach außen, dies verdeutlichte die entsprechende Raumzugehörigkeit. vgl.: Zhu, Wenyi: 1993, S. 120

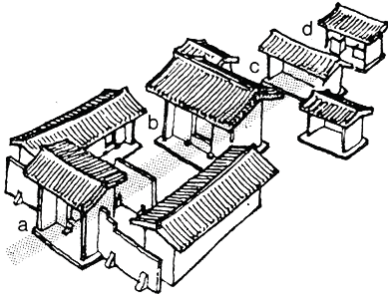
<sup>79</sup> Anmerkung: Das gesellschaftliche Leben der alten chinesischen Städte fand im öffentlichen Raum, auf der Straße, auf dem Platz etc. statt. Im Vergleich mit dem modernen Leben war es viel offener, kollektiver und horizontal, es war lebendiger und menschlicher. vgl.: Wei, Haoyan: 1999, S. 58

<sup>80</sup> Vgl.: Wang, Di: 2006, S. 31-49

<sup>81</sup> Anmerkung: Li, Xiaocong: Noch vor dem Städtebau von Luoyang in der nördlichen Wei-Dynastie wurde der buddhistische Tempel organisiert. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 123

<sup>82</sup> Anmerkung: Viele Städte hatten öffentliche Parks für alle Einwohner und besonders gepflegte Gärten für die Gelehrtengruppen, so z.B. der Schlangen-West-See „瘦西湖“ in Yangzhou. Zwischen einem Band aus privaten Gärten auf beiden Seiten waren der See und die Wasserfront für alle Einwohner öffentlich zugänglich gelegen. Darin verortet waren die Gärten „Ping Shan Tang (平山堂)“, Tempel, Teehäuser, Restaurants und Märkte, wichtige öffentliche Orte für Bewohner und Besucher. vgl.: Finanne, A.: 2004, S. 178-179

<sup>83</sup> Anmerkung: Mit der Entwicklung des Marktes wurde das Stadtleben dynamischer, ein Beispiel dafür war die Stadt Hangzhou in der nördlichen Song-Dynastie. Nicht nur das Essen, die Kleidung, sondern auch die



**Abb. 3.10**  
Das typische Wohnhaus in der Han-Dynastie.

- **Die Harmonie zwischen der Stadt und der Natur war ein zentrales Thema chinesischer Neu-Städte-Kultur.** Wei, Haoyan hat darauf hingewiesen, dass die chinesischen Freiräume zwei Charaktere aufwiesen: **die strenge geometrische Anordnung von Raumsequenzen und der fließende Szenenwechsel der Freiräume (步移景异)** unter dem Einfluss der chinesischen typischen „Natur-Zivilisation“.<sup>84</sup> Ausgehend vom Stadtbild versuchte die Stadt ein harmonisches Stadtleben und eine Stadtkultur zu entwickeln.<sup>85</sup> Natürliche Berge, Seen und Flüsse sowie Landwirtschaftsflächen in organischen, freien Formen wurden oft mit dem geradlinigen Rastersystem des Stadtgrundrisses kombiniert.
- Die Nachbarschaft verwandelte sich von einer geschlossenen Nachbarschaft<sup>86</sup> mit „Li Fang“ als Einheit, hin zu einer offenen Nachbarschaft mit Straßenblöcken als Einheit.<sup>87</sup> **Das Familienleben in den privaten Räumen war nach innen orientiert**, geschützt und als sehr wichtig respektiert. Innerhalb der Hofhäuser waren die Räumlichkeiten der Familienmitglieder nach der Hierarchie der Familie geordnet<sup>88</sup> (vgl. Abb. 3.10<sup>89</sup>).

Unterhaltung wurden immer „bunter“, „Theater, Kneipen, Freudenhäuser, Tempel etc. gab es überall. vgl.: Wei, Haoyan: 1999, S. 58

<sup>84</sup> Anmerkung: Die Kunstwerke der Gartenräume zeigten die zwei Charaktere der chinesischen Städte: die strenge geometrische Anordnung von Raumsequenzen und der fließende Szenenwechsel der Freiräume. Die meisten Hauptstädte waren „ordentlich“ und die Städte in Südchina oder Regionen mit vielfältiger Topographie waren eher variabel. Wegen der geringen Schätzung wirtschaftlicher Interessen und der Schätzung der Natur als Symbol der „Freiheit“, zeigten die chinesischen Städten eher eine aufgelockerte Struktur. vgl.: Wei, Haoyan: 1999, S. 59

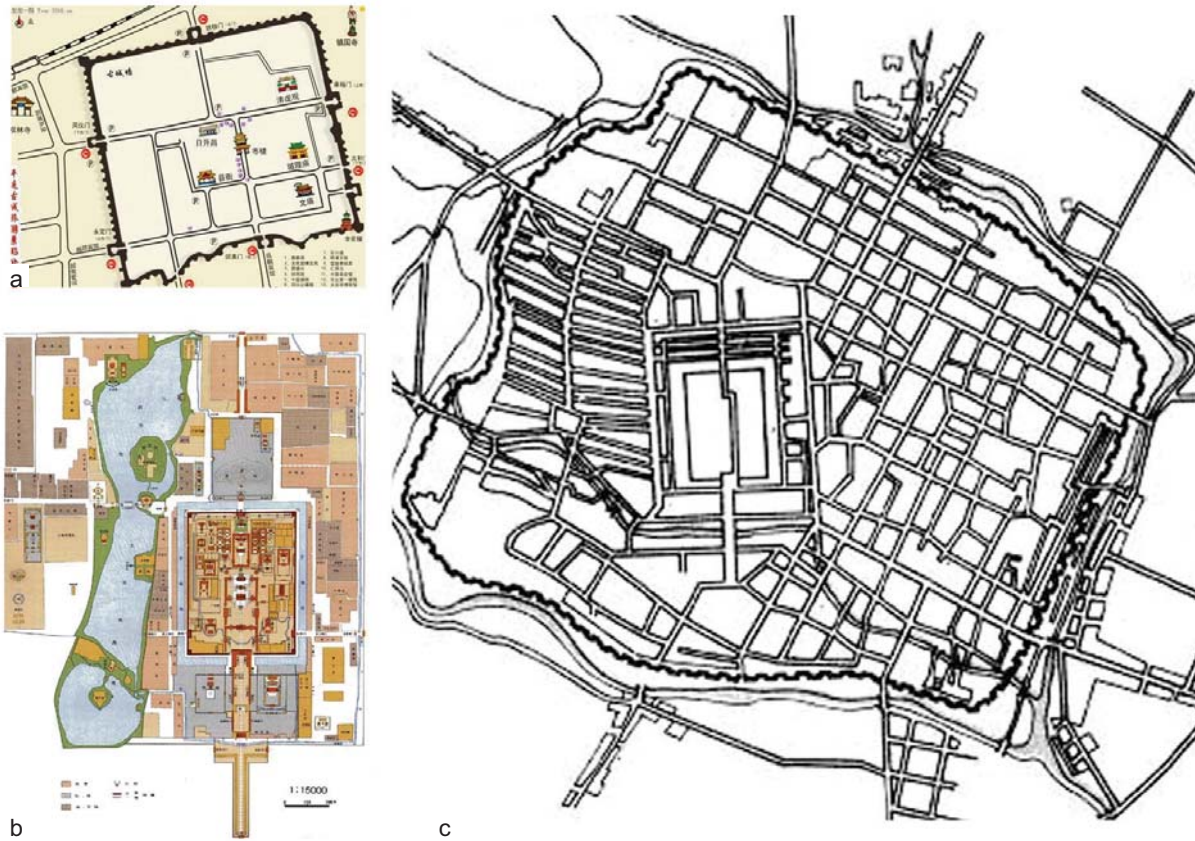
<sup>85</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, Abb. 1-5

<sup>86</sup> Anmerkung: „Die meisten Einwohner konnten die Tür nur nach innen öffnen, nur die Edelleute und die Tempel konnten sie zur Straße hin öffnen. Außerdem konnten die Blocktüren nur zum Sonnenauf- oder Sonnenuntergang, nach dem Trommelschlag, geöffnet oder geschlossen werden.“ siehe: Wei, Haoyan: 1999, S. 59

<sup>87</sup> Anmerkung: Bis zur Song-Dynastie musste die Regierung in den Städten wie Kaifeng das System „Xiang 厢“ durchsetzen. Das Geschäft fand nicht nur auf dem Markt statt, sondern entlang der Straße und mischte sich mit dem Wohnviertel, so wurden „menschliche“ und öffentliche bandförmige Räume ausgebildet. „Hinter den Läden und den Wohnungen der Edelleute waren dichte Wohnhöfe. Die Geschichte der Song-Dynastie notierte: „hinter den Edelhäusern befanden sich die Wohnhöfe, wo die gewöhnlichen Leute wohnten.“ siehe: Wei, Haoyan: 1999, S. 59

<sup>88</sup> Anmerkung: In einem Komplex waren die einzelnen Gebäude aufgrund der Bewohnerstruktur unterschiedlich gestaltet, vor allem in Bezug auf die Größe, die Position und die Dekoration. Deshalb war die Wohnung ein Ausdruck der idealen politischen Ordnung und Ethik. In der Kombination war die „Herr-Diener-Beziehung“ ganz klar geregelt und nur im Vergleich mit den Hauptgebäuden fand man die Position des Einzelnen. vgl.: Gao, Yuan; Lin Yong-le: 2004, S. 48

<sup>89</sup> Vgl.: Wu Weijia: 1993, S. 198, Abb. 8-1



**Abb. 3.9 a-c**

*Stadtgrundrisse mit unterschiedlicher Hierarchie und ihre Deformation*

*a: von Pingyao, -Stadt von „Xian“, niedrigste Typologie. Das typische Modell der lokalen Stadt, nicht genau Nord-Süd orientiert aber dennoch ein inneres senkrechtes System.*

*b: Palaststadt der Verbotenen Stadt, Beijing, das Rastersystem mit seiner zentralen Ordnung steht im starken Kontrast zu der Wasserfläche daneben.*

*c: Chengdu - Hauptstadt der „Shu“-Provinz. Bedingt durch -Jinjiang- sind die Stadtgrundrisse eher „schräg“ angelegt. In der Mitte ist der Amtssitz der Regierung, eine kleine geschlossene „Palaststadt“, verortet. Die Grundrisse der Palaststadt orientieren sich nicht an den Stadtgrundrissen, sondern streng an der Nord-Süd-Richtung. Auf der Westseite sind die Viertel für die Beamten und Soldaten gelegen, die von der zentralen Qing-Regierung in das lokale Königreich geschickt wurden. 1721 wurde eine „Man-Stadt(满城)“ gegründet, ein ähnliches Model wie das des Hutong von Beijing, der Hauptstadt der Qing-Regierung angewendet.*

*Alle Stadtgrundrisse entstammen der Qing-Dynastie (1636-1912) und sind im gleichen Maßstab abgebildet, sie zeigen jeweils die starke zentrale Ordnung der Raumtypologie in einem jeweils unterschiedlichen Topographie- und Stadtkontext.*

### 3.1.5 Bewertung der traditionellen chinesischen Neuen Städte

Zusammengefasst war, in Bezug auf den Aspekt der Stadtgestalt, die traditionelle chinesische Stadt primär nicht nur ein Träger von Funktionen, sondern auch **die materielle Gestaltungsform und Metapher der chinesischen Philosophien und Gesellschaftsordnung**. Dass die traditionelle chinesische Stadt dabei innerhalb eines einheitlichen Systems ein abwechslungsreiches und eindrucksvolles Stadtbild erzeugte, ist von besonderem Reiz.

Obwohl das Buch „Kao Gong Ji“ den Urtyp des chinesischen Stadtbildes festlegte und zweitausend Jahre lang einen einzigartigen Einfluss auf die chinesischen Städte ausübte, hatte die chinesische Stadt für die damaligen Chinesen **kein starkes Selbstbewusstsein und kaum ästhetische Anziehungskraft, ausstrahlende Stadtkultur und Stadtidentität**; dies galt sowohl für die Einwohner als auch beispielsweise für die damalige Literatur. Verglichen mit dem chinesischen Stadtleben, war vielmehr das Landleben der Traum der Mittel- und Oberschicht, insbesondere auch der Gelehrten.<sup>90</sup> Die Stadt als Ganzes war „anonym“, wurde **nicht als selbstständiger Organismus von kulturellem und ästhetischem Wert** betrachtet. Sie war ein Spiegel des Ordnungssystems der Gesellschaft, bzw. der chinesischen Kultur und Philosophie.

Die Ursache dafür lag in der allmächtigen konfuzianischen Philosophie, welche die ganze Gesellschaft durchzog, aber auch in der schwächeren Geschäfts- und Bürgerschicht - der eigentliche Kern einer wirklichen Stadt und ihrer Gesellschaft. Dies führte zu folgenden nachhaltigen Wirkungen:

- Es gibt keine typische **Stadtgesellschaft und Stadtkultur**, bzw. ein entsprechendes **System öffentlicher Räume**. Das führt zu einer schwächeren Beziehung zwischen den Einwohnern und ihrer Stadt als vergleichsweise in Europa.
- **Der Stadtcharakter ist der Stadtpolitik untergeordnet**, die Entwicklung eines eigenen Stadtbildes ist damit indiskutabel und untersagt.<sup>91</sup>

<sup>90</sup> Anmerkung: „Konfuzianismus und Daoismus als zwei Seiten eines Körpers“ sind eine Denkweise der traditionellen chinesischen Kultur. Das Landleben ist ein Traum außerhalb der Welt, der im Gegensatz zur Realität steht. Die Gesellschaft ist wie ein „Kasten“ und das Land ist die „Natur“, darin können wir alles machen was wir möchten. vgl.: Xian, Liqiang: 2006, S. 151

<sup>91</sup> Anmerkung: Aus den Recherchen zu dieser Arbeit ergab sich, dass es keine Hinweise darauf gibt, dass die Stadtgestalt breit und öffentlich diskutiert wurde, teilweise wurde diese von den Bürgermeister mit den Vorschlägen der Gelehrten und den älteren Klanführer entschieden. vgl.: FM. Mote: 2000, S. 359-360

## 3.2 Die chinesische Städtebau-Geschichte von 1840 bis 1949

- Die erste Generation der modernen Neuen Städte, der Industrie- und Kolonialstädte, war beeinflusst von westlichen Ländern und der Einführung des Kapitalismus

### 3.2.1 Die äußere Fremdbeeinflussung und die innere Industrie- und Handels-Entwicklung

Nach dem Opiumkrieg nahm der westliche Einfluss in China deutlich zu. In dieser Zeit dominierte der bewaffnete und wirtschaftliche Konflikt. Nach den politischen Veränderungen in den Jahren 1911 und 1919 war der **Untergang der chinesischen Feudalgesellschaft, aber auch der traditionellen chinesischen Kultur besiegelt.**<sup>92</sup>

Mit der Abnahme der Regierungsmacht wurde **die Wirtschaft zur Hauptfunktion der Stadt**; der Kolonialismus brachte die fremde Kultur mit politischen und militärischen Zielen mit sich. Neue, ausschließlich als Industrie-, Hafen- und Handelsstädte angelegte Stadtgründungen entstanden. In den neuen Geschäftsstädten wurde der Geschäftsprofit der neue Wertebegriff, er trat an die Stelle philosophischer Gesellschaftsordnung und konfuzianischer Lebensphilosophie.<sup>93</sup> Der Frühkapitalismus verkörperte sich als neue Philosophie im Städtebau. Zwischen der alten und der neuen Kultur gab es noch keine wirkliche Verbindung, in den meisten Städten war sie räumlich getrennt und bildete somit zwei oder drei Welten in einer Stadt - die traditionelle Stadt mit dem Regierungssitz (城治), die ausländische Stadt (租界) und die industrielle Stadt (vgl. Abb. 3.11).<sup>94</sup> Einige Kolonialstädte mit ganzheitlicher Stadtnutzung führten auch die westliche Stadtkultur ein - für die Einwohner ein exotisches Stadtbild und ein neuer Lebensstil, wie z.B. in Shanghai, Hankou oder Qingdao (vgl. Abb. 3.12 *Der Stadtplan der Kolonialstadt Qingdao.*<sup>95</sup>).<sup>96</sup>

Zusammen mit den dramatischen Veränderungen der internationalen politischen Situation entstand parallel auch die **Sehnsucht nach westlicher Kultur**. Der wirtschaftliche Erfolg, der hohe Standard von Infrastruktur und Sanitäreanlagen verstärkte darüber hinaus die Anziehungskraft der Symbole für die neue Zeit in China. Der westliche Stil, in Bezug auf Stadtgrundrisse, öffentliche Räume und die Architektur der Fassaden vertrat die **Bedeutung von „Fortschritt“ und „Mode“**.

Um die gefährdete traditionelle Kultur zu schützen, beriefen sich immer mehr chinesische Fachleute und Politiker auf den Grundsatz:

**„Die westliche Schule für die Nutzung und die chinesische Schule für**

<sup>92</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 225

<sup>93</sup> Anmerkung: Wang, Renqiu kritisierte die Verwestlichung, nämlich „Nur der Entwicklung von Industrie und Handel als Schwerpunkte“. siehe: Liang, Shuming, S. 25

<sup>94</sup> Vgl.: Dong, Jianhong: 2004, S. 284, Abb. 10-3-1

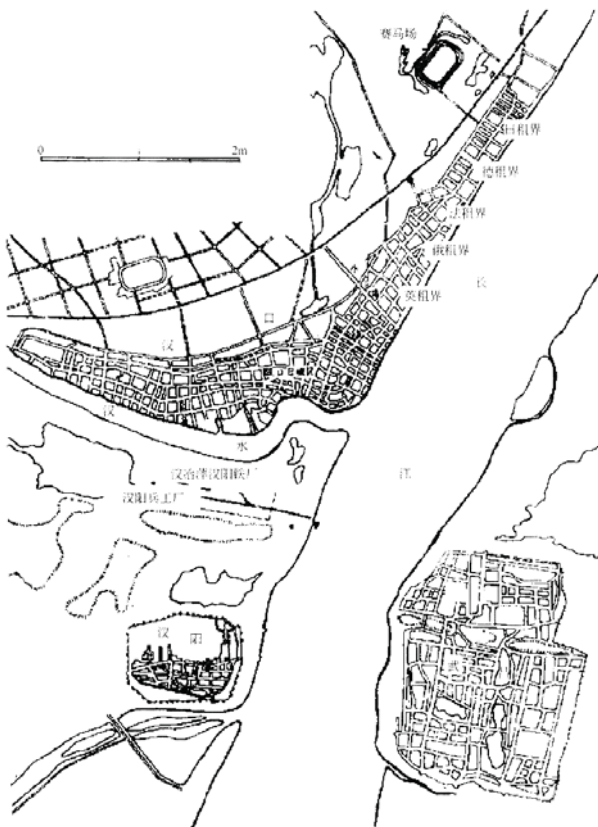
<sup>95</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 234; Li, Xiacong: 2007, S. 424

<sup>96</sup> Vgl.: Collins: 1976, S. 31

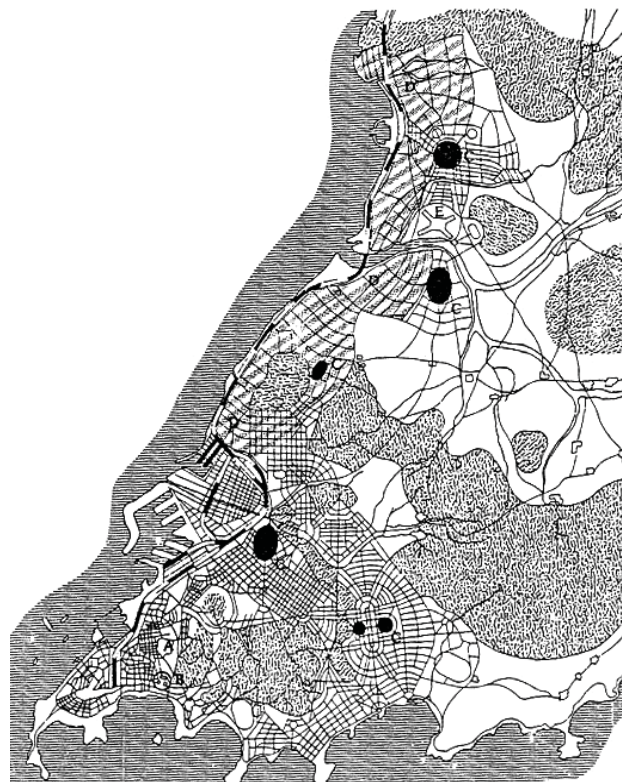


**den Stil (Geist)** (中学为体，西学为用).<sup>97</sup> Dies bedeutet den Geist hinter der Form zu verwirklichen. In China versuchte man, **die Form und den Inhalt der chinesischen Kultur auseinander zu brechen**, um den Import der westlichen Technik, Wissenschaft und Kultur auf die Nutzung und ihrer physisch-funktionalen Gestalt zu beschränken.<sup>98</sup>

Dieser Gedanke hatte einen nachhaltigen Einfluss auf die chinesische Kultur und das Stadtbild, ein **Eklettizismus zwischen westlicher und chinesischer Kultur**. Die Anwendung des Eklettizismusgedanken erlaubte, die Oberfläche zu nutzen, um die chinesische Kultur darzustellen und die Funktion (Nutzung) zu verwenden, um zu beweisen, auf dem Stand der neuen Zivilisation zu sein.



**Abb. 3.11**  
Drei Stadtteile in Wuhan: Kolonialstadt Hankou (o.l.), Altstadt Wuchang mit Regierungssitz von „Fu“ (r.) und industrieller Stadtteil Hanyang mit Regierungssitz von „Xian“ (ul.).



**Abb. 3.12**  
Der Stadtplan der Kolonialstadt Qingdao. 1897 wird die Stadt durch die „Jiaozhou Bay Vermietungs-Vereinbarung“ als Freihafen festgelegt (Plan von 1898).

<sup>97</sup> Siehe: Zhang Zhidong: „Die Reform der chinesischen Ideologie (Quan Xue Pian 劝学篇) in: „Das historische Material aus der chinesischen Neuzeit.“ Siehe: Wang, Schudan: 1984, S. 238

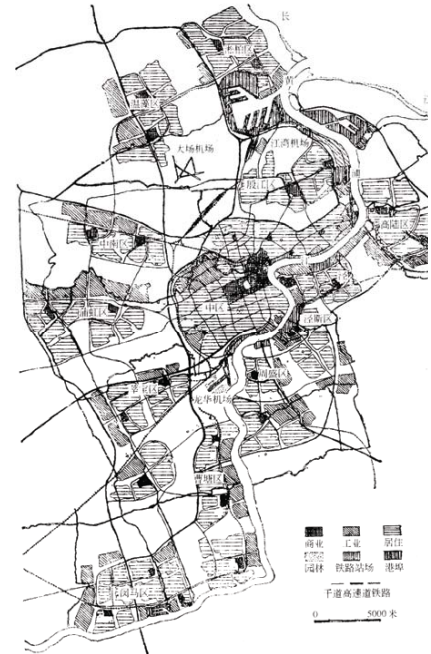
<sup>98</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 239

### 3.2.2 Die Stadtentwicklung und -planung in dieser Phase

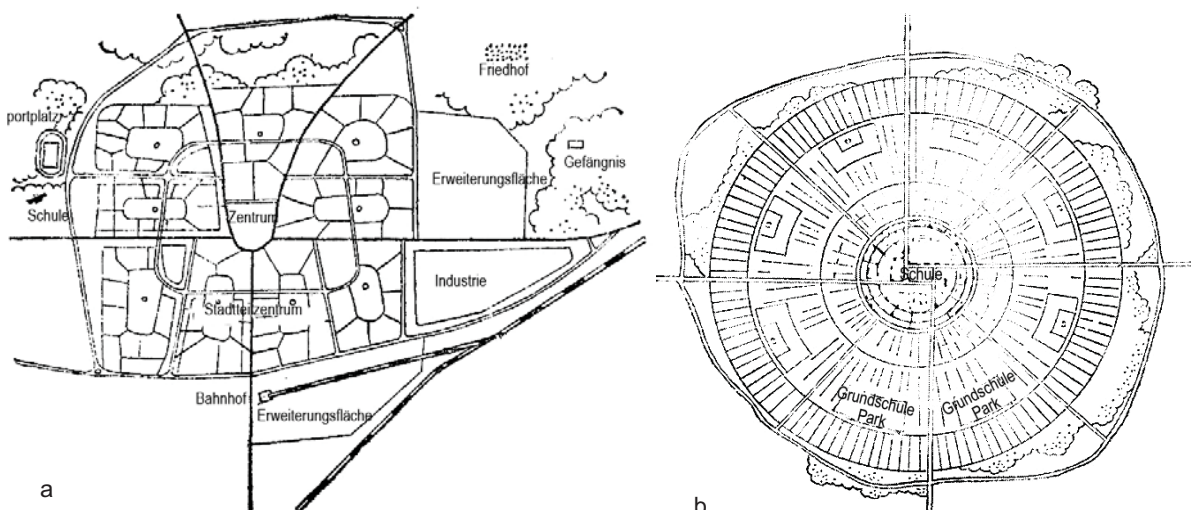
Zwischen 1842 und 1992 gab es insgesamt 79 Handel-Städte, die durch die offizielle Vereinbarung zwischen China und den Kolonialmächten eröffnet wurden, entlang der Ostsee - 19, entlang des Yangzi Fluss - 13, in Nordost China - 23, in Südwest China - 9, in Tibet - 3, in Northwest China - 12; weiterhin mehr als 30 Handelsstädte der Qing-Dynastie, sie entwickelten zusammen die Basis der modernen chinesischen Industrie, des Handels und des Städtebaus.<sup>99</sup>

Die erste Phase der Kolonialstädte folgte den **Grundsätzen und der Stadtkultur der Kolonialländer** - ein typisch ausländisches Bild; die chinesische Industriestadt, wie Tangshan, folgte **einfachem Funktionalismus** als Bedürfnis nach industrieller Effektivität. In den vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts verbreitete sich **die moderne Stadtplanungsbewegung** bis nach China. Westliche Architekten oder asiatische Architekten mit westlicher Ausbildung planten Großstädte wie Nanjing oder Shanghai. Eliel Saarinen's Theorie „Organic Decentralization“<sup>100</sup> wurde veröffentlicht und in der Metropolenplanung Shanghai's von 1949 wurden Satellitenstädte um die zentrale Stadt herum geplant (vgl. Abb. 3.13)

*Metropole Stadtplanung von Shanghai 1949*). Auch die Stadt Chongqing hat im Jahr 1946 nicht nur eine Satellitenstadt, sondern auch innovative Stadtgrundrisse und moderne Nachbarschaften in der Planung „10 Jahre der Hauptstadt“ anvisiert.<sup>101</sup> Stadtplanung in dieser Phase orientierte sich stark an der Stadtplanungs-Theorie von Howard (vgl. Abb. 3.14). Aber aufgrund der Kriege wurde diese nicht weiter verfolgt.



**Abb. 3.13**  
*Metropole Stadtplanung von Shanghai 1949*



**Abb. 3.14**  
*„10 Jahre Hauptstadt“ Sattellitenstadt-Planung von Chongqing 1946.*  
(a): Die Planung des Stadtzentrums Beibei  
(b): Die Planung der Wohnsiedlung, die durch die Gartenstadt-Theorie beeinflusst ist.

<sup>99</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 403

<sup>100</sup> Siehe: Eliel, Saarinen: 1943

<sup>101</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 435

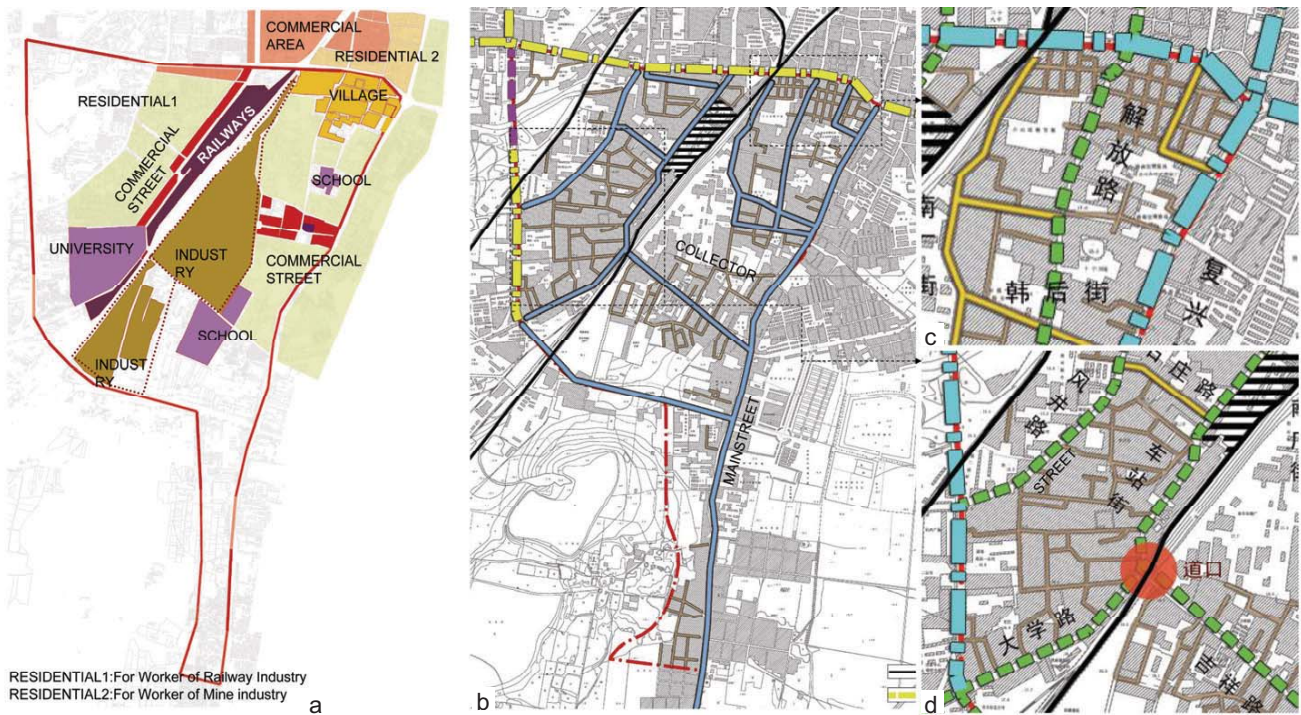
**[FALLBEISPIEL]: Tangshan, Hebei Provinz****Kontext der Stadt:**

Tangshan wurde im Jahr 1877 von dem Kai Ping Bureau (der ersten staatlich kontrollierten Aktiengesellschaft (清末官督商办的大型新式采煤企业)) eines modernen Minen-Unternehmens der Qing-Dynastie, im Jahr 1876 geründet, 1900 in den gemeinsamen Besitz von England und China umgewandelt<sup>102</sup>) als eines der größten Kohlebergwerke in China auf der Fläche einiger Dörfer gegründet. Hierher wurden westliche Technik und westliche Ingenieure geleitet, welche als eingewanderte Mitarbeiter von den Unternehmen in Tangshan angestellt wurden. Tangshan, ursprünglich ein Bergarbeiterort der Qing-Dynastie, wurde im Jahr 1938, dank der rasanten Wirtschaftsentwicklung, eine Stadt. Hier gab es in China die früheste Eisenbahnindustrie, Sanitär-Porzellanindustrie und Zementindustrie. Bereits 1922 hatte die Stadt Tangshan 85.000 Einwohner und im Jahr 1949 etwa 380.000 Einwohner zu verzeichnen.

In dem ersten Stadtkonzept war die Stadt eine typische Industriestadt. Der Standardcharakter der chinesischen traditionellen Stadt - Stadtmauer, Rastergrundriss, politisches Zentrum - war verschwunden. Als Ersatz wurde der Bahnhof zum Stadtzentrum, Wohngebiete und Industriegebiete lagen auf beiden Seiten der Eisenbahnlinie und wurden durch die Mischnutzung der Straße vor dem Bahnhof verknüpft.

Die einfachen Stadtpläne waren eher für „Arbeitslager“ als für eine Stadt konzipiert. Keinem Dokument kann entnommen werden, dass die Arbeiterwohnsiedlung einer nachbarschaftlichen Planung unterlag. Die alten „gitterförmigen“, ordentlich angeordneten Straßengrundrisse der ehemaligen Dörfer standen im starken Kontrast zu den Arbeiter-Wohn-Nachbarschaften, welche eher, beeinträchtigt von Straßenstruktur und Topographie, unregelmäßig nebeneinander angelegt und „endlos“ erweitert wurden. Die Einwohnerschaft dieser ersten Industriestädte bestand überwiegend aus der Bauern- und Arbeiterschicht sowie aus Geschäftsleuten und Ingenieuren, sie lebten räumlich voneinander getrennt (vgl. Abb. 3.15).





**Abb. 3.15**

*Die Süd-Stadt von Tangshan und ihre Stadtgrundrisse*

*Im Vergleich zur Nord-Stadt, welche von der Bergwerksindustrie unterstützt wurde, wurde die Süd-Stadt von Tangshan eher von der Lokomotiv-Industrie (Bahnhof und Lokomotiven) gefördert. Die Struktur der Südstadt basierte zum Teil auf der alten Dorfstruktur, ansonsten war eine radiale Stadtstruktur, die von Bahnhof und Lokomotiv-Industrie ausging, vorzufinden. Die Versorgungseinrichtungen (z.B. Einkaufen) waren unmittelbar an dem Industriegebietseingang und dem Bahnhof angeordnet.*

*a: Nutzungsplan, b: Straßensystem, c: Grundrisse des alten Dorfes, d: Die Grundrisse der Arbeiterwohnsiedlung.*

### 3.2.3 Die Eigenart der ersten Generation der modernen chinesischen Neuen Städte

Zeitphase:

- 1840-1949

Hauptziel:

- **Handels- und Hafenstädte**, welche an Verkehrsknoten lagen.<sup>103</sup>
- Entwicklung der **Kolonialgebiete** entsprechend des speziellen Hintergrundes.
- Entwicklung **neuer Industrien, anderer Geschäftszweige und des Bergbaus**.

Grundsatz:

- Als Quelle der Stadtqualität wurden **wirtschaftliche Vorteile** in den Vordergrund gestellt, das militärische Ziel war weitgehend unbedeutend.<sup>104</sup>
- Die **Übertragung der Stadtkultur der Kolonialstädte** der damaligen Zeit kreierte ein neues Leitbild des Stadtlebens, parallel zu der chinesischen Städtebau- und Lebensweise.<sup>105</sup>
- Es gab den **schlichten Funktionalismus** in der Industrie- und Handelsstadt.<sup>106</sup> Seit den 1930er Jahren, in der späteren Metropolplanung, kamen jedoch bereits **moderne Stadtplanungstheorien** (wie „Organic Decentralization“ und die Gartenstadt-Theorie) zum Tragen (vgl. Abb. 3.16) (vgl. Abb. 3.17), so fing ihre bewusste Anwendung in der modernen Stadtverwaltung und dem öffentlichen Einrichtungs-Management an.<sup>107</sup>

Organisation und Durchsetzung:

- In den **Kolonialstädten** waren die **ausländischen Regierungen der Hauptinitiator der Stadtentwicklung, die Handels- und Industrieunternehmen** spielten als eigentliche



**Abb. 3.16**  
Die Stadtentwicklung von Shanghai in mehreren zeitlichen Abschnitten, von der alten Stadt bis zu den Kolonial-Stadtteilen.

<sup>103</sup> Anmerkung: Vor dem chinesisch-japanischen Krieg war die nord-östliche Region karg, öde und wenig urbanisiert. Aufgrund des Baus der Eisenbahn und des Bergbaus Japans und Russlands entstanden viele Städte entlang der Bahnlinie. Bis zu den 1940er Jahren hatten sich Shenyang, Changchun, Harbin usw. schon zu Großstädten entwickelt und bildeten, zusammen mit Fushun, Anshan und Benxi, ein Städteband-System. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 406

<sup>104</sup> Anmerkung: Im Jahr 1914 wurden die Stadtmauern von Shanghai abgerissen. Rund um die Altstadt wurden Handelsgebiete entwickelt und im Jahr 1926 wurden auch die Stadtmauern von Xiamen abgetragen. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 411

<sup>105</sup> Anmerkung: In Shanghai imitierte die Gestaltung der Hauptwege des „Bund“ und der Rennbahn innerhalb der englischen Kolonialstädte das Design von Thames, der Oxfordstreet und des Hyde Park. In der Planung von Dalian teilte Russland die Stadt in Verwaltungsbereiche im Norden der Eisenbahn, Europäische und Chinesische Bereich auf. Mit dem Nikolaus-Platz in der Mitte wurden radiale Straßensysteme angelegt. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 410, 417

<sup>106</sup> Anmerkung: Obwohl Hankou von den westlichen Stadtplanern geplant war, war die Stadt noch keine geplante und quadratisch angelegte Verwaltungsstadt, die Gestaltung war ungeordnet und unregelmäßig, jedoch praktisch. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 429-430

<sup>107</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 436



Triebkraft eine wichtige, fast entscheidende Rolle; die lokale Regierung wirkte lediglich dabei mit. Obwohl die meisten Neustädte sogenannte Mutterstädte aufwiesen, welche die verschiedenen Interessen als leitende Kraft bündelten, war der direkte Einfluss der lokalen Regierung sehr begrenzt, wie etwa in Bezug auf die Beziehung zwischen dem alten Shanghai und der Kolonialstadt Shanghai (vgl. Abb. 3.18).<sup>108</sup>

Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- Die **Industrie- und Hafenstädte waren oft von einseitigen Wirtschaftsstrukturen** bestimmt, es fehlte die Ausgewogenheit der Arbeitsplätze, der sozialen Schichten und der gesamten Wirtschaftsstruktur.<sup>109</sup>
- Die **Kolonialstädte** legten eher Wert auf eine **traditionelle europäische Nutzungsmischung und importierten westliche öffentliche Einrichtungen**, d.h. außer der relevanten Industrie auch noch Dienstleistung, Logistik, Handel, Arbeitersiedlungen etc. in einem gemischten Raummodell bzw. Rennbahn, Terminal, Promenade, Stadtpark, Mädchengymnasium, Universität etc..
- **In vielen Kolonialstädten** gab es **eine soziale Trennung** von Chinesen und Ausländern, auch in Bezug auf die Infrastruktur und die städtebauliche Qualität bestanden hohe Diskrepanzen.<sup>110</sup> Dabei entstand jedoch auch die früheste Erscheinung der Mittelklasse und der Stadtbürger, insbesondere in der Metropole.<sup>111</sup>

Nutzung:

- Die frühesten Mittel- und Großstädte welche entstanden, erreichten in relativ kurzer Zeit mehr als eine Millionen Einwohner.<sup>112</sup>

---

<sup>108</sup> Anmerkung: Die Stadtentwicklung von Tianjin in der Periode der Republik hat viele Stadtzentren von den alten Stadtbereichen, hin zu den Konzessionen verlagert. Die Konzessionen wurden nicht nur Handelszentren, sondern auch Kulturzentren. vgl.: Liu, Haiyan: 1988, S. 104-107

<sup>109</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, Tangshan

<sup>110</sup> Anmerkung: In der Planung des Verwaltungsbereiches und des Wohnbereiches von Qingdao im Jahr 1900, welche durch Deutschland festgelegt war, wurden der deutsche Bereich und der chinesische Bereich klar aufgeteilt. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 425; Anmerkung des Verfassers: In Hong Kong und Dalian gab es eine ähnliche Situation.

<sup>111</sup> Anmerkung: Im Jahr 1949 nahmen die Apartments in Shanghai mit einer Fläche von 1.014.000 qm etwa 4,29 Prozent der gesamten Wohnfläche ein, Gartenwohnungen mit einer Fläche von 2.237.000 qm nahmen 9,48 Prozent davon ein, die neuen Gassen mit einer Fläche von 4.690.000 qm etwa 19,88 Prozent, die alten Gassen mit einer Fläche von 12.425.000 qm etwa 52,66 Prozent und die einfachen Häuser und notdürftigen Behausungen mit einer Fläche von 3.228.000 qm nahmen 13,68 Prozent davon ein. Außerdem gab es noch einige alte Wohnungen aus der Ming- und Qing-Dynastie. vgl.: <http://www.shtong.gov.cn>

<sup>112</sup> Anmerkung: Der Shanghai Huangpu Distrikt als Beispiel: Mitte des 19. Jahrhunderts gab es dort nur einige Dörfer. Die Konzession brachte viele Ausländer und reiche Einwanderer aus anderen chinesischen Provinzen. Es entstand langsam eine dichtes urbanes Immigrationsgebiet. Im Jahr 1949 erreichte die Einwohnerzahl des Huangpu Distriktes (überwiegend im Konzessionsgebiet) 222.000 EW. vgl.: Lokal Rekord vom Shanghai Huangpu

- Die Stadtmauer markierte nicht mehr die Grenze der Stadt, die Stadtgrundrisse folgten **der Anlage der Verkehrseinrichtung** und den Bedürfnissen der Entwicklung von Logistik, dem Hafen und der Industrie und erweiterten sich unregelmäßig nach außen.
- Als früheste chinesische moderne Städte legten die Neuen Städte Wert auf die **infrastrukturelle Ausstattung und hochwertige Bedarfseinrichtungen**. Anfangs wurde eine natürliche Funktionstrennung akzeptiert, ausgerichtet an der Topographie, Verkehrseinrichtung und der Lage der alten Stadt, so z.B. in Tangshan.<sup>113</sup>
- Der Eisenbahnverkehr beschleunigte die Verwandlung des Regierungszentrums in ein **Handelszentrum**, welches neben dem Regierungszentrum zu dem neuen Stadtzentrum und Mittelpunkt des täglichen Stadtlebens wurde.<sup>114 115</sup> Die Städte hatten deswegen oft **doppelte Stadtzentren**, die hoch entwickelten neuen Handels- und Handwerksbereiche wurden zum neuen Kern der Stadt und das alte Regierungszentrum wechselte überwiegend in einen Bereich innerhalb der alten Stadtmauer. Zwischen dem neuen und dem alten Stadtzentrum entstand das neue Konzentrationsfeld von Handel, Dienstleistung, öffentlichen Einrichtungen etc.<sup>116</sup>
- In dieser Stadtgeneration dominierte **eine hohe städtebauliche Dichte und große Baumassen**;<sup>117</sup> dabei entstanden Slums in den Metropolen, die vorher in den aufgelockerten chinesischen Städten unvorstellbar waren.<sup>118</sup>

Distrikt: 1996,

[www.shtong.gov.cn/node2/node4/node2249/huangpu/node34413/index.html](http://www.shtong.gov.cn/node2/node4/node2249/huangpu/node34413/index.html)

<sup>113</sup> Anmerkung: Erst bis zu den 1920er und 1930er Jahren hatten die Städte Blöcke, die nach Funktionen unterteilt waren. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 404

<sup>114</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 401

<sup>115</sup> Anmerkung: Dies resultiert aus den Anforderungen der Stadtentwicklung. Das Stadtzentrum von Shanghai war immer das Verwaltung- und Handelszentrum. Nach der Eröffnung war die Fläche der Konzession größer als die Altstadt, darin bildeten sich auch das unabhängige Wirtschaftszentrum und das Handels- und Finanzzentrum, die westlichen Charakter aufwiesen. Im Bereich von Zhabei wurden ein Industriezentrum und Servicezentrum in der Umgebung des Eisenbahnhofes gebaut und Nanshi wurde zur Fabrik und Schiffswerft des Jiangnan-Gebietes. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 410-411

<sup>116</sup> Anmerkung: In Guangzhou befand sich die Konzession in Shamian, die außerhalb von dem alten westlichen Tor lag. Das wirtschaftliche Zentrum verlagerte sich von der Altstadt in das Gebiet zwischen dem westlichen Tor und der Konzession. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 410-411

<sup>117</sup> Anmerkung: Nach einer Statistik von 1949 gab es innerhalb der 82,4 qkm von Shanghai 6.050.000 Einwohner. Die Wohnfläche betrug 23.594.000 qm und die Wohnfläche pro Kopf betrug 3,9 qm, die Dichte erreichte 734 EW/ha. vgl.: [www.shtong.gov.cn](http://www.shtong.gov.cn)

<sup>118</sup> Anmerkung: Der Zhabei-Bezirk in Shanghai war das Wohnviertel der Industriearbeiter. In der Umgebung herrschte strukturelles Chaos vor. Viele Einwohner wohnten in notdürftigen Behausungen aus Bambus und Holz. Bis zu der Befreiung Shanghais im Mai 1949 gab es 322 Slumgebiete mit jeweils mehr als 200 Haushalten, davon waren vier Slumgebiete mit mehr als 2.000 Haushalten, 39 Slumgebiete mit mehr als 500 Haushalten, 150 Slumgebiete mit mehr als 300 Haushalten und 93 Slumgebiete mit mehr als 200 Haushalten. Die Wohnfläche betrug 11.090.000 qm und es gab 197.500 notdürftige Behausungen. Auf einer Baufläche von 32.280.000 qm wohnten 1.150.000 Menschen. Außerdem glichen viele Behausungen - „Schiffen auf dem Boden“, „Strohütten“ und „Dachgeschossen am Wasser“ - welche überall in der Stadt

Stadtbild:

- Die Neue Stadt war das kontrastreiche Gegenbild zu dem ländlichen Raum, **der Charme des urbanisierten Lebens** wurde anerkannt<sup>119</sup>.
- **In den Kolonialstädten war das westliche Stadtbild**, von der Infrastruktur bis hin zum Stadtcharakter, bestimmend; als Gegensatz wirkte der Nationalismus durch den Eklektizismus in den öffentlichen Räumen, Gebäuden und einigen Gewerbeeinrichtungen,<sup>120</sup> durch die Satteldächer und die vielfältigen historischen Details und Dekor an den modernen Gebäuden, die Architekten verstanden leider wenig von der chinesischen Gebäudetypologie, Räumlichkeit und Atmosphäre. Im Entwurf der öffentlichen Räume in Nanjing entstanden die europäischen klassischen öffentlichen Räume mit den traditionellen Gebäuden als Einheit<sup>121</sup> (vgl. Abb. 3.19).
- Die frühen chinesischen Industriestädte folgten den Bedürfnissen der Industrie, die „groben“ Planungen der Stadt führten zu „**Labor Camps**“ (Arbeitersiedlungen), Stadtbildern, geprägt durch **die Konflikte zwischen dem öffentlichen Stadtleben und der „störenden“ Industrien.**<sup>122</sup>
- Die hohe städtebauliche Dichte machte die Verwendung der großflächigen Hofhäuser unmöglich, in der „privaten“ Architektur entstanden neue Wohntypologien, die stilistisch zwischen, westlich geprägten Hofhäusern, Gartenhäusern und **dichten, urbanen Reihenhäusern** einzuordnen sind,<sup>123</sup> so etwa die „Shi Ku Men- (石库门)“ Typologie in Shanghai seit 1919 (vgl. Abb. 3.20<sup>124</sup>).

---

vorzufinden waren. Es gab auch eine „Yaoshuinong“-Gasse (7,76 ha), dort wohnten 18.835 Einwohner in Form von 3.864 Familien, die Fläche der Strohütten betrug 67.299qm. Die Dichte betrug 2.800 EW/ha und 3,57qm pro Person. Dieser Bereich wurde als Elendsviertel „下之角“ von Shanghai bezeichnet. vgl.: [www.shtong.gov.cn](http://www.shtong.gov.cn)

<sup>119</sup> Anmerkung des Verfassers: Shanghai war eine der berühmtesten internationalen Städte und wurde als „Zehn-Meilen-Auslandsgebiet“, eine schnelllebige und exotische Welt 十里洋场 花花世界“ bezeichnet.

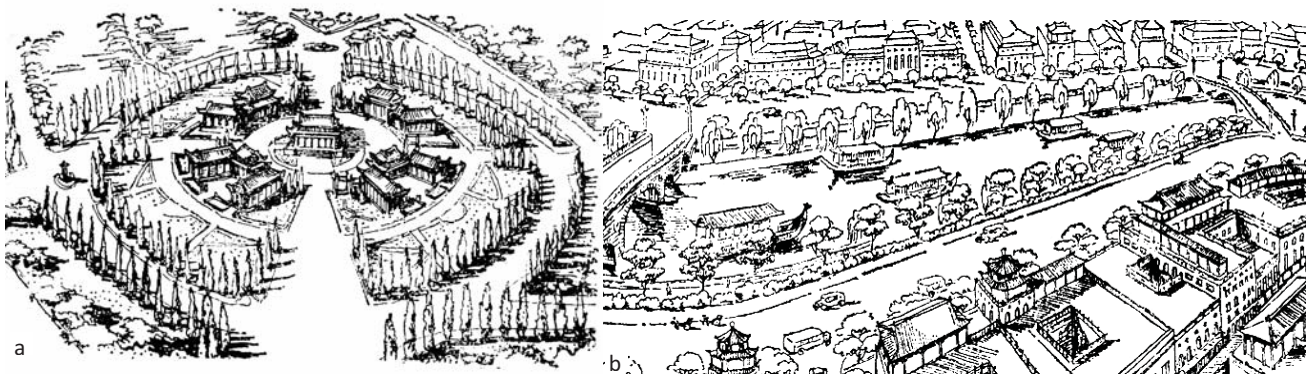
<sup>120</sup> Anmerkung: Unter dem Einfluss des Modernismus kamen in den 1930er Jahren einige Architekten auf, welche die nationale Architektur in der modernen chinesischen Architektur anwenden wollten. Beispiele dafür waren Gebäude der Ministerien in Nanjing, die Gedenkhalle von Sun, Zhongshan in Guangzhou oder das Verwaltungshaus von Shanghai. Dieses Modell bestand bis in die 1950er Jahre. Unter der Leitung der Theorie „soziale Inhalte und traditionelle Form“, mit Hilfe Russlands, wurden einige öffentliche Gebäude errichtet. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 63-66

<sup>121</sup> Vgl.: Hua, Lanhong, S. 63

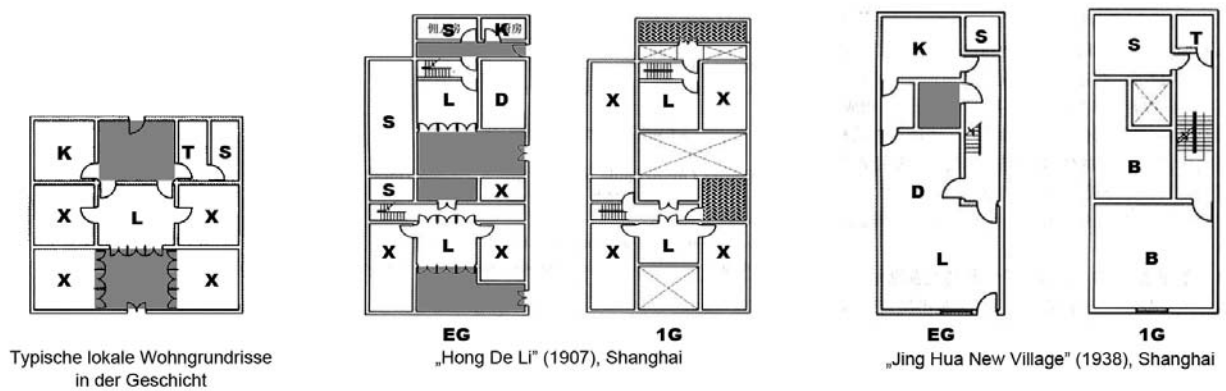
<sup>122</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, Tangshan

<sup>123</sup> Anmerkung: Es folgten, die aus einer Kreuzung russischer und chinesisch-mandschurischer Einflüsse hervorgegangenen, Jingyu-Blöcke in der Innenstadt von Harbin. Hassenflug. vgl.: Dieter: 2009, S. 15

<sup>124</sup> Anmerkung: Huang, Yansong: 2006, S.41, 42



**Abb. 3.17**  
 (a): Der Platz- und (b): der Straßentwurf der Neuen Stadt Nanjing



**Abb. 3.18**  
 Der Entwicklungsprozess der traditionellen Wohngrundrisse „Shi Ku Men“, eine Art der westlichen Reihenhäuser.  
 L: Wohnzimmer, X: traditioneller multifunktionaler Raum (Nebenraum), K: Küche, T: Toilette, S: Arbeitsraum und Lager, D: Speiseraum.

### 3.2.4 Der Einfluss der ersten Generation der chinesischen Neuen Städte

Von außen betrachtet folgte die moderne chinesische Stadtentwicklung der Phase der westlichen Industrialisierung und war **Teil der internationalen Verstädterung**. Die neuen, chinesischen modernen Städte waren Haupttriebkraft der chinesischen Verstädterung geworden, wodurch auch ihr räumliches Modell verändert wurde. Insgesamt war diese Zeit **eine Phase der schnellen Entwicklung des Städtebaus in China**. Der Zeitraum von 109 Jahren umfasste ein, halb feudales und halb koloniales Reich bis zum Jahr 1949 und nicht nur die früheste moderne Handels- und Industrie-Entwicklung Chinas, sondern auch die Entstehung wichtiger Geschäftsstädte und Stadtmetropolen. Im Jahr 1949 entwickelte China eine Vielzahl großer Städte, teilweise die historischen Hauptstädte überformend.<sup>125</sup> Dazu gehörten zehn Metropolen von mehr als einer Millionen Einwohner (z.B. Shanghai mit 5,4 Mio. EW).<sup>126</sup> Nach der Volkszählung von 1953 lebten bereits 601.933.000 EW in ganz China (einschließlich Taiwan).<sup>127</sup>

Wei, Yingtao sagt, seit der Ming-Dynastie **verwandelten sich die chinesischen traditionellen Regierungszentren in traditionelle Handelsstädte** (Suzhou, Hangzhou) und davon ausgehend weiter in **moderne Handel- und Industriestädte**. Aufgrund der kontinuierlichen Kriege wurde diese Entwicklung bis zum Jahr 1949 unterbrochen, so entstanden die Rückschritte in dem chinesischen Städtebau.<sup>128</sup>

Diese Zeit war auch entscheidend für die weitere Kultur-Entwicklung der modernen chinesischen Städte, bzw. ihrer Struktur und Grundmuster der räumlichen Verteilung der Städte in China. Die Impulskraft der Neuen Stadt kam von außen und erzeugte andere Typologien als die der traditionellen Handelsstädte Chinas (wie Hangzhou und Suzhou). Die Interaktion zwischen fremder Kultur, wirtschaftlichem Profitanspruch und traditioneller Philosophie wirkte noch nicht.<sup>129</sup> In stadtkultureller Hinsicht wurde die traditionelle Stadt grundsätzlich aufgegeben. Sie spiegelte die wirtschaftlichen Ansprüche und die Verwaltung wieder. Die chinesische Gesellschaft war innerlich wie äußerlich drastischen Veränderungen unterworfen; das Stadtbild war deshalb eine Collage, eine angemessene Neue Stadt-Kultur gab es noch nicht.

---

<sup>125</sup> Anmerkung: Wegen der wirtschaftlichen Macht waren sie die größten Städte in China, die Bevölkerungszahl war deutlich höher als die der historischen Städte. Sie zeigten die Tendenz der neuen Urbanisierung vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 403

<sup>126</sup> Vgl.: National Bureau of Statistics of China: [www.shtong.gov.cn/node2/node2247/node4564/index.html](http://www.shtong.gov.cn/node2/node2247/node4564/index.html)

<sup>127</sup> Vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 22

<sup>128</sup> Vgl.: Wei, Yingtao: 1998, S. 34

<sup>129</sup> Vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 403



### 3.3 Die chinesische Städtebau-Geschichte von 1949 bis 1979

- Reiner Funktionalismus bestimmte die zweite Generation der modernen chinesischen Neuen Städte

#### 3.3.1 Die Industrialisierung als primäres Ziel

Die kommunistische Partei Chinas, welche sich vom Land ausgehend, hin zur Stadt entwickelt hatte,<sup>130</sup> wurde in ihrem Verständnis von Stadt, von dem **Totalitarismus der Sowjetunion und der modernen Stadtplanung** des Westens stark beeinflusst.<sup>131</sup> Das wichtigste Motto der Stadtentwicklung dieser Phase war „Umwandlung der Konsum-Stadt in eine Produktionsstadt“, „Jede Stadt soll eine eigene Industrie haben“.<sup>132</sup>

Wei, Yingtao hat darauf hingewiesen, dass die chinesische Verstärkung (bis 1949) nicht aufgrund der Industrialisierung, sondern vielmehr durch wirtschaftliche Entwicklung angetrieben wurde. Die chinesische Neue Stadt-Generation in dieser Phase hatte noch nicht genügend Wirtschaftskraft und industrielle Entwicklung um sich selbst zu stützen.<sup>133</sup>

Der Schwerpunkt der Stadt lag deswegen auf der **Industrialisierung des Staates**. Das ideale Bild der Stadt bestand aus „Schwärmen von Schornsteinen“ - sinnbildlich für die Industrie.<sup>134</sup>

Aus diesem Grunde wurde die **Funktion der Stadt und der Metropole**,<sup>135</sup> in **kultureller wie auch ökonomischer Hinsicht, bezweifelt**. Geschäfts-, Finanz- und Unterhaltungsfunktionen wurden als Relikte des Kapitalismus und der korrupten Kultur betrachtet.<sup>136</sup>

<sup>130</sup> Anmerkung: Innerhalb der befreiten Gebiete, welche vorher von der Kommunistischen Partei kontrolliert wurden, gab es 90.000.000 Einwohner. Die meisten von ihnen waren Bauern. Die Kommunistische Partei hat die Politik vorgestellt, dass „die Dörfer die Städte, militärisch unterstützend, umgeben sollten 农村包围城市“. Die neue Kommunistische Partei hatte keine Erfahrung damit, große Städte zu verwalten und ein modernes Industriesystem zu entwickeln. vgl: Hua, Lanhong, 2006, S.23

<sup>131</sup> Anmerkung: Seit 1950 wurden die chinesischen Stadtplanungs- und Architekturmanagementinstitute gebildet. Nur wenige hatten daran teilgenommen und die russischen Planungstheorien wurden verbreitet. Hua, Lanhong, S. 28-29 In den 694 großen Projekten während der ersten Fünf-Jahres-Planung in China hat Russland 156 Projekte davon geleitet, besonders die Schwerindustrien und Industriekerne. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 42

<sup>132</sup> Vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 31

<sup>133</sup> Anmerkung: Zu Beginn der Gründung Chinas gab es keine Schwerindustrie, die Chemieindustrie war ebenfalls sehr schwach entwickelt. Es mussten Dünger und Medikamente importiert werden, auch die alltäglichen Konsumgüter. Im Jahr 1940 gab es 500 Millionen Einwohner aber nur weniger als drei Millionen Industriearbeiter und einen großen Mangel an Technikern. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 9

<sup>134</sup> Anmerkung: nach Liang Sicheng's Memoaren, 1950: „einer der Führer von Beijing stand auf dem Tian An Men-Podium und sagte mir, dass der Vorsitzende Mao sagte, dass man in der Zukunft von hier aus (Tiananmen Platz) überall Schornsteine sehen soll.“ siehe: Zeng, Zhaofen: 2004, S.33

<sup>135</sup> Anmerkung: Zu diesem Zeitpunkt hatte China schon echte Metropolen. Damals hatte Shanghai 60 Prozent der gesamten Industriearbeiter und mehr als 260 Banken inne. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 12

<sup>136</sup> Anmerkung: „Small wonder that the new Communist rulers were ideologically anti-urban; though mostly of urban origin themselves, and dependent for support on an urban proletariat, they had raised the flag of

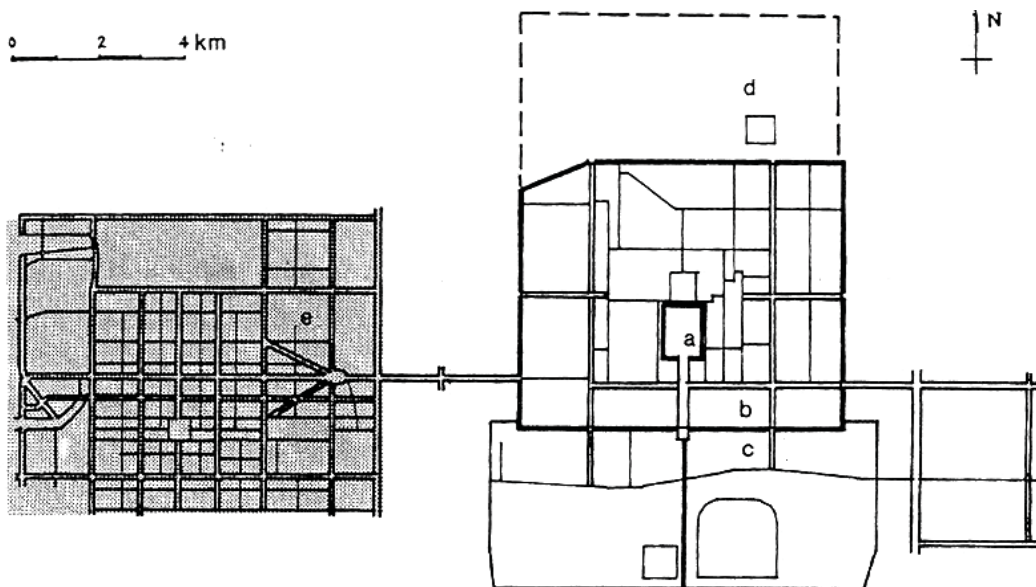
In Peking wurde im Jahr 1950 der Vorschlag von Liang & Chen (梁陈建议) abgelehnt,<sup>137</sup> durch eine Neue Stadt an der westlichen Außenseite der alten Stadt Beijing, diese vor zu großer Überfüllung und Industrieller Entwicklung zu schützen, stattdessen wurde gewünscht, die alte Stadt Peking selbst zu erneuern und in ihr Industrie anzusiedeln; der andere Grund lag in dem begrenzt verfügbaren finanziellen Budget (vgl. Abb. 3.19).<sup>138</sup> Dies war gleichzeitig, von wenigen Ausnahmen abgesehen, der Anfang **der Eindämmung des Primates der Städte, bzw. der Verstädterung** in den nächsten 30 Jahren der chinesischen Stadtplanungsgeschichte.

1950 wurden in China 165.000 ehemalige Bauern zurück auf das Land geschickt und zwischen 1959 und 1961 wurden weitere 25 Millionen Stadtbewohner gezwungen, auf das Land umzusiedeln.<sup>139</sup> Die Entwicklung der Stadt wurde stark gebremst, 1958 wurde das „Hu Kou“-System eingeführt, ein Anmeldesystem für die Stadtbewohner, welches diese grundsätzlich von der Landbevölkerung trennte, da die Bevölkerungsbewegung durch **das exklusive Versorgungssystem und die Verwaltungsrichtlinien** nur in der Heimatprovinz gestoppt werden konnte; die Urbanisierung kam fast vollständig zum Erliegen.<sup>140</sup>

**Abb. 3.19**

*Konzeptvorschlag für die Neue Stadt Beijings von Liang, Sicheng und Chen, Zhanxiang, 1950.*

*a: die Verbotene Stadt, b: Ministerien, c: geplante Neue Stadt, d: die von der Qing-Dynastie abgerissenen Stadtteile Beijings aus der Ming-Dynastie, e: Neue Stadt aus der kommunistischen Zeit.*



revolution in the countryside and firmly believed that here lay the source of native, non-corrupt Chinese values." siehe: Hall: 1998, S. 256

<sup>137</sup> Vgl.: Wang, Jun: 2001, S. 54

<sup>138</sup> Anmerkung: Während dieses Zeitraumes hat die Regierung eine Reihe von Umwandlungen in der Stadt durchgeführt. Zum Beispiel wurde das Elendsviertel Longxugou nach sechs Herrschaftswechseln umgebaut. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 28; Anmerkung des Verfassers: Eine ähnliche Situation bestand für das Elendsviertel in Shanghai.

<sup>139</sup> Vgl.: Wu, Yaohui; Liu, Qiming: 1997, S. 42; Anmerkung: eine dreijährige Naturkatastrophe zwischen 1960 und 1962 verursachte die Knappheit an Lebensmitteln in ganz China. Die restriktive Finanzpolitik war eine andere Ursache für den Rückgang der Verstädterung. vgl.: Li, Xiaocong: 2007, S. 102

<sup>140</sup> Vgl.: Li, Qiaoning: 2005, <http://www.cuhk.edu.hk/ics/21c>

### 3.3.2 Die Urbanisierungsprozesse und die Neue Stadt-Entwicklung

In dieser Zeit gab es aber auch die Satellitenstadt-Planung in der Umgebung von Metropolen, z.B. das „*Development Scheme Shanghai 1958*“. Acht wirtschaftlich und sozial selbstständige Städte mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern wurden in etwa einer Stunde Fahrdistanz errichtet.<sup>141</sup> Der Schwerpunkt lag dabei jedoch nicht auf der Entlastung der Metropole, die wichtigste Aufgabe war es, Standorte für neue Industrien zu schaffen. Dementsprechend war das Ergebnis, abgesehen von der industriellen Entwicklung, dass von der Gesellschaft der weit entfernt liegenden Satellitenstädte der 1960er und 1970er Jahre „wenig zu hören“ war. Die neuen Industriestädte litten zudem meist unter Dienstleistungsproblemen. Nach 20 Jahren pendelten viele Menschen noch immer zwischen der Metropole und den Arbeitsplätzen in den Satellitenstädten weil die unfertigen Neuen Städte ihre alltäglichen Bedürfnisse nicht decken konnten.<sup>142</sup> Dies verstärkte die psychologische Nichtanerkennung der sogenannten New Towns. Der Vorort in China bedeutete nur - „Arm, Abgelegen, Verkehrsprobleme“<sup>143</sup>.

In den 1950er bis 1960er Jahren war China mit der Gefahr von Kriegen mit den Vereinigten Staaten, als auch mit der Sowjetunion konfrontiert.<sup>144</sup> Angesichts dieser Bedrohung musste die, für China bedeutsame Schwerindustrie in der Mitte Chinas, tief in den Bergen oder anderen abgelegenen Orten neu aufgebaut werden, um für eine ggf. notwendige Aufrüstung vorbereitet zu sein sowie um den Schutz der Industrien zu gewährleisten. So wurden im Zeitraum von 1964 bis 1980 viele wichtige Industrien unter dem Namen „**Die Dritte Linie des Städtebaus** (三线建设)“ auf 13 Provinzen in West- und Mittelchina verteilt und neu aufgebaut. Das war **die zweite Generation der modernen Neuen Städte Chinas auf staatspolitischer Ebene**; diese Generation war eine rein staatspolitische Maßnahme.<sup>145</sup>

<sup>141</sup> Vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 167

<sup>142</sup> Vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 228

<sup>143</sup> Anmerkung: Pudong war eine Neue Satellitenstadt Shanghais. Das Sprichwort „Ein Bett in Puxi (die zentrale Stadt) ist besser als ein Zimmer in Pudong“ hat zwei Gründe: Erstens die mangelhaften öffentlichen Einrichtungen in den Neuen Städten, besonders der Bildungseinrichtungen, und zweitens, die niedrige Qualität der gebauten Umwelt der großen Industriewohnsiedlungen. Im Gegensatz dazu lehnen die Bewohner einer alten Stadt wegen der strengen Beschränkung des Aufenthalts, wegen des Vorteils der Versorgung mit Lebensmitteln und wegen der besseren Möglichkeit der Ausbildung, eine Umsiedlung in eine Neue Stadt ab. vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 280

<sup>144</sup> Anmerkung: In diesem Zeitraum wurde die räumliche neue Umstellung der Schwerindustrie vorgestellt. In den Jahren 1955 und 1956 hatte die Kommunistische Partei zweimal das Ziel formuliert, die Industrialisierung der Binnenstädte durchzuführen. Gleichzeitig sollte nicht auf die Küstenstädte verzichtet werden, das Potenzial des Maschinenbaus weiter zu nutzen. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 32

<sup>145</sup> Anmerkung: Ähnliche Tendenzen gab es in der Sowjetunion und in Osteuropa der 1950er Jahre. „Political motives predominated-to spread an industrial proletariat among the conservative peasants. [...] or to create a „socialist“ counterpole to the fortress of nationlist traditions [...]. Their growth was hampered by various blunders: uneven investment flow; poor staging; housing provision that fell behind the creation of employment; and the creation

Die industrielle Entwicklung bestimmte die Planung. Unter den neu gegründeten, etwa 300 Städten zwischen 1952 bis 1979, waren 54 Neue Städte ohne städtebauliche Hintergründe gebaut worden, mehr als Kleinstadt angelegt, um die Industrie, den Verkehr und große Mengen Landwirtschafts-, Forst-, Stahl- und Industriestädte zu entwickeln (Abb. 3.20).<sup>146</sup> So entstanden **die heute wichtigsten Industriestädte Chinas**, jedoch nur mit der minimal notwendigen materiellen Versorgung.<sup>147</sup> Das Planungsprinzip beruhte auf der Planungstheorie der Sowjetunion und den Bedürfnissen der neuen Wirtschaftszweige, die in konkreten und detaillierten Anforderungen festgelegt wurden.

Die gesamten Projekte waren Staatsprojekte, also reines Staatsinvestment, für das 205 Milliarden RMB investiert wurden - das sind 39,01 Prozent der gesamten Bauinvestitionen Chinas in diesem Zeitraum.<sup>148</sup> Millionen von Technikern, Ingenieuren, Wissenschaftlern und Militärs kamen in unfruchtbare, abgelegene Gebiete, um dort im „Niemandland“ die hochtechnische Schlüsselindustrie voranzutreiben.



**Abb. 3.20**  
Die neu gebauten Industriestädte in dieser Phase (a) Schwerindustrie-Stadt Liu Pan Shui, (b) Stahlwerk-Stadt Pan Zhi Hua

of amenities and institutions that lagged behind the needs of the population [...] Official disappointment with the new towns resulted in a change of policy: present efforts are directed toward „expanded towns” by the gradual restructuring of existing settlements, starting with the creation of a full-scale modern center. siehe: Collins: 1975, S. 45

<sup>146</sup> Vgl.: Zhou, Yixing: 1998, S. 204

<sup>147</sup> Anmerkung: Dennoch, wenn man der Meinung von Dong, Jianhong folgt, wurden alle, abgesehen von Panzhuhua, auf der Grundlage einer unvollständigen Stadtplanung entwickelt. vgl.: Dong, Jianhong: 1999, S. 120

<sup>148</sup> Vgl.: Chen, Donglin: 2003, S. 56



**[FALLBEISPIEL]: Shiyan, Hubei Provinz****Kontext der Stadt:**

1966 wählten die chinesischen „Second Automobile Works“ (später Dongfeng Motor Corporation) Shiyan, ein abgelegenes bergiges Gebiet der Hubei Provinz als Firmensitz. Am Anfang war die heutige Autostadt Shiyan nur ein kleiner Ort mit einigen hundert Einwohnern. 1969 baute die nah gelegene Stadt Wuhan die Neue Stadt mit militärischer Hilfe. Mehr als 4.000 Techniker samt ihrer Familien, d.h. etwa ein Drittel der Mitarbeiter der „First Automobile Works“ wurden von Changchun (Jilin Provinz) dorthin versetzt; außerdem Mitarbeiter aus mehr als 30 Unternehmen aus ganz China.

1975 startete die Autoproduktion und erreichte im Jahr 1985 100.000 produzierte Autos; die Einnahmen aus dem Gewinn und den Steuern machten 60 Prozent des gesamten Wirtschaftszweiges von Shiyan Stadt bzw. 80 Prozent der Industriewirtschaft aus, es wurden 150.000 Arbeitsplätze bereitgestellt.<sup>149</sup> Heute hat die Neue Stadt Shiyan ca. 3,5 Millionen Einwohner.

**Bewertung:**

Die Stadtnutzung bestand aus mehr als 20 Teilfabriken, die jeweils in einem Tal lagen, eingebettet in eigenen Arbeiterwohnsiedlungen mit samt den notwendigen Dienstleistungen. Das führte für die Bewohner zu einer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen „kleinen Welt“ auf unterem Niveau, in Bezug auf Wohnen und Dienstleistungen aber auch der Güter- und Personenverkehr war erschwert. Damit war der Kontakt zwischen den „Kleinen Welten“ nicht gefördert, die zwei Stadtzentren waren zu schwach ausgebildet (vgl. Abb. 3.21).

Die „Autokultur“ wurde zum einzigen Identitätsmerkmal Shiyans. Das weltbekannte benachbarte taoistische heilige Gebiet Wudang mitsamt Berg und Tempel (Wudang Shan), ein UNESCO Weltkulturerbe, hatte geringen Einfluss auf die Stadt, weder kulturell noch touristisch oder wirtschaftlich. Das Stadtbild erschien eher wie eine leicht chaotische, namenlose chinesische Mittelstadt; die Berge waren hinter der Stadt „versteckt“ (vgl. Abb. 3.22, 3.23).

Eine Industriestadt in einem abgelegenen bergigen Gelände gelegen, führte jedoch nicht nur zu einem schwierigen städtebaulichen und gesellschaftlichen Start, sondern auch zu langfristigen Hindernissen in Hinblick auf die komplette Wirtschaftsentwicklung. Die Automobilindustrie war die wirtschaftliche Lebensquelle der Stadt Shiyan, obwohl der überwiegende Teil der Steuern direkt in die Staatskassen abwanderte. Die Stadt lebte von den Dienstleistungen der Automobilindustrie und ihrer Zulieferindustrien. Die Stadt teilte deshalb auch das Schicksal des Unternehmens.



Im Jahr 1998 hatte die Autoindustrie einen Verlust von 540 Millionen RMB, dies erzeugte unmittelbar wirtschaftliche Schwierigkeiten für die gesamte Stadt. Mit staatlichen Darlehen wurde das Automobilunternehmen gerettet. Zu einer zweiten Krise der Stadtentwicklung kam es, als 2003 die Firmenzentrale nach Wuhan, der Hauptstadt der Hubei Provinz, umzog, um besser in den globalen Wirtschaftskreislauf eingebettet zu sein. Die Stadt Shiyan fokussierte sich seitdem auf Tourismus und Wasserkraft-Industrie.<sup>150</sup>

Als Teil der Verbesserungsmaßnahmen der städtebaulichen Situation plante die Stadt Shiyan im Jahr 2008 eine New Town, die Neue Stadt Shiyan Ost, um so der Stadtentwicklung durch hochwertige Bebauung und neue Tourismuseinrichtungen neue Impulse zu geben.<sup>151</sup>

#### [FALLBEISPIEL]: Yumen, Gansu Provinz

Yumen-Stadt ist eine Industriestadt mit 198.000 Einwohnern und einer Fläche von 13.500 qkm. 1958 wurde sie wegen der Erschließung neuer Erdölfelder auf einer Hochebene von 2.400 Meter gegründet, mit sehr schlechten Verkehrsverbindungen nach außen und schwierigen Lebensbedingungen. Das Trinkwasser, mit einem hohen Fluor- und geringen Sauerstoffanteil belastet und die Bodenvergiftung und Luftverschmutzung sind Teile des Alltagslebens. Die durchschnittliche Lebenserwartung beträgt 12,6 Jahre weniger als die auf Landesniveau.

Als 1985 das Erdölfeld erschöpft war, brach die Wirtschaft der Stadt zusammen. Große Unternehmen meldeten Konkurs an und hinterließen 7.000 Arbeitslose. So entschied die Stadt im Jahr 1999, nach Yumen, einem Ort, 80 km weit entfernt, umzuziehen und dort eine acht qkm große Neue Stadt zu bauen. Die Erdölunternehmen zogen mit 60.000 Menschen - 25.000 Mitarbeitern und ihren Familien - in eine andere Stadt. Sehr viele Familien waren in der Folge zwischen den beiden Städten „zerrissen“ worden - und mussten entweder ihre Familie oder ihre Arbeit aufgeben. Die Gesamtinvestition für die Neue Stadt Yumen betrug 750 Millionen RMB, während das Jahresbudget der Stadt nur 100 Millionen RMB betrug. Die alte „Neue Stadt“ wurde aufgegeben und nicht mehr benutzt (vgl. Abb. 3.23).<sup>152</sup>

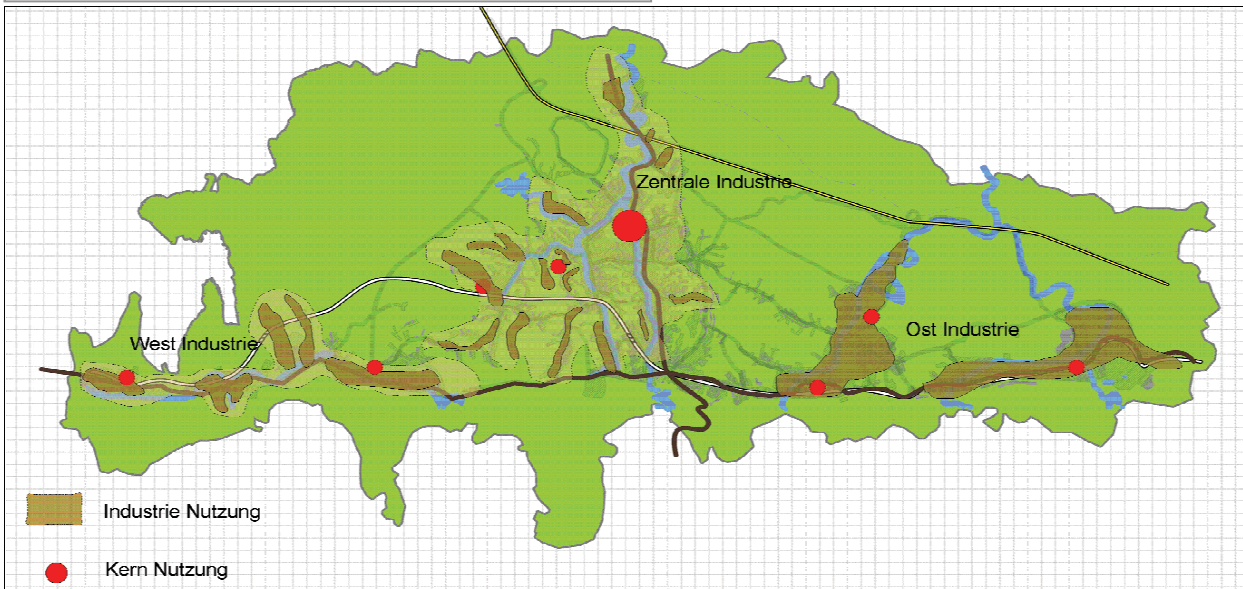


**Abb. 3.23**  
Abriss der Stadt Yumen

<sup>150</sup> Vgl.: sytj.shiyan.gov.cn/sqjs.aspx

<sup>151</sup> Vgl.:Kuang, Yucong; Qu, Chongli; Yuan, Shaobei: 2003; ISA Stadtbauatelier: 2004

<sup>152</sup> Vgl.: Nan, Xianghong: 2004



**Abb. 3.21**  
Nutzungsbestand der Stadt Shiyang in der Hubei Provinz.



**Abb. 3.22**  
Die Städtebauliche Umwelt eines 1x1km-Grundstückes, Shiyang  
(a) Das chaotische Stadtzentrum, in der Mitte der Bürgerplatz. (b) eine Wohnsiedlung mit einer Fabrik „gemischt“



Die Hauptstraße und der Hauptplatz in der Stadt Shiyang



### 3.3.3 Die Eigenart der zweiten Generation der modernen chinesischen Neuen Städte

Zeitphase:

- 1949 bis 1979

Hauptziel:

- **Schutz und Entwicklung** der Industrie
- Wohnnutzung und Dienstleistung als **Serviceeinrichtung**<sup>153</sup>

Grundsätze:

- Die Städtebau-Theorie der Sowjetunion beeinflusste das neue China stark. Die Neue Stadt-Entwicklung in Sibirien war das Leitbild der chinesischen Neuen Städte. Die **Bedürfnisse der Industrie** als Kriterium des Standortes, der Erschließung etc. hatten hohe Priorität.
- „**Mehr, schneller, besser, günstiger** 多快好省“ (1958) war das Motto der „**Großer-Sprung-Zeit**“, dieser Grundsatz beeinflusste den Städtebau dieser Phase.<sup>154</sup>
- Die Wohnung und Dienstleistung als **Versorgungseinrichtung der Industrie**.<sup>155</sup>

Organisation und Durchsetzung:

- Der Staat, d.h. die **zentrale Regierung**, leitete die Projekte. Die Stadt, d.h. die lokale Regierung, hatte in den Planungs-, Bau-, und Verwaltungsprozessen nur geringen Einfluss.<sup>156</sup>
- Die jungen Stadtplaner und das Verwaltungsamt waren noch zu schwach für eine tiefreichende Planungskontrolle.<sup>157</sup>

Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- Die „**Selbstständigkeit**“ (自力更生) war das Entwicklungsprinzip ganz Chinas, auch das der neuen Industriestädte.<sup>158</sup> Die Neue Stadt wurde oft als **geschlossene**

---

<sup>153</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, Shiyao

<sup>154</sup> Vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 81

<sup>155</sup> Anmerkung: z.B. Daqing. Im Jahr 1960 wurde Erdöl in Daqing gefunden, woraufhin mehr als 40 Ölraffinerien und Chemiefabriken gebaut wurden. Weil sie von der vorhandenen Stadt zu weit entfernt waren, mussten die Menschen in Daqing Lehm als Baustoff ihrer Hütten benutzen und kleine Dörfer rund um die Ölbohrlöcher oder Ölförderanlagen bauen. Gleichzeitig wurde Agrarwirtschaft und Selbstversorgung mit landwirtschaftlichen Produkten um diese etabliert. Eine Struktur der Mischung von Industrie und Landwirtschaft wurde ausgebildet. Diese Residenzen waren ähnlich den kleinen Dörfern, um ein großes Dorf herum bildeten ein paar kleine Dörfer eine „Lebensbasis“, die Grundschule, Krankenhaus und Anlagen für Handel und Wirtschaft bot. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 114

<sup>156</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, Shiyao

<sup>157</sup> Anmerkung: Seit 1950 wurden die chinesischen Stadtplanungs- und Architekturmanagement-Institute betrieben. Nur wenige Leute hatten daran teilgenommen und die russischen Planungstheorien wurden verbreitet. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 28-29

<sup>158</sup> Anmerkung: Wegen der Evakuierung der russischen Experten und Zurückzahlung der Forderungen der U.S.S.R. wurde dieser Trend verstärkt. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 93

**Gesellschaftseinheit, autarke Wirtschaftseinheit und selbständige Verwaltungseinheit** geplant und gebaut, im Allgemeinen unabhängig von der lokalen Regierung wie auch von der lokalen Kultur.<sup>159</sup>

- Die Sozialgesellschaft bestand aus **der Arbeiterschaft verschiedener Wirtschaftsunternehmen** - Einwanderer aus anderen Stadtkulturen. Die Einwohner hatten sehr wenig Kontakt mit der Außenwelt, ihr Lebensraum war eine Mischung aus Wirtschaftsunternehmen („Danwei“) und der Stadt, die oft die komplette Grundausstattung aufwies und eine „kleine Welt“ für sich bildete, allerdings auf einem niedrigen Niveau. Das Ergebnis war oft keine zusammenhängende Gesellschaft, sondern ein langfristiger **Fremdkörper**,<sup>160</sup> nach innen wie nach außen - zwischen der Neuen Stadt und der lokalen Stadt; dies behinderte sowohl die Entwicklung einer effektiven Dienstleistungsbranche als auch die bauliche Entwicklung der Gesamtstadt.

Nutzung:

- Als **„Nebenprodukt“ der Industrien** waren in dieser Zeit die Kleinstädte von etwa 200.000 Einwohnern typisch.<sup>161</sup>
- Aus militärischen Sicherheitsgründen lag die Neue Stadt oft in **ungünstigen** Verkehrslagen. Dies behinderte oder begrenzte oft die Entwicklungsmöglichkeiten sowohl der Unternehmen wie auch der Stadt selbst.
- Die verschiedenen Stadtteile mit unterschiedlichen Unternehmen als Kern waren wie **Inseln im Stadtgefüge** zwischen den unterschiedlichen Stadtteilen und besonders zwischen der lokalen Stadt und der Neuen Stadt. Innerhalb des Stadtteils folgte die Stadtanordnung der **Nutzungstrennung**, dazwischen waren Wohnen und Industrie angelagert. Es gab oft kein starkes Stadtzentrum.<sup>162</sup>
- **Kernfunktion dieser Stadtgeneration waren effektive Industrien**; alle anderen Nutzungsarten und -formen - vom Wohngebiet bis zum Stadtbild - wiesen nur Mindestniveau auf; räumlich entwickelten sie sich um die Industriebauanlagen herum.

<sup>159</sup> Anmerkung: Anfangs wurde geplant, eine oder mehrere große Erdöl-Produktions-Städte zu bauen, jedoch wurde darauf verzichtet weil dies zu große Investitionen benötigte, auch wurde die Förderung von Erdöl verlangsamt und der Unterschied zwischen Stadt und Land vergrößerten sich. Im damaligen Kapitalismus wurde deswegen das konzentrierte Investment der Erdöl-Produktions-Städte aufgegeben. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 115

<sup>160</sup> Siehe: New Town-Anhang Fallbeispiele, Shiyao

<sup>161</sup> Anmerkung: Im August 1956 hat die Regierung festgelegt, die Einwohner der Neuen Städte auf 50.000 bis 100.000 EW zu beschränken, nur in einigen Fällen konnte die Einwohnerzahl der Neuen Städte zwischen 200.000 und 300.000 EW betragen und nur unter sehr speziellen Umständen 300.000 EW überschreiten. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 32

<sup>162</sup> Anmerkung: Die Investitionen für Wohnungen während der ersten Fünf-Jahres-Planung betragen 9,1 Prozent der gesamten Investitionen (Industrie-, nicht-Industriebau und öffentliche Bauleistungen). Bis zur zweiten und dritten Fünf-Jahres-Planung sank sie auf vier Prozent. Erst in den 1970er Jahren stieg sie auf fünf bis sieben Prozent. Damals betrug die Pro-Kopf-Wohnfläche nur vier Quadratmeter. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 151

- Obwohl einzelne Stadtteile eine hohe Dichte aufwiesen, hatte die Stadt insgesamt **eine aufgelockerte Stadtstruktur** mit niedriger Bauhöhe und Baudichte.

Stadtbild:

- Die Stadt war einfach, eintönig und stark von der Industrie beeinflusst. Die wichtigsten Elemente für ein Stadtleben fehlten, d.h. Vielfältigkeit und Lebendigkeit; die Stadtteile glichen eher Arbeitersiedlungen.
- Die stadträumliche Qualität war vollkommen vernachlässigt, ebenso die Gestaltung der Grünräume.
- Die Wohnsiedlungen wurden alle von den Vertretern der Unternehmen gebaut und nahezu kostenfrei an die Arbeiterfamilien vermietet. Zu Beginn als eine Kopie der Bauweise der U.S.S.R, nach den 1960er Jahren, aufgrund des begrenzten Budgets, als standardisierte Industrieprodukte und eine räumlich introvertierte Nachbarschaft und „fordistische Zeilenbauten“<sup>163</sup>, wie das gesichtslose Stadtbild von jenem anderen Neue Städte-Bau in der Zeit.<sup>164</sup>



<sup>163</sup> Siehe: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 154

<sup>164</sup> Anmerkung: Die Industrie oder Verwaltungsorganisation führte einen eigenen Wohnungsbau. Das Prinzip war: Sechs Vereinheitlichungen beim Wohnungsbau: Investition, Planung, Design, Bauausführung, Wohnungsverteilung und Verwaltung. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 136



### 3.3.4 Der Einfluss der chinesischen Industriestädte

Diese neue Generation von „deformierten“ Neuen Städten ließ in kurzer Bauzeit viele Industriestädte entstehen, welche eine wichtige Grundlage für die industrielle Entwicklung in Mittel- und Westchina waren. Die großmaßstäbliche Industriestadt-Entwicklung veränderte die Unausgewogenheit der Wirtschaft in China - eine überwiegende Konzentration auf das chinesische Ostufer (vgl. 错误! 未找到引用源。).<sup>165</sup>

Die Entwicklung der Satellitenstädte und „Die Dritte Linie des Städtebaus (三线建设)“ zeigten eine gemeinsame Tendenz: **den Funktionalismus und Pragmatismus der Stadt**. Diese staatliche Politik verwendete die Stadt als **reines Instrument der Entwicklung**. Aus dem Vorrang und der absoluten Befriedigung der staatlichen Bedürfnisse resultierte **ein einseitiger Städtebau**, der nicht mit der regionalen Umwelt verkettet ist, „eine absolute Selbständigkeit“ wie eine Insel im Meer, nach innen orientiert, **die sozialen und persönlichen Bedürfnisse weitgehend vernachlässigt**.<sup>166</sup> Diese Stadtgeneration entsprach damit eigentlich nur einer großen Arbeiterwohnsiedlung. Die Einwohner arbeiteten und wohnten in den neuen Industriestädten, dem Staat gewidmet, und verließen die Städte oft erst im Ruhestand.

Zusammen betrachtet, brachte dies auch einige gesellschaftliche Probleme in den letzten 30 Jahren mit sich,<sup>167</sup> unter anderem auch eine Reihe von Städtebau-Grundsätzen.

- **Der Funktionalismus leitet den Städtebau, materielle Bedürfnisse dominieren**

In diesen extrem einseitig angelegten Städten steht Quantität gegenüber Qualität, öffentliche Ziele gegenüber persönlichen Wünschen, wirtschaftliche gegen seelische und geistige Bedürfnisse. Als Dienstleistung für die Industrie wird die Neue Stadt nicht als Stadt, sondern als Summe der Arbeitersiedlungen gebaut und entsprechend versorgt. Lebensqualität und Kulturqualität waren schwach ausgeprägt, ebenso wie Stadtökologie, Stadtversorgung und Städtebauumwelt auf der materiellen Ebene, oft unter jedem vertretbaren Niveau.

- **Neue Stadt als ein Nebenprodukt der Industrie, starke Abhängigkeit von einzelnen Wirtschaftsbranchen**

<sup>165</sup> Anmerkung: Die Stahlwerkstadt Panzhihua (6.567.000 EW), die Auto-Stadt Shiyan (507.000 EW) (vgl. Abb. 3.21 Auto-Stadt Shiyan), die Weltraumfahrt-Städte Xichang (126.700 EW) und Jiuquan (962.000 EW), die Maschinenbaustadt Deyang (3.816.000 EW) (vgl. Abb. 3.22 Maschinenbaustadt Deyang), und die Schwerindustriestadt Liupanshui (251.900 EW). vgl.: National Bureau of Statistics of China: 2009, [www.stats.gov.cn](http://www.stats.gov.cn)

<sup>166</sup> Vgl.: Zhou, Yixing: 1995, S. 101

<sup>167</sup> Anmerkung: Viele Unternehmen in wirtschaftlicher Schwierigkeit der „dritten Linie“ sind gezwungen worden, sich den Veränderungen an den lokalen Ressourcen und Märkten anzupassen oder zu den Städten und Gemeinden in der Nähe zu umzusiedeln, so dass sie ein integraler Bestandteil der regionalen Wirtschaft wurden. vgl.: Zhou, Yixing: 1995, S. 101

Die Neuen Städte und ihre Stadtteile sind wirtschaftlich oft sehr abhängig von den jeweiligen Industrieunternehmen. Die Verbindung zwischen der lokalen Stadt wie auch der Region wird vernachlässigt; wechselseitige Wirtschaftsförderung ist selten. So hat die wirtschaftliche Entwicklung in den 1990er Jahren manche Neue Stadt im Nordosten Chinas an den Rand der Existenzfähigkeit gebracht.<sup>168</sup>

#### ■ Ein aufgelockertes Stadtbild ohne Gesicht und Herz.

Die Industrieunternehmen bildeten mit den Wohngebieten geschlossene „Lebenseinheiten“, mit selbstständigen öffentlichen Einrichtungen, Parkanlagen und Erholungsflächen, die nur für ihre Mitarbeiter zugänglich waren. Die Neue Stadt hatte keine eigene zentrale Macht, gemeinsames Image und engen Informationsaustauschen zwischen den Stadtteilen oder „Lebenseinheiten“. Auch die Finanzkraft der Neuen Städte war viel schwächer als die der, teilweise sehr großen, Unternehmen. Das Phänomen „starke Unternehmen, schwache Stadt“ war weit verbreitet.

Abgesehen von der kurzen Zeit zwischen 1954 und 1955, wurde der Versuch, die traditionelle Stadtkultur mit moderner Bautechnik zu verbinden, unterbrochen. Die Gründe lagen in der Verachtungshaltung gegenüber der traditionellen Kultur in der Kulturrevolution, ein Symbol des „Zurückwirkenden“.<sup>169 170</sup>

In dem Zeitraum zwischen 1949 und 1978 erhöhte sich der

---

<sup>168</sup>Anmerkung: Die ressourcenreichen Städte von Nordostchina waren bei der Rohstoffgewinnung und Grobverarbeitung zu einseitig ausgerichtet, nach der Erschöpfung der Ressourcen hatten sie keine Wirtschaftsalternativen. Die Dienstleistung stand weiter hinter der überwiegenden Industrie zurück, sowie hinter der Privatwirtschaft. Die staatliche Anteilsquote der Wirtschaftsunternehmen im Jahr 2004 betrug 85,8 Prozent (Heilongjiang), 74,4 Prozent (Jilin), 58,5 Prozent (Liaoning) unter allen Unternehmen, wobei das durchschnittliche Niveau von China 42,4 Prozent betrug. So verloren 110.000 Menschen ihre Arbeitsplätze in den vier Minenstädten in Heilongjiang, nur 15,4 Prozent davon waren wieder beschäftigt, in Daqing, einer Erdölstadt, waren mehr als 70.000 Arbeitslose zu verzeichnen. In allen drei Provinzen gab es 954 qkm Grundabsenkung, 700.000 EW waren davon betroffen, dazu kamen noch 2.484 ha Bodenerosion und große Mengen an Industrieabfällen. vgl.: Wang, Fujun; Shen, Chongji: 2007, S. 17, 18

<sup>169</sup>Anmerkung: He, Zuoxiu kritisierte Liang, Sicheng (1955): Liang, Sicheng betonte einseitig die Künstlichkeit der Architektur und hat die Beziehung zwischen der Ästhetik und Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit umgekehrt. Die „künstlerischen“, bürgerlichen Gebäude, aber nicht die industriellen Gebäude hochzuschätzen passte nicht zur Politik während der Begründung Chinas. „Die nationale Form“, die Liang, Sicheng befürwortete, bedeutete eigentlich, das Alte wieder zu vertreten, diese Form hatte nichts mit dem alltäglichen Leben zu tun, sie war statisch wie die Paläste oder die Tempel. Er kritisierte auch, dass die Architekturtheorie von Liang, Sicheng gegen die Gesamtlinie und Quelle verstieß, dieses Denken war der bürgerliche Idealismus. vgl.: Southern People Weekly: 2005

<sup>170</sup>Anmerkung: Am Anfang des postkolonialen Indiens sollte Chandigarh als ein Symbol des Neuen bezeichnet werden, die Tradition wurde als Symbol des „Rückwärtsgewandten“ betrachtet. „Although it was meant to replace the ancient city of Lahore, there was to be no place for nostalgia in Chandigarh. He did not want an existing old city to embody the new nation because he believed that oldness, with its overwhelming weight of tradition, held India down.“ siehe: Prakash: 2002, S. 9

Urbanisierungsanteil weltweit von 28,4 Prozent auf 41,3 Prozent, in den Entwicklungsländern von 16,2 Prozent auf 30,5 Prozent - in China aber nur von 11,2 Prozent auf 19,4 Prozent.<sup>171</sup> Damit wies China in dieser Zeitspanne eine, für die **allgemeinen Verhältnisse sehr ungewöhnlich niedrige Urbanisierungsrate** auf. 1979 jedoch erhöhte sich die Einwohnerzahl Chinas gegenüber dem Jahr 1953 von 375.000.000 EW auf 975.230.000 EW,<sup>172</sup> zusätzlich erzeugte die räumliche Unausgewogenheit in China und die stark unterdrückte Verstädterung großen Druck auf die Wohnflächen und Arbeitsplätze in der Stadt wie auf dem Land.<sup>173</sup> Die Wanderung vom Land in die Stadt war jedoch durch das Anmeldesystem „Hu Kou“ ausgeschlossen. Es entstand auf der einen Seite **eine polare Gesellschaft zwischen Land und Stadt, auf der anderen Seite die überalterten und überfüllten Städte mit wachsendem aber unterdrücktem Druck auf eine adäquate Stadtentwicklung.**<sup>174</sup>

**Das Hauptthema der chinesischen Stadt vor der Wirtschaftsöffnung entstand bedingt durch:**

- **Polarisierung zwischen der Stadt und dem Land**
- **Überbevölkerung aller Städte**
- **Überalterung der Infrastruktur, Wohnanlagen und Bedarfseinrichtungen**

<sup>171</sup> Vgl.: Li, Wu: 2003, www.hprc.org.cn

<sup>172</sup> Vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 22

<sup>173</sup> Anmerkung: Unter dem Einfluss der räumlich unausgewogenen Verteilung der Wohnbereiche war auch diese Dichte räumlich unausgewogen. Im Westen und Nordwesten gab es weniger als 10 EW/qkm (Xizang 1,4, Xinjiang 4,6, Mongolei 10,5). Jedoch gab es in Jiangsu eine Bevölkerungsdichte von 650 EW/qkm. Auf 59 Prozent der Landfläche Chinas wohnten 97 Prozent der gesamten Einwohner. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 22, 24

<sup>174</sup> Anmerkung: Am Ende der 1960er Jahre führte China die Geburtenkontrolle ein. Im Jahr 1977, auf dem zwölften CPC Nationale Congress, wurde festgelegt, „Bis Ende des Jahrhunderts soll die Einwohnerzahl Chinas bis 1,2 Milliarden Menschen kontrolliert werden.“ siehe: National Population and Family Planning Commission of P.R. China: www.chinapop.gov.cn/

### 3.4 Die chinesische Städtebau-Geschichte von 1979 bis 1992

- Die politische Kontrolle der Erweiterung der Metropolen

Nach dem Ende der Kulturrevolution im Jahr 1978 waren etwa **200 Millionen Intellektuelle, Studenten und Schüler vom Land wieder in die Stadt zurückgekehrt**. Das erzeugte einen unerträglichen Druck auf die chinesischen Städte und ihre Bewohner. Das Ende der Kulturrevolution brachte eine Entspannung der Wirtschaftspolitik, es wurde die Entwicklung von Gewerbebetrieben, Kleinindustrien und Dienstleistungsbetrieben von den einzelnen Städten und von Seiten des Staates erlaubt, um die notwendigen Arbeitsplätze zu schaffen. Damit begann für die chinesischen Städte wieder eine wirtschaftliche Aufschwungsphase.

Auf der akademischen Ebene war die Bedeutung der Stadt noch umstritten; die politischen Entscheidungsträger waren besonders den Metropolen gegenüber skeptisch. Das Stadtentwicklungsziel, „**die Größe der Hauptstadt zu kontrollieren, die Mittelstadt vernünftig zu entwickeln, die Kleinstädte aktiv zu fördern**“<sup>175</sup> wurde 1980 als Kern der Stadtentwicklungspolitik formuliert und hat die Richtung und die Strategie des chinesischen Städtebaus langfristig bestimmt. Auf dieser Stadtentwicklungspolitik lag der Schwerpunkt des chinesischen Städtebaus in dieser Zeit, in Bezug auf die Kleinstädte und Dörfer; die städtischen Unternehmen entwickelten sich in kleinen Städten schnell. So entstanden im Zeitraum von 1985 bis 1991 viele Klein- und Mittelstädte mit starker Wirtschaftskraft entlang Ost-Chinas.<sup>176</sup> Die Urbanisierung Chinas stieg in diesem Zeitraum von 19,4 Prozent auf 23,01 Prozent im Jahr 1984 und auf 27,63 Prozent im Jahr 1992.<sup>177</sup>

In der Praxis spielten in dieser Periode stadtplanerische Gesichtspunkte kaum eine Rolle. Aufgrund der Dominanz der Wirtschaft und der finanziellen Begrenzungen hatten sich die großen Städte selbst - außer in Industriegebieten - wenig weiterentwickelt; meist erfolgten nur einfach ausgeführte Sanierungen und Modernisierungen; die Verkehrssituation belastete weiterhin die alten Städte.<sup>178</sup>

Die chinesischen Städte entwickelten sich fast ohne Planung, was die ursprüngliche „arme“, „einseitige“, „langweilige“ aber auch harmonische

---

<sup>175</sup> Siehe: Dong, Jianhong: 2004, S. 78

<sup>176</sup> Anmerkung: Im Bereich entlang der chinesischen Küste, 18.000 km lang und 50 km breit, befanden sich 38 sehr große Städte und dutzende Groß- und Mittelstädte, insgesamt 77 Städte. Diese bildeten ein Industrieband und einen Öffnungsbereich der chinesischen Industrie-, Finanz-, Technik-, Außenhandel- und hoch qualifizierten Landwirtschaftssektoren. In der Planung von 1995 bis 2010 wurden sie als Stadtentwicklungsachse mit dem höchsten Verstärkungsniveau gebaut. vgl.: Zhou, Yixing: 1995, S.67

<sup>177</sup> Vgl.: Wu, Li: 2003, www.hprc.org.cn

<sup>178</sup> Anmerkung: 40 Prozent der Städte hatten keine Entwässerungsanlage und lediglich ein Bus kam auf 13.000 Personen. Die Pro-Kopf-Wohnfläche der Stadtbewohner betrug nur 3,1 qm. vgl.: Gao, Xiaochun; He, Caiying, S. 93

und ruhige Stadtumwelt auflöste. **Parallel dazu entstanden Probleme in Bezug auf die Stadtgesellschaft, die Stadtfunktion, die Stadtökologie und das Stadtbild.**<sup>179</sup> Um eine angemessenere Dichte und Ausrichtung zu erzeugen,<sup>180</sup> wurden die Wohntürme und Plattenbausiedlungen weiterhin genutzt, jedoch lag deren Qualität weiterhin unter dem Niveau der in Europa.<sup>181</sup> Dies löste das Wohnungsnot-Problem kurzfristig, erzeugte jedoch größere Behinderungen in Bezug auf die weitere Aufwertung der Stadt. Dies zusammen führte zu einem überfüllten, störenden, chaotischen, unbequemen und gesichtslosen Stadtbild. Angesichts dieser Situation der „Mutterstadt“ wünschten sich die folgenden Generationen der Stadtbewohner, teils unbewusst, eine geordnete, grüne, verkehrsberuhigte und schöne Stadt (vgl. Abb. 3.25 **Das Stadtbild der alten Stadt Lijiang (a,b) und das der Neuen Stadt Lijiang (c) in den 1980er Jahre).**



**Abb. 3.25**

*Das Stadtbild der alten Stadt Lijiang (a,b) und das der Neuen Stadt Lijiang (c) in den 1980er Jahren*

<sup>179</sup> Anmerkung: Die inländischen und ausländischen Gelehrten bezweifelten immer die Probleme in Bezug auf den Verlust der menschlichen Kultur und der Kontrolle der Größe bei dem Umbau der alten Städte. Diese Meinung resultierte aus der Betrachtung des Umbaus einer Altstadt als eine Operation. In vielen alten Städten kam die räumliche Unordnung aus dem Altstadtteil, wie z.B. das Verschwinden des Grundriss-Layouts, der Verlust der Stadtstruktur, das verworrene Layout der Hochhäuser oder die Unkontrolliertheit der Stadtgestaltung. vgl.: Wang, Jianguo: 2009, S. 831

<sup>180</sup> Anmerkung: Unter dem Einfluss der Belichtung liegen die chinesischen Reihen-Gebäude immer in der nord-südlichen Richtung orientiert, der Abstand zwischen ihnen ist höher als das 1,7-fache der Bauhöhe. Eine „schlechte“ Ausrichtung bedeutet Probleme vor dem Hintergrund der schwachen Heizungsanlagen. In der Realität war der Abstand zwischen den Reihen größer als das zweifache der Bauhöhe, dies ist jetzt bereits reduziert worden, kann jedoch die Proportion von 1:1 des Westens noch nicht erreichen. vgl.: Hua, Lanhong: 2006, S. 175

<sup>181</sup> Anmerkung: Die großen Wohnviertel in Peking, z.B. „Jinsong 劲松“, haben eine Einwohnerdichte von 1.000 EW/ha. Die öffentlichen Anlagen in diesen sind in der Regel recht gut gestaltet, jedoch gibt es zu wenige Grünflächen und meist keine Sportanlagen. vgl.: Hua, Lanhong, 2006, S.77



### 3.4.1 Die Neuen Städte der dritten Generation in China: Ein Nebenprodukt der staatlichen Wirtschaftsstrategie

- Die Ursache: materielle Bedürfnisse, globale Entwicklungsziele

Die chinesischen modernen Neuen Städte entstanden in der Zeit der dritten Generation der Neuen Städte als Nebenprodukt der staatlichen Wirtschaftsentwicklungsstrategie. Im Jahr 1979 wurden **vier Städte als „Special Economic Zone“ (SEZ)** geplant, als Experimentierfeld der neuen chinesischen Wirtschaftsreform. Dazu kamen noch 14 Hafenstädte (1984) und die Hainan-Provinz (1988) als „Fenster zur Marktwirtschaft“, welche eine „Wirtschaftskette“ entlang der Ostküste Chinas formten.

Die Bedeutung der Stadt wurde wieder anerkannt aber zunächst als Leitbild nach innen wie nach außen, insbesondere in Bezug auf die Wirtschaft. Der Städtebau in der Phase war noch ein **Experiment auf der umfassenden Ebene der Wirtschaft - Industrie, Finanzwesen, Immobilien und Unterhaltung.**

All diese Städte waren entweder große Stadterweiterungen, wie z.B. die Neuen Städte in Ningbo, die erste Stadterweiterungen jenseits des Flusses brachten oder waren selbst Neue Städte im „Niemandland“, wie z.B. die Touristenstadt Sanya (gegründet 1984), die Industriestadt Zhuhai (gegründet 1979) oder die Hafenstadt Beihai (gegründet 1987) (vgl. Abb. 3.26).

Diese dritte Generation der Neuen Städte repräsentiert heute schon wichtige Großstädte und Metropolen: Shenzhen (5,57 Mio. EW 2006) wie Zhuhai (1,45 Mio. EW 2006) und Sanya (78.000 EW 1987- 0,5 Mio. EW 2006).<sup>182</sup>

**Abb. 3.26**  
Das Luftbild von Zhuhai (Handel und Industriestadt)



<sup>182</sup> Vgl.: National Bureau of Statistics of China: [www.stats.gov.cn/](http://www.stats.gov.cn/)

### 3.4.2 Das moderne Shenzhen als globales Gesicht Chinas



a



b

**Abb. 3.27 a,b**

Kontraste in Shenzhen. (a): „Die rauchenden Kinder der Wanderarbeiter, sie leben in den verdichteten „Dörfern in der Stadt“, (b): „Garten-Stadt“ aus Hochhäusern mit großem Wohlstand.

#### [FALLBEISPIEL]: Shenzhen, Guangdong Provinz

##### **Kontext der Stadt:**

Shenzhen wurde als eine **wirtschaftliche und politische Verknüpfung** zwischen Hong Kong und dem Hauptland, China geplant. Die Neue Stadt wurde 1978 gegründet. Die Neuen Städte wurden fast ausschließlich aus **rein ökonomischen Zielen** gegründet, um eine wohlhabende Neue Stadt innerhalb des wirtschaftlichen Einflusskreises des Westens zu bauen. Diese sollte gleichzeitig auch **das Experimentierfeld chinesischer Politik, Wirtschaft und des Städtebau** werden - eine Sonderzone, in der in China erstmals marktorientierte Wirtschaft betrieben wurde.

Die Stadt liegt direkt an der Grenze zu Hong Kong und hatte ursprünglich eine verhältnismäßig kleine städtebauliche Entwicklungsfläche.

Als „SEZ“ wurde der Bau der Stadt Shenzhen **von der Staatsregierung und der Neue Stadt-Regierung initiiert und organisiert**, die Finanzierungsgrundlage bestand aus Einkünften aus Veräußerungen von Baurechten, sowie aus Darlehen und Steuereinkommen. Die direkte Finanzierung durch die Regierung machte nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten aus.

In dem Masterplan wurde Shenzhen als **eine Bandstadt mit nebeneinander liegenden Stadtteilen** zwischen einer Bergkette und dem Meer geplant.

**Zur Ergänzung siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 79-99**

##### **Bewertung:**

Shenzhen ist **eine der schnellsten Neue Stadt-Entwicklungen weltweit**,<sup>183</sup>. Die geplante Stadtfläche stieg innerhalb von 25 Jahren von 50 qkm auf 1.718 qkm und die Einwohnerzahl von damals 275.000 Einwohnern auf 5.570.000 Einwohnern (offizielle Einwohner zusammen mit den „stabilen“ Wanderarbeitern) im Jahre 2003 an, sie wuchs um ca. 212.000 Einwohner jährlich. Dieses Wachstum ist fast das 20-fache dessen der europäischen Städte. Es wurden bis zu 4,2 Millionen Arbeitsplätze geschaffen und eine sehr junge und gut ausgebildete Sozialstruktur erzeugt.<sup>184</sup> Die Einwohner Shenzhen`s kommen aus ganz

<sup>183</sup> Anmerkung: Nach den vorhandenen Neue Stadt-Entwicklungsdaten. vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 155

<sup>184</sup> Anmerkung: Nach der Bevölkerungsstatistik von Shenzhen zeigt sich, dass sich seit der Begründung Shenzhens nicht nur die Bevölkerungszahl, sondern auch die Geschlechterverteilung, des Alter und das Bildungsniveau der Bevölkerung erheblich verändert haben. Es gab mehr Frauen als Männer und die Proportion der Geschlechter wandelte sich von 90,32 Männern je 100 Frauen im Jahr 1982 auf 99,8 Männer je 100 Frauen im Jahr 1990, sank jedoch wieder auf 97,74 Männer je 100 Frauen im Jahr 2000. Die Anzahl der Familienmitglieder pro Haushalt ging immer weiter zurück, so lebten bis zum Jahr 2000 durchschnittlich 2,63 Personen in einem Haushalt. Der Anteil der Personen der Gesellschaft zwischen 15 und 65 Jahren stieg jährlich und nahm die Mehrheit der Bevölkerung ein, die einen großen Beitrag zum Bau

China und finden hier gute Berufschancen; dank dichter und neuer Bebauung werden die meisten neuen Einwohner in guten Wohnungen untergebracht.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist Shenzhen aufgrund seiner unglaublichen Entwicklung zu **einem der wichtigsten Wirtschaftsbrennpunkte Chinas** geworden. Im Jahr 2009 lag Shenzhen auf dem vierten Platz der Wirtschaftsleistung Chinas, mit dem höchsten GDP/qkm (ca. 42 Millionen Euro), dem größten verfügbaren Einkommen pro Einwohner (ca. 2.924 Euro) und dem höchsten Exportanteil Chinas.<sup>185</sup>

Andererseits fehlen in Shenzhen wegen des anderen sozialen und politischen Hintergrundes einige wichtige Teile der Stadtentwicklungsstrategie von Hong Kong und Singapur, wie beispielweise **ÖPNV-orientierter Städtebau, soziale Wohnungspolitik, Sozialplanung, wirtschaftlicher Schutz der ursprünglichen Einwohner oder ökologische Qualität der Grünräume** (vgl. Abb. 3.26).<sup>186</sup> Anstelle sozialer Wohnungsbaukomplexe versucht Shenzhen Stadt, eher das Image einer wohlhabenden Hochhausgartenstadt "mit hoch qualitativen Hochhäusern in grünen Parkanlagen"<sup>187</sup> als Motiv der regionalen Kompetenzkraft zu entwickeln.

Das Entwurfsmodul der Bandstadt sicherte **eine flexible Entwicklungsmöglichkeit**. Jeder dieser Stadtabschnitte - Stadtteile - hat eine eigene Identität, der Masterplan konnte dank dieses Entwicklungsmodells in großem Maßstab verwirklicht werden. Die Stadtplanung erhielt für ihre Praxis nationale Auszeichnungen.<sup>188</sup>

Shenzhen hat auch die Rolle des „**Experimentierfeldes**“ verwirklicht, die Stadt hat **die Gesetzgebung und das Verwaltungssystem** der Stadtplanung von Hong Kong eingeführt; erstmals für China eine Urban Design Guideline (Stadtgestaltungsrichtlinie) mit der Bebauungsplanung kombiniert und in der Praxis angewendet, um das Stadtbild genau zu kontrollieren.<sup>189</sup> Shenzhen ist auch die erste Stadt in China, welche Städtebau als direkte Quelle von finanziellen Einnahmen durch die Regierung verwendete, auch das hat - unwahrnehmbar - eine große Wirkung auf die städtebauliche Entwicklung der folgenden 30 Jahre

---

Shenzhens leisteten. Auch besserte sich das Bildungsniveau deutlich. Die Proportion der Analphabeten sank von 14,99 Prozent im Jahr 1982 auf 1,09 Prozent im Jahr 2000. Die Zahl der Hochschulstudenten oder Studenten mit einem höheren Bildungsniveau stieg von 811 auf 8.060 je 100.000 Personen. vgl.: Zhang, An; Qi, Qingwen: 2006, S. 53; Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 86

<sup>185</sup> Vgl.: [www.szjt.com](http://www.szjt.com)

<sup>186</sup> Anmerkung: Die „Dörfer“ in der Stadt Shenzhen zählen zu den am höchsten verdichteten Stadträumen der Welt. Ihre Bewohner sind die gleichen Familien, die einst in agrarischen Dorfkollektiven zusammenlebten, bevor die schnell wachsende Stadt ihre Reisfelder in einem Tsunami der Verstädterung fortriss. Statt Reis werden jetzt Arbeitsmigranten „angebaut“. vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 17

<sup>187</sup> Siehe: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 153

<sup>188</sup> Vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 156

<sup>189</sup> Vgl.: Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Technical Requirements of Shenzhen Urban Design Guidelines.



ausgeübt.

Die sogenannte „New Town“ Shenzhen zeigt heute schon **ein Stadtbild, wie es andere moderne Metropolen erst nach 100 Jahren der Stadtentwicklung aufweisen**. Das Stadtbild von Shenzhen - eine „Skyline als Hochhauswald“, eingebettet in Parkanlagen, wird langfristig als das typische Image der chinesischen Wirtschaftsöffnung herangezogen; es steht für eine politische Entscheidung und ihre praktischen Ergebnisse. Sie beweist die Fähigkeit und Stärke der rechtmäßigen Autorität; dieses Bedeutungssystem ist so wirkungsvoll, dass es von einer Reihe von Neuen Städten übernommen wird, wie z.B. in Shanghai-Pudong, das Stadtbild wird als zukunftsstragender Bedeutungsträger benutzt. **Das Stadtbild der Neuen Stadt ist wieder ein politisches Mittel geworden, wie schon vor Tausenden von Jahren** (vgl. Abb. 3.28).<sup>190</sup>



**Abb. 3.28 a-b**

*Beijing-Shenzhen; Ähnlichkeit von Stimmung und Raummodell.  
a: Verbotene Stadt in Beijing, b: Stadtzentrum der Neuen Stadt Shenzhen.*

<sup>190</sup> Anmerkung: Ähnliche Prozesse entstanden auch in der Entwicklung von Chandigarh und Brasilia. Sie waren die Kooperation zwischen politischen Führern und Stadtplanermeistern bzw. ihren Meisterstücken als Katalysator (Juscelino Kubitschek als Präsident der Republik Brasilien mit Lucio Costa und Oscar Niemeyer, bzw. Premierminister Nehru von Indien und Le Corbusier). „Zusammen schafften sie es, Architektur, Städtebau und Politik in einer Weise zu vereinen, die mit allen Vor- und Nachteilen mindestens bis auf Louis XIV. zurückgeht - und die heute in dieser Form völlig undenkbar wäre.“ vgl.: Scheidegger, Ernst: 2010, S. 18

### 3.4.3 Die Eigenart der dritten Generation der modernen chinesischen Neuen Städte

Zeitphase:

- 1979-1992 begründet, noch in den Entwicklungsprozessen.

Hauptziel:

- Neue Städte als **Motor für das große Potenzial der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region**, das ist auch das wichtigste Städtebau-Ziel.<sup>191</sup>
- Als „Fenster zur Marktwirtschaft“ ein **politisches Symbol nach außen** und eine Pufferzone zwischen Sozialismus und Kapitalismus.<sup>192</sup>
- **Entwicklung bestimmter neuer Wirtschaftsarten**, z.B. durch die Touristenstadt Sanya oder die Industriehafenstadt Zhangjiagang.

Grundsatz:

- **Schnelle Wirtschaftsentwicklung** ist nahezu das einzige Ziel, das zählt.<sup>193</sup> Wirtschaftshintergrund bedingt eine **Effektivitätsorientierte Stadtentwicklung**.
- **Modernes, globales Stadtimage** als wichtiges „Gesicht“ Chinas und materiell hohes Niveau der Infrastruktur als Quelle der Kompetenzkraft

Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- Viele Neue Städte haben **keine „Mutterstadt“** als Ausgangspunkt der Entwicklung, die entsprechende Unterstützung fehlt, sie beruhen auf der spezifischen wirtschaftlichen Entwicklungskraft einer größeren Region und staatlicher Politik - gestützt von dem Investment und den Einwanderern aus ganz China und sogar dem Ausland.
- Der Standard der Infrastruktur und der Dienstleistungseinrichtungen der Neuen Städte ist hoch, deshalb üben sie eine starke regionale **Anziehungskraft auf Investoren und Zuwanderer** aus.<sup>194</sup>
- Als ein Teil des Ziels einer modernen Stadt wird nicht nur die Industrie, sondern auch die Dienstleistung und der Städtebau gefördert. Die offene Politik für Zuwanderung und Kapitaleinfluss und die vielfältigen Arbeitsplatzangebote bringt eine ganzheitliche **soziale Mischung** in die Neuen Städte.<sup>195</sup>

Organisation und Durchsetzung:

- Verwaltung durch eine neu gegründete, **selbstständige Regierung mit hoher Autorität**, dabei weitgehend unter

---

<sup>191</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 85

<sup>192</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 82

<sup>193</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 87

<sup>194</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 85

<sup>195</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 85



direkter Staatskontrolle.<sup>196</sup>

- Wirtschaftspolitische Begünstigung durch den Staat und die Zentralregierung, **wenige öffentliche, direkte Fördermittel**, es wird privates Kapital angezogen.<sup>197</sup>

#### Nutzung

- **Günstige Verkehrsentwicklungslage**, meist mit Hafen oder besonderen Verkehrsanschlüssen verbunden
- **Effektivität der Stadtfunktion dominiert**, dies führt zu übermaßstäblicher Infrastruktur, Industrie und Autoverkehr und erzeugt damit die Nutzungstrennung in großem Maßstab.<sup>198</sup> **Industriegebiete und Hafenanlagen** werden immer in der ersten Phase der Neuen Stadt entwickelt, ein nachhaltiger Schwerpunkt für die Stadtentwicklung.<sup>199</sup>
- Die Stadt weist eine kompakte Struktur mit einer notwendigen Grüntrennung zwischen den Stadtteilen auf. **Hochhäuser mit hoher Baudichte** sind der Grundtypus für den privatwirtschaftlichen Wohnungsbau,<sup>200</sup> einerseits bedingt durch die hohe Zahl der Zuwanderer, andererseits als Symbol der Modernisierung.<sup>201</sup>

#### Stadtbild:

- Das Stadtbild spiegelt auf der wichtigen Bedeutungsebene das **Image des „Modernen“, „Innovativen“ und „Wohlhabenden“ wieder.**
- Ein **qualifiziertes Stadtbild** ist gesucht, dabei wird die Urban Design Guideline, ausländische Beratung und neue Stadtverwaltungsrichtlinien angewandt, um die Stadtgestaltung aufzuwerten.<sup>202</sup>
- Die zahlreichen **Auto-orientierten übermaßstäblichen, monumentalen** Straßen, Plätze und Grünanlagen repräsentieren einen weiteren Teil des angestrebten Stadtimages. Ein System öffentlicher Räume in menschlichem Maßstab fehlt.<sup>203</sup>
- Vielfältige Grünanlagensysteme werden in den Neuen Städten mit dem übermaßstäblichen Raum kombiniert, dies führt zu einem weitaus **größeren Grünanteil** als in der traditionellen chinesischen Stadt.<sup>204</sup>
- In den Neuen Städten werden **historische Raumabfolgen, Wohntypologien und die Stadtkultur nicht fortgeführt.**<sup>205</sup>

<sup>196</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 82-83

<sup>197</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 83

<sup>198</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 90

<sup>199</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 86

<sup>200</sup> Vgl.: Hassenpflug Dieter: 2005, S. 150

<sup>201</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 95

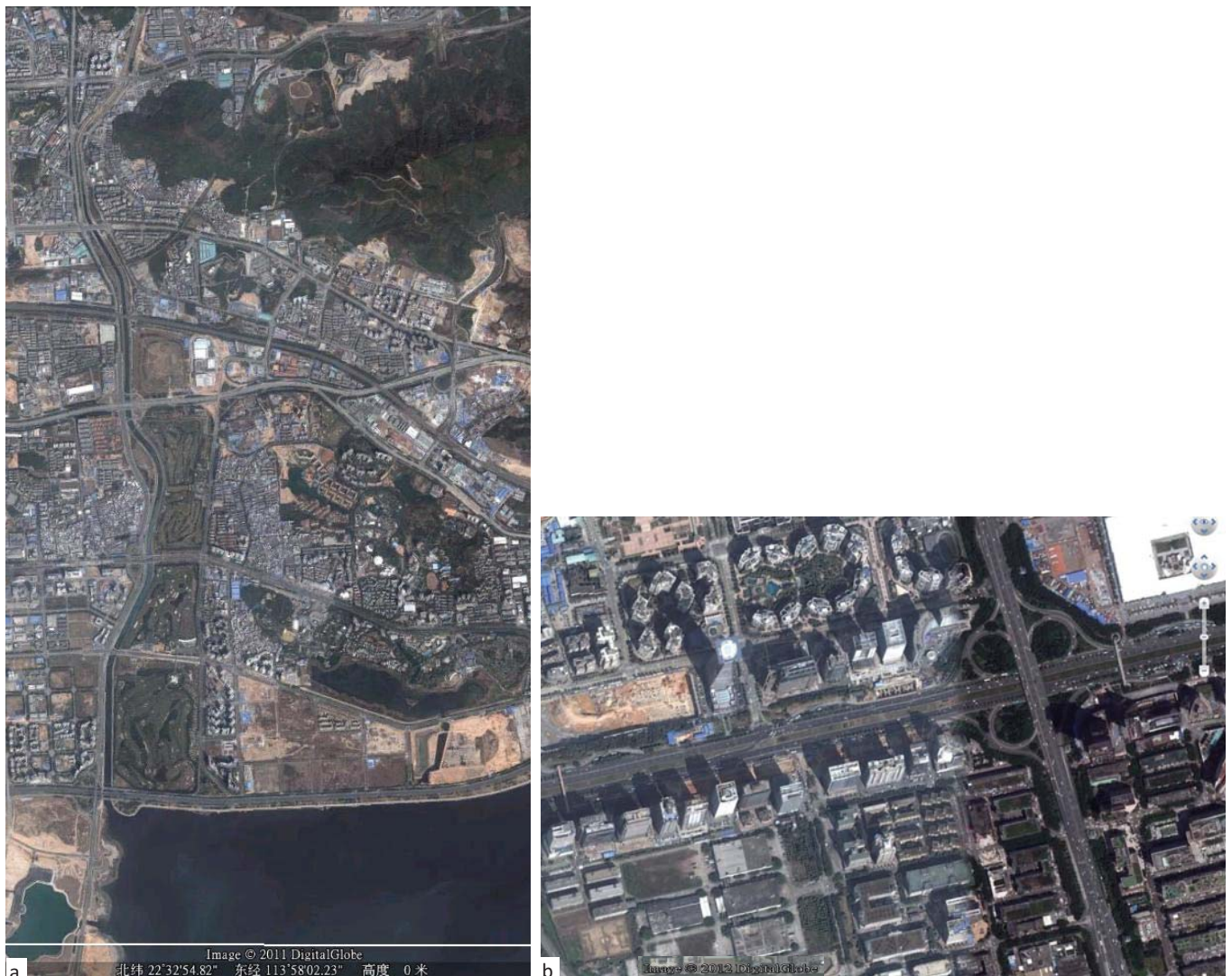
<sup>202</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 91

<sup>203</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 90, 96

<sup>204</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 99

<sup>205</sup> Anmerkung: Zwischen 1980 und 1990 wurden historische Gebiete in den meisten chinesischen Städten teilweise als Denkmalschutzzone ausgewiesen und geschützt (1986 wird die erste „Nationale Geschichts- und Kulturstadt 国家历史文化名城“ gelistet), jedoch auch die Altstadt als Ganzes

Zusammenfassend betrachtet, folgt die Typologie der öffentlichen Räume, der Wohnformen und der Architektur den dicht besiedelten Stadtstaaten, wie z.B. Hong Kong und Singapur eher, als der traditionellen chinesischen Stadt (vgl. Abb. 3.29).<sup>206</sup>



**Abb. 3.29**  
*Das Luftbild der Stadt Shenzhen. (a): Das Schutzgrün (60-120 m) hat keine direkte Verbindung mit dem Berg und es wird von Golfgebieten besetzt. (b): Eine „Reihe“ von Bürogebäuden entlang der Shennan-Straße (50 bis 150 Meter Breite) mit hoch-dichter Wohnsiedlung und Gewerbegebiet in den hinteren Blöcken*

teilweise zerstört. Die Jahre von 1990 bis 2000 stellten die schwierigste Phase der Altstadterhaltung dar. vgl.: Ruan: 2001, S. 6

<sup>206</sup> Anmerkung: In dem ganzen Prozess wurden viele Fachleute aus dem Ausland in Form von Beratung, Wettbewerben oder in Auftrag gegebenen Forschungsarbeiten herangezogen und nahmen an fast jeder Phase der Stadtplanung teil. vgl: Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: 2002

### 3.4.4 Der Einfluss der chinesischen „globalen Stadt“

Diese Stadtgeneration, zu ihr gehören unter anderem Shenzhen, Zhuhai etc., ist grundsätzlich **ein großer Wirtschaftserfolg**. Die Neuen Städte, häufig aus Dörfern hervorgegangen, können als Instrument der Wirtschaftspolitik, mehrere Millionen Stadtbewohner aus ganz China anziehen. Diese arbeiten und wohnen dort und sind meist mit der öffentlichen Infrastruktur und den eigenen Berufschancen zufrieden. Die Neue Stadt Zhuhai war im Jahr 2007 eine der zehn Städte in China, in welchen die Bewohner „am Glücklichsten“ sind.<sup>207</sup>

Für China repräsentiert die Neue Stadt dieser Generation zwei wichtige Bedeutungsebenen nach außen wie nach innen: **Symbol internationaler Anerkennung und nationale Autorität**.

#### Internationale Anerkennung:

„Modernity [...] meant the aggressive effort to catch up with the West.“<sup>208</sup> Das eindrucksvolle Stadtbild einer Skyline moderner Hochhausgruppen ist mit dem chinesischen Wirtschaftswunder verbunden, spiegelt bewusst oder unbewusst das „Standardimage“ einer modernen und globalen Stadt wieder und wurde zum Leitbild aller chinesischen Städte.<sup>209</sup> Damit werden die Stadtentwicklungsmodelle von Singapur und Hong Kong übernommen, ihre höhere räumliche und architektonische Qualität wird auf die Lebensqualität übertragen, jedoch stellen städtische Mischfunktionen, die Integration alter Stadtkultur und die Berücksichtigung historischer Umgebung, Hindernisse für die angestrebte schnelle und große Wirtschaftsentwicklung dar. Zum ersten Mal in der chinesischen Stadtgeschichte haben die Einwohner eine weitgehend zufriedenstellende persönliche materielle Umgebung, es „spiegeln sich die Visionen einer Nation wieder, welche nach fast zwei Jahrhunderten der Revolutionen, Prüfungen und Heimsuchungen zu sich selbst findet und vergangene Größe wieder auferstehen lässt.“<sup>210</sup>

#### Nationale Autorität

Ein übermaßstäblich großes Stadtzentrum prägt darüber hinaus das Neue Stadt-Bild von Shenzhen und viele Neue Stadt-Zentren später. Dieses kommt nicht aus einer fremden Kultur.<sup>211</sup> Die geometrischen Plangrundrisse, klare Symmetrien und besondere Bauten, wie die riesige Stadthalle, symbolisieren in der bedeutendsten Lage mit der Süd-Ausrichtung eine moderne „Verbotene Stadt“. Ohne Rücksicht auf die

<sup>207</sup> Vgl.: [news.xinhuanet.com/politics/2007-11/07/content\\_7023349.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2007-11/07/content_7023349.htm)

<sup>208</sup> Siehe: Prakash: 2002, S. 3

<sup>209</sup> Anmerkung: Für die Ausdehnung der Stadt ergibt es damit eine signifikante Doppelstruktur von „großer Straße“ und „vertikalem Block“. Dieser Städtebau ist ausgewogen und daher längst zum allgemein akzeptierten Modell geworden. vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 9

<sup>210</sup> Siehe: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 9

<sup>211</sup> Anmerkung: Chandigarh ist ein gut vergleichbares Beispiel. „At the inaugural ceremony of Chandigarh, Nehru declared grandly ‚Let this be a new city, unfettered by the traditions of the past, a symbol of the nation’s faith in the future‘ [...]. In Nehru’s grand plan, Chandigarh had to reflect the modern aspirations of the new Indian nation. vgl.: Prakash: 2002, S. 9



Nutzbarkeit und das lokale Klima, repräsentiert das Zentrum der Stadt hier die Allmacht der Regierung.

**Internationale Modernität und nationale Autorität** sind seit 30 Jahren, bis heute, zwei wesentliche Grundelemente der Entwicklung chinesischer Stadtkultur und Stadtraumgestaltung. **Ein weiteres gemeinsames Grundelement liegt in den physischen Elementen der wirtschaftlichen Entwicklung**, wie technischen Einrichtungen, Infrastruktur und natürlicher „grüner“ Umgebung; d.h. in der materiellen Funktionalität.

Diese Ziele allein schaden jedoch der Vielfältigkeit und können die fehlende Kulturidentität nicht kompensieren. Für die gebildeten Zuwanderer aus ganz China, welche in die Neuen Städte wandern, ist das stark spürbar und wird von diesen sehr bedauert. Deshalb hat Shenzhen in den letzten zehn Jahren neben dem Wirtschaftsziel ein weiteres Ziel entwickelt: die Schaffung einer eigenen Kultur und Identität.<sup>212</sup> Die Stadt unternimmt alle Anstrengungen, um ihre Identität auf den Begriff „Innovative Pionierarbeit“ zu begründen; dazu gehört die Einführung der Kreativwirtschaft, entsprechende öffentliche Einrichtungen, innovative Architektur und fortschrittlicher Städtebau.<sup>213</sup>

Zusammen betrachtet hat die Generation folgenden Charakter:

- Die Wirtschaftsentwicklung als Hauptziel, die Lokomotive der Stadtentwicklung
- Die hohe Qualität der materiellen Umwelt und des Verwaltungssystems
- Bedeutung des Stadtbildes: eine Kombination zwischen globaler Anerkennung und nationaler Autorität
- Der Städtebau (durch Landverpachtung) als direkte Quelle von finanziellen Einnahmen der Regierung

Diese Generation der Stadt wurde von allen Provinzen und Städten studiert und, an die Praxis angepasst, verwendet. Obwohl die Erfahrungen aus dieser Stadtgeneration bisher kaum von der chinesischen Akademie für Stadtplanung erforscht wurden, haben sie nachhaltig die Entwicklung der chinesischen Städte, ihr Stadtentwicklungsmodell, ihr Image und ihre Stadtkultur beeinflusst (vgl. Abb. 3.30).



Dan Tu Neue Stadt, Jiangsu Provinz



Xin Yang Neue Stadt, Anhui Provinz



Ba Yan Zhuo Er Neue Stadt, Nei Meng Provinz



**Abb. 3.30**  
Die übermaßstäbliche Stadtzentrum von Dantu - Neue Stadt, Xinyang Neu Stadt, Ba Yan Zhuo Er Neue Stadt, Kangbashi Neue Stadt. Davon ist Kang Ba Shi Neue Stadt, Erduosi, eine Neue Stadt auf der Wüste. Der Hauptplatz in der Mitte, ist 200m x 2,3 km groß.

<sup>212</sup> Vgl.: Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute: 2005

<sup>213</sup> Anmerkung: Das Beijinger Opernhaus des französischen Architekten Andrew, ein fremder und moderner Körper, wurde entgegen der Entwurfsbedingung, in besonderer Lage, einem Stadtkontext mit einzigartigem Stadtbildcharakter durchgesetzt. Ähnlich Situationen finden sich auch in Shanghai, Guangzhou und Shenzhou. vgl.: Zou, Denong; Mi, Ning: 2003, S. 306

### 3.5 Die Phase der Beschleunigung des chinesischen Städtebaus (1992 bis 2011)

- Die Weiterentwicklung der „Neuen Stadt“ durch die Metropolen

Die Zeit von 1992<sup>214</sup> bis 2011 ist eine Phase des **beschleunigten Urbanisierungsprozesses** in China. Im Jahr 1990 wurden die Stadtentwicklungspolitik und der Stadtentwicklungsplan für „Shanghai-Pudong“ (Central Business District von Shanghai) veröffentlicht, mit der die Bedeutung und Entwicklungskraft der großen Städte und Metropolen wieder anerkannt wurde. Die Metropolen planen und bauen ihre Satellitenstädte in vielfältiger Form. Die Urbanisierung steigt von 27,63 Prozent im Jahr 1992 auf über 30,42 Prozent im Jahr 1998, 38 Prozent im Jahr 2000 und auf 42,99 Prozent im Jahr 2005.<sup>215</sup>

Diese Phase des intensiven Neue Städte-Baus verteilt sich nun auf **Städte unterschiedlicher Größen**. Aufgrund der kompletten Industrialisierung Chinas (Landwirtschaft zuzüglich der Industrie und Dienstleistung) entstand das Phänomen der Wanderarbeiter in großem Maßstab, diese pendeln seitdem in immer größerer Zahl zwischen dem Land und der Stadt und benötigen neue Lebensräume in der Stadt, damit die, auf dem Land überflüssig gewordenen, Arbeitskräfte besser in die Urbanisierungsprozesse integriert werden können (im Jahr 1993 - 70 Millionen Wanderarbeiter, 2000 - 116 Millionen, 2010 - 261 Millionen, davon 84,7 Prozent Bauern; 261 Millionen Wanderarbeiter entsprechen mehr als 19 Prozent der gesamten Einwohner Chinas; ca. 33 Prozent der Einwohner auf dem Land sind Wanderarbeiter).<sup>216</sup> Mit dem Wirtschaftsboom entstand in allen chinesischen Städten auch die private **Immobilienentwicklung, die sehr schnell eine der wichtigsten Säulen der Wirtschaft Chinas** wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es in den meisten chinesischen Städten noch sehr wenige qualifizierte Wohnsiedlungen mit komplett ausgestatteter Infrastruktur und öffentlichen Einrichtungen.

**Die chinesischen Städte sind jetzt weitergehend mit einem Entwicklungssprung konfrontiert, Quantität wie Qualität.**<sup>217</sup>

Wirtschaftliche Entwicklung - insbesondere die Entwicklung neuer

<sup>214</sup> Anmerkung: Im Jahr 1992 hat der oberste Chef der Partei Deng, Xiaoping eine Reise in den Süden Chinas unternommen, danach wurde die Kraft der Marktwirtschaft anerkannt; die chinesische Wirtschaftsreform hatte die Richtung endlich festgelegt. Die Impulskraft kam jetzt nicht nur von der vergrößerten Übersicht, sondern auch dem späteren Politiksystem. Seitdem äußerte die chinesische Regierung klare Teilnahmewünsche und zeigt starke Verwaltungsfähigkeit. Die staatseigenen Unternehmen, die lokalen Unternehmen und die internationalen Unternehmen haben spektakuläre Kämpfe gegeneinander geführt. vgl.: Wu, Xiaobo: 2007, S. 290

<sup>215</sup> Vgl.: Wu, Li: 2003, www.hprc.org.cn

<sup>216</sup> Vgl.: National Population and Family Planning Commission of P.R.China: 2011, www.npfpc.gov.cn

<sup>217</sup> Anmerkung: Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Stadt in China beträgt 279 EW/ha (1990), 322 EW/ha (1995), 442 EW/ha (2000), 588 EW/ha (2001), 754 EW/ha (2002) Diese Dichte ist räumlich unausgewogen. Die Einwohnerdichte im Westen und Nordwesten Chinas ist kleiner als 0,1 EW/ha. Die Dichte im Osten entspricht der doppelten durchschnittlichen Bevölkerungsdichte in ganz China und die Dichte in Suzhou ist zweimal höher als im Osten. vgl.: www.stats.gov.cn/tjsj/



Wirtschaftsräume für CBD-Nutzungen, Universitäts- und Forschungseinrichtungen, High-Tech-Parks, hochwertige Industrieanlagen und Tourismus sind das Hauptziel aller Neuen Städte in China. **Mit der zunehmenden Deckung der materiellen Bedürfnisse werden die immateriellen Bedürfnisse - kulturelles Leben und Identität - in dieser Stadtgeneration immer wichtiger;** ein großer Fortschritt für einen ganzheitlichen Städtebau, die umfassenden Bedürfnisse der Stadtbewohner zu decken.

### 3.5.1 Die chinesischen Neuen Städte der vierten Generation (1992 bis 2011)

- die Stadterweiterung von mittleren und großen Städten

In diesem Verstärkerprozess sind die **Großstädte und Metropolen mit besonders großen Entwicklungserwartungen** konfrontiert. Die Großstädte haben eine viel **höhere Rentabilität** (das Bruttoinlandsprodukt, geteilt durch den Leistungseinsatz) als Kleinstädte, insbesondere Städte mit 1,5 bis 2 Millionen Einwohnern.<sup>218</sup> Wirtschaftlich betrachtet bedeutete das, dass bei gleicher Investitionssumme in der Kleinstadt weniger Arbeitsplätze und Wohnungen als in den Großstädten entstanden.<sup>219</sup>

Ab dem Jahr 1992 zogen die Mittel- und Großstädte immer mehr Investitionskapital und Einwohner an; endlich änderte sich auch die politische Orientierung gegenüber den Städten. Die Entwicklung der Großstädte wurde bewusst geduldet und inoffiziell unterstützt.<sup>220</sup> Neben der Stadterneuerung in den vorhandenen Stadtteilen entwickelten die Mittel- und Großstädte auch die Politik der „**überspringenden**“ **Erweiterung**, die Erschließung der Neuen Städte und großer sogenannter „Industrieparks“ (tatsächlich oft mehr als 10 qkm ganzer Neuer Städte mit kompletten Dienstleistungseinrichtungen als neue Wirtschafts- und Lebensräume).<sup>221</sup>

Die Neuen Städte dieser Generation wurden allmählich, weitgehend unbemerkt, ein weithin akzeptiertes, sehr wichtiges Stadtentwicklungsinstrument Chinas. Ein interessanter Nebeneffekt ist jedoch, dass die chinesischen Städte sich nach eigenen Bedürfnissen

---

<sup>218</sup> Anmerkung: Gu, Chaolin hat darauf hingewiesen, dass die regionale Stadt, das regionale Subzentrum der Stadt, und die mögliche Neue Stadt (Industriepark mit großer potenzielle Kraft, wie z.B. Shenzhen) die regionalen wirtschaftlichen Pole sind...Ihre Summe soll nicht mehr als 25 Prozent der gesamten Städte betragen. Die Beschleunigung ihrer Entwicklung ist das aktuelle Bedürfnis der chinesischen Wirtschaft. Mit dem Ziel der Urbanisierung Chinas, abgesehen von einigen Super-Metropolen, haben die meisten Städte die potenziellen Bedürfnisse der Bewohner schnell zu erhöhen. Gu, Chaolin: 2002, S. 145

<sup>219</sup> Vgl.: Xian, Zude: 2001, S. 95

<sup>220</sup> Vgl.: Zhou, Yixing: 1995, S. 199, 207

<sup>221</sup> Anmerkung: 1994 wurde der Suzhou-Industrial-Park mit einer Größe von 70qkm gegründet, dieser ist tatsächlich eine echte Neue Stadt. Obwohl Suzhou nicht Hauptstadt der Provinz ist, wurde die Neue Stadt durch die direkte Förderung der staatlichen Unternehmen Singapurs finanziert. vgl.: Shi, Freestone, Saiki; Rooijen van, S. 215-216

entwickelt haben und ein sehr vielfältiges Spektrum an Stadttypologien entstand, so nicht nur die Neue Stadt der Metropole, sondern auch der direkte Sprung der Mittelstadt (die schnellste und preisgünstige direkte Erweiterung der Stadtzentrumsfunktion<sup>222</sup>) und die Neue Stadt der Kleinstadt aus den besonderen Gründen (z.B. in Yulong Neuer Stadt die Denkmalschutzbedürfnisse der alten Stadt mit der überalterten Städtebau-Masse vor der weiteren Überbevölkerung zu retten<sup>223</sup>).

Das Leitbild der chinesischen Neuen Städte verwandelte sich von der Stadt der Hochhäuser-„La Ville Radieuse“ (wie Shenzhen), in eine Kombination aus der „High-Rise“-Stadt und der „Low-Rise“-Stadt, eine Kombination von „Garten-Stadt“ und der „La Ville Radieuse“. Diese beruht auf dem **erhöhten Lebensniveau und der damit entstehenden Suche nach neuen Lebensalternativen**.<sup>224</sup>

Aber unter dem nachhaltigen Einfluss der alten Kontrollpolitik der chinesischen Städte sind ihre umfangreichen, fast „unbremsbaren“ lokalen wirtschaftlichen Aktivitäten lediglich toleriert; die Furcht vor weiterem Landverbrauch ist groß. Die Neue Stadt hat für die nächsten 20 Jahre **keine staatliche Steuerung und politische, rechtliche oder akademische Begleitung** - es gibt dazu bisher keine offiziellen Forschungsarbeiten der staatlichen Institute.



**Abb. 3.31**  
Masterplan Shanghai 2020, Die Kernstadt und zehn Neue Städte

### 3.5.2 Die Neuen Städte der Metropole Shanghai:

*- reiches kulturelles Leben als Ziel der vierten Generation Neuer Städte*

Im Jahr 1990 wurde Shanghai von Parteichef Deng, Xiaoping als China's „Lokomotive“ bezeichnet. Heute führt sie nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung und Verstärkung des Yangzi-Delta an, sondern ist auch eine „globale Metropole“ und internationales Wirtschafts-, Finanz-, Handels- und Hafeninduszriezentrum.<sup>225</sup> Mitte der 1990er Jahre begann die rapide Entwicklung der Stadt Shanghai und ihres wirtschaftlichen Wohlstandes - **die Bedeutung der Metropole** wurde seitdem wieder in China anerkannt, ihre städtebauliche Entwicklung und Erweiterung erscheint auch parallel als wichtiges Thema der Stadtentwicklungspraxis. Zu diesem Zeitpunkt, als eine der dicht besiedeltesten Städte weltweit, war sowohl der Wohnungsbedarf vieler Einwohner, als auch der Wanderarbeiter in Shanghai weiterhin nicht gedeckt.<sup>226 227</sup>

<sup>222</sup> Siehe: New Townss-Anhang Fallbeispiele, S. 133

<sup>223</sup> Siehe: New Townss-Anhang Fallbeispiele, S. 148

<sup>224</sup> Anmerkung: Jakobs hat darauf hingewiesen dass, „Virtually all sophisticated city designers today combine the two conceptions in various permutations“. In der Tatsache haben nur die Neuen Städte von Hong Kong und die erste Generation der Neuen Städte in China eine reine Hochhaus-Stadt. vgl.: Jakobs, 1961, S. 21

<sup>225</sup> Vgl.: www.shanghai.gov.cn

<sup>226</sup> Anmerkung: Ein Teil Shanghai's, die „Central City“, hat eine Einwohnerdichte von 50.000 EW/qkm, fast zehnmals höher als die Amsterdam's. Q: Den Hartog, 2010 S.12. Im Jahr 2005 betrug der Durchschnitt des Wohnungsbestandes nur 14,8 qm pro Kopf, ein großer Teil davon hatte keine komplett ausgestattete Infrastruktur (eigene Küchen, Duschen, Toiletten; sogar Abwasserleitungen fehlten) und musste erneuert

Um eine angemessene Stadtgröße und den notwendigen ökologischen Hintergrund zu erhalten und die ständig zunehmende Verkehrsbelastung und das Verhältnis zwischen der Stadt und der Natur zu steuern, sieht der im Jahre 2001 genehmigte „**Shanghai-Stadt-Masterplan (1995-2020)**“ (上海市城市总体规划 - 1995-2020) ein urbanes System einer zentralen Stadt und 11 Neuen Städten vor (vgl. Abb. 3.31, 3.32). Dadurch wurde die städtebauliche Entwicklung Shanghai's zentralen Gebietes (650 qkm) **durch strenge Kontrollen des Grundstückshandels stark gebremst.**<sup>228</sup>

Die Pendlerzone (16.00 qkm, 3.000 EW/qkm) soll drei Neue Städte und der Vorortbereich (4.100 qkm, 1.000 EW/qkm) soll acht Neue Städte unterbringen.<sup>229</sup> Dies führte zu einer **politisch bestimmten „Auswanderung“ des Investmentkapitals aus der Innenstadt in die Stadtregion Shanghai, insbesondere in die Neuen Städte.** Innerhalb von zehn Jahren sind mehr als 70 Prozent der Neuen Städte bereits in „Betrieb“.<sup>230</sup>

Vor ihrer Planung und Realisierung wurde die Tongji Universität Shanghai damit beauftragt, die Entwicklung der Neuen Städte im Westen zu erforschen, in Bezug auf die Entwicklung der Wirtschaft, der Einwohner oder des Stadtbildes sowie auch in Bezug auf die Phasen der Stadtentwicklung.<sup>231</sup> Der jeweilige eigentliche Stadtentwurf wurde meist in mehrstufigen, oft internationalen Wettbewerben ausgewählt und konkretisiert; dabei kam dem Stadtbild eine besonders große Bedeutung zu.

#### **Materielle Bedürfnisse - eine selbstständige Stadt**

- *Zwei Klassen von Neuen Städten, je nach entsprechender Wirtschaftsunterstützung*

Auf Basis der Forschungsarbeit werden die Neuen Städte von Shanghai in zwei Klassen gegliedert. Von den 11 geplanten Neuen Städten soll explizit auf die Universitätsstadt Songjiang, die Auto-Stadt Anting (vgl. Abb. 3.33) und die Hafenstadt Luchao, die die stärkste Wirtschaftsförderung, die höchste Arbeitsplatzzahl und eine Größe von bis zu 800.000 Einwohnern aufweisen, eingegangen werden. Die anderen Neuen Städte sollten



**Abb. 3.32**  
Drei große Neue Städte Shanghais.  
(a): Uni-Stadt Songjiang, (b):  
Auto-Stadt Anting, (c): Luchao  
Hafenstadt

werden. Im Jahre 2005 hatte Shanghai noch zusätzliche 5,81 Millionen Wanderarbeiter, die für lange Zeit in der Stadt leben. vgl.: [www.stats-sh.gov.cn/](http://www.stats-sh.gov.cn/)

<sup>227</sup> Anmerkung: Die Wohnungspreise in Shanghai erhöhten sich von ca. 300 €/qm im Jahr 1999 auf 1.200 €/qm im Jahr 2005. Der Umsatz der Immobilienwirtschaft lag in diesem Jahr bei 6,23 Milliarden Euro, das sind 8,4 Prozent des gesamten GDP von Shanghai, das bedeutet eine 20-prozentige Erhöhung gegenüber dem Jahr 2003. vgl.: 2006, <http://www.sh.gov.cn>

<sup>228</sup> Anmerkung: 2004 sind nur 25 Hektar der inneren Stadt freigegeben, 80 Prozent der Grundstücke aller Nutzungen kommen aus den Vororten, die anderen kommen überwiegend von der Pendlerzone. vgl.: [www.shgtj.gov.cn](http://www.shgtj.gov.cn)

<sup>229</sup> Anmerkung: Ning, Yuerlin: 2006, S. 45

<sup>230</sup> Anmerkung: Den Hartog, Harry: 2010, S. 18,19

<sup>231</sup> Anmerkung des Verfassers: aus dem Interview mit Wu, Zhiqiang, Dekan der Architektur- und Stadtplanungs- Fakultät, Tongji-Universität, 2004 Shanghai. Ähnlich werden die Neue Stadt-Planungen in China erforscht, wie z.B. im Falle von Beijing und Tianjin.



zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner aufweisen, ebenfalls eigene Wirtschaftszweige und eine attraktive Stadtgesellschaft bilden; wie z.B. die Neue Stadt Chongming und ihre Schiffbauindustrie.

Inoffiziell stellen die Neuen Städte in Shanghai tatsächlich auch das Ergebnis des Ringens um ein regionales kommunalpolitisches Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Stadtbezirken dar. Jeder Bezirk baut dabei eine Neue Stadt als eigene Wirtschaftszone mit eigener Einnahmequelle, auch wenn sie noch nicht rechtzeitig und ausreichend Wirtschaftskraft besitzen. Die 11 Neuen Städte Shanghai's weisen deshalb sehr unterschiedliche Entwicklungsbedingungen, Erschließungszeiträume etc. auf. Zusammen sollen die Neuen Städte ca. 3,49 Millionen Einwohner halten, dies entspricht etwa einem Drittel der für das Jahr 2020 geplanten insgesamt 8,5 Millionen Einwohner der Stadt (vgl. Abb. 3.36).<sup>232</sup>



**Abb. 3.33**  
„Mittelalterlicher“ Stadtplan von Anting, eine Neue Stadt Shanghais

#### Immaterielle Bedürfnisse - Stadt mit Identität

- *Neue Städte als Quelle der Unterhaltung, Kulturvielfalt und Identität für die ganze Stadtregion Shanghai, geprägt durch übertragene europäische Stadtbilder und monumentale Landschaftsgestaltung.*

Schon in den frühen Planungsphasen der Neuen Städte in Shanghai wurde für jede New Town die Entwicklung einer speziellen Entwurfsidee gefordert - „Neun neue Städte, Neun Stile (aus 9 Ländern)“<sup>233</sup>. Jede Stadt sollte nach je einem speziellen ausländischen Stadtbildthema gestaltet werden, sogar die entsprechenden neun Länder wurden festgelegt.<sup>234</sup> Dafür wurden Architekten aus der ganzen Welt ausgewählt und zu den Wettbewerben eingeladen. Als Ergebnis dieser Vorgehensweise wurde beispielsweise für das Stadtzentrum der Neuen Stadt Luodian der „skandinavische Stil“ benutzt, für das Wohngebiet „Thames New Town“ mit Touristenattraktivität in der Neuen Stadt Songjiang „der englische Stil“ (vgl. Abb. 3.34) und in der Neuen Stadt Qingpu der traditionelle chinesische Stil (vgl. Abb. 3.35).<sup>235</sup>



**Abb. 3.34**  
Thames Town in Songjiang, eine Neue Stadt Shanghais



**Abb. 3.35**  
Traditionelles Stadtbild von Qingpu

Für die Architekten ist überdimensionale Landschaftsgestaltung eine mögliche weitere Quelle der Identität, auch wenn deren Kosten und formale Sprache zu großen Kontroversen führt. In der Neuen Stadt

<sup>232</sup> Anmerkung: Since 2009 Shanghai Urban Planning and Land Resources Administration has started researching the planning strategy of new towns in order to focus on suburbs, to coordinate urban and rural areas, and to speed up the development of rural urbanization. Jiading New City (77.6 qkm), Qingpu New City (85 qkm) Nanqiao New City (61 qkm) are planned. These three new cities will have an integrated urban function, and the core of development is to co-ordinate industrial development and urban life. vgl.: Zheng, Shiling; Den Hartog: 2010, S. 4

<sup>233</sup> Anmerkung des Verfassers: Tatsächlich wurden später zehn Neue Städte geplant und schließlich 11 geplant und gebaut.

<sup>234</sup> Anmerkung des Verfassers: Das Town (Chongming) wurde später im Entwicklungsplan aufgelistet, mit dem Image des Öko-Town belegt und nicht mit dem Stil eines bestimmten Landes verbunden.

<sup>235</sup> Anmerkung des Verfassers: Es war eine ziemlich typische Haltung in anderen Neuen Städten, das europäische Stadtbild zu übertragen, z.B. die „Jingjin-Neue Stadt 京津新城“ Neu-Amsterdam Stil in „Shenyang Neue Stadt 沈阳新城“.

Luchao entsteht - entgegen der stilbezogenen Stadtbildpolitik der Stadt Shanghai - eine moderne New Town. Ihre Identität erhält die Neue Stadt durch einen künstlichen See, welcher 5 qkm groß ist.<sup>236</sup> Die Baufelder der Neuen Stadt umschließen kreisförmig den See und erzeugen das Image dieser „Wasser- und Freizeitstadt“.

Gegenüber dem überfüllten Shanghai sollen solche Neuen Städte neue kontrastierende Stadtqualitäten ermöglichen, wie niedrige Dichte, idyllische Landschaft und einen neuen Lebensstil. Die Gartenstadt-Typologie wird in Südchina als ein hoch verdichtetes urbanes Gebiet, als ein Image von humanem Maßstab, von Umwelt und als hoch qualitatives Kultursymbol betrachtet und in den Neuen Städten weiter benutzt und propagiert.<sup>237</sup>

Abb. 3.36 Informationen zu den Neuen Städten, Shanghai

Name	Entfernung zur Kernstadt (km)	EW (1000 EW)	Fläche(qkm)	Wirtschaftstypen	Image
<b>Luchao Hafenstadt</b> 芦潮海港新城	58.7	830	297	Logistik, Industrie	Hafenstadt und „Wasser Tropfen“ Stadt
<b>Songjiang Uni Stadt</b> 松江新城	35	500	22.4	Erziehung, Ferienpark	Universitätsstadt, Englischer Stil
<b>Anting Auto-Stadt, Jiading</b> 嘉定安亭新城	24	800	54.75	Autoindustrie, Handel	Auto-Stadt, Deutscher Stil
<b>Pujiang, Minhang</b> 闵行浦江新城	25	100	10.3	Touristik, Themenpark	Italienischer Stil
<b>Luodian, Baoshan</b> 宝山罗店新城	27	80	50	Industrie, Touristik, Landwirtschaft	Skandinavischer Stil
<b>Zhujiajiao, Qingpu</b> 青浦朱家角新城	37	500	53.8	Touristik, Industrie, Auto, Landwirtschaft	Traditionelle chinesische Wasserstadt
<b>Gaoqiao, Pudong</b> 浦东高桥新城	15	110	38.73	Logistik, High-Tech-Industrie	Holländischer Stil
<b>Fengjing, Jinshan</b> 金山枫泾新城	60	75	8	Textil, Chemie, Maschinenbau	Nord-Amerikanischer Stil
<b>Nanqiao, Fengxian</b> 奉贤南桥新城	36.5	300	32	Industrie	Wasserfront New Town, Spanischer Stil
<b>Chengqiao, Chongming</b> 崇明城桥新城	60	200	40	Schiffbauindustrie	„Moderne Wasser- und Gartenstadt“

<sup>236</sup> Anmerkung: Um den See (2,4 km Durchmesser) hinter der Stadtkernnutzung ist ein ca. 500 Meter breiter Zentrumsplatz angelegt, die Standardgrünräume zwischen zwei Stadtteilen sind ca. 340 bis 1560 Meter breit und 1,39 qkm groß, während der Standard-Stadtteil nur 0,49 qkm beträgt - eine typische Wohnsiedlungsgröße in China. Die Stadtteile sind in der Neuen Stadt wie Inseln verteilt. Das gesamte Image weist starke Spuren aus dem Gartenstadt-Modell auf. vgl.: Shanghai Stadtplanungsinstitut: Masterplan der Hafencity 海港新城总体规划, 2002, S.4

<sup>237</sup> Anmerkung: TCPA hat darauf hingewiesen, dass die Gartenstadt von sich aus eine besondere Stärke der Entwicklung hat: „A return to the garden city approach creates a medium density living environment that is popular, adaptable, accessible for all social groups and reasonably compact.“ siehe: Saiki, Reestone; van Rooijen: 2002, S. 39



**[FALLBEISPIEL]: Anting - eine „German Town“ und „Eco-Stadt“, Shanghai**

- Verpflanzung der europäischen Stadtkultur

**Kontext der Stadt:**

Die Neue Stadt Anting, eine der neun thematischen Satellitenstädte von Shanghai, repräsentiert als Teil des Wohngebietes der „Internationalen Auto-Stadt“ die Verpflanzung deutscher Kultur nach Shanghai. Der Auftraggeber wollte aufgrund der schon bestehenden VW-Werke hier eine Vorortstadt errichten, im Stil von Weimar oder Heidelberg, die das Gesicht eines „Pure German Style“ tragen sollte.<sup>238</sup> Auch wenn die „New Town Potsdam-Kirchsteigfeld nicht der Urtyp sein sollte,<sup>239</sup> spiegelt der Entwurf von AS&P (Albert Speer&Partner GmbH) den Charakter einer der aktuellen europäischen Städtebau-Theorien wieder (vgl. Abb. 3.37<sup>240</sup>):

- Auf der Ebene der Stadtkultur, die **Ökologie** als Voraussetzung und die Bildung einer lebendigen Gesellschaft als Hauptziel
- Auf der Ebene des Stadtbildes wird die Erscheinungsform der **europäischen mittelalterlichen Stadt** - kompakte Stadt, geschwungene Straßen, Plätze, Nutzungsmischung als Urelement - übernommen und geschätzt.<sup>241</sup>
- Das Stadtzentrum basiert auf dem **Lebensstil europäischer Stadtzentren**: Markt, Kirche, Einkaufen, Rathaus, seitlich angelegte Grünanlage; - eine sogenannte „dramaturgische Szene“.<sup>242</sup>

**Zur Ergänzung siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 101-109**

**Bewertung**

Die abschließenden Erfahrungen stehen zwar noch aus, fest steht jedoch, dass Anting auf dem gegenwärtigen Immobilienmarkt nicht beliebt ist. Die Gründe liegen zum Teil in **der Lage der Neuen Stadt und der Metro im Masterplan**: für Fußgänger sind zwei Kilometer bis zur Metro zu weit und zu den täglichen Rush-Hours ist der Autoverkehr unerträglich langsam.

Zum Teil liegt es aber auch an **den Konflikten zwischen lokalem Klima, dem Lebensstil, dem Charakter der Gesellschaft, der künstlich verpflanzten einmaligen Bautypologie** von Anting New Town und der anspruchsvollen Bautechnik - der Basis des Ökologischen Konzeptes.<sup>243</sup> Hier sind es vor allem die große Zahl von Wohnungen mit „unbequemen“ Himmelsorientierungen (mit einer besonderen Genehmigung durfte die Bebauung der Neuen Stadt Anting bis zu 30 Prozent Ost-West Ausrichtung haben<sup>244</sup>), zu geringe Sichtabstände zu

<sup>238</sup> Vgl.: Xu, Fei, Zhi: 2004, S. 8

<sup>239</sup> Vgl.: Xu, Fei, Zhi: 2004, S. 12

<sup>240</sup> Den Hartog, Harry: 2010, S.91

<sup>241</sup> Vgl.: Muschalek: 2004, S. 20; Xu, Fei, Zhi: 2004, S. 8

<sup>242</sup> Vgl.: Xu, Fei, Zhi: 2004, S. 13

<sup>243</sup> Anmerkung: Nach Herzog, Ralf, waren der Baupreis, die Bautechnik, die Organisation, das Baugesetz, die Lizenzen und die Werksplanungskriterien sehr unterschiedlich zu denen in Deutschland. vgl.: Herzog, Ralf : 2004, S. 49-53

<sup>244</sup> Vgl.: Hartog, Harry den: 2010, S. 90

anderen Wohnungen und ökologische Wohnungen (ohne individuelle Klimaanlage), welche dem subtropischen Klima nicht gewachsen sind. Im Jahr 2008 waren die Betriebskosten der zentralen Klimaanlage zudem zehnmal höher als in einer normalen Wohnsiedlung. Dies erzeugte die Unzufriedenheit der Neue Stadt-Bewohner, viele von ihnen haben daraufhin eigenmächtig die ökologische Einrichtung durch eine herkömmliche Klimaanlage ersetzt.<sup>245</sup>

Die Wohnungen hier werden deswegen als **Spekulationsobjekte** gekauft und nicht, um darin zu wohnen.<sup>246</sup> Es gibt in den meisten chinesischen Neuen Städten keinen Mietmarkt, die Industrie hat eigene Wohnungen für ihre Mitarbeiter und das alte Anting (10 km entfernt) hat noch bequemere und alternativreichere Angebote zur Verfügung. Das verstärkt die Probleme der Dienstleistungseinrichtungen. Das schöne europäische Stadtzentrum wurde seit 2004 gebaut, war aber im Jahr 2010 noch nicht in Betrieb. Im Jahr 2010 hatte Anting für insgesamt ca. 1.000 gebaute Wohneinheiten, einen Kindergarten, zwei Supermärkte, zwei Restaurants und einen Markt - das ist für chinesische Verhältnisse sehr wenig, es zogen nur etwa 200 Familien ein, obwohl 80 Prozent der Wohnungen verkauft wurden.<sup>247</sup>

In dem Einwohner-Onlineforum wurde sehr wenig über die neue Lebensweise erwähnt.<sup>248</sup> Die Fachleute verzweifelten in Bezug auf die Kulturverpflanzung, „Anting, die sogenannte deutsche Stadt weist in ihrer offenen Grundstruktur tatsächlich Merkmale der deutschen beziehungsweise europäischen Stadt auf - und kommt damit dem chinesischen Dualismus von geschlossener und offener Stadt schwer ins Gehege.“<sup>249</sup> Ai Weiwei, ein chinesischer Künstler hat die Stadt Anting positiv bewertet aber auch gewarnt, dass“ die größte Gefahr bei Anting darin besteht, dass sie ein gutes und schönes Modell versorgt, welches aber leider sehr eintönig und von fehlender Flexibilität ist. Die Urfaktoren werden alle vernachlässigt, „eine schöne Theatershow, aber was soll geschehen, wenn sie endet?“



**Abb. 3.37**

Die Straßen der Neuen Stadt Anting. Das Stadtbild von Anting hat einen sehr ähnlichen Maßstab und eine vergleichbare Stimmung wie das Kirchsteigfeld. Die Schönheit der Neuen Stadt wird von einigen der neuen Einwohnern geschätzt, jedoch haben sie dennoch Sorgen aufgrund der fehlenden Metroverbindung und den hohen Betriebskosten der Klimaanlagen.

<sup>245</sup> Vgl.: South Weekend: 29.07.2009; Shanghai Morning Post: 25.07.2008, S. A06; Shanghai Law Journal: 23.07.2008, S. A02

<sup>246</sup> Anmerkung: z.B. in der Neuen Stadt Songjiang, „In the year 2004 only 8.8% of new residents came to the city through buying a house. The main types are people seeking employment (79.7%) or education(11.26)“ siehe: Den Hartog, Harry: 2010, S. 286

<sup>247</sup> Vgl.: Hartog, Harry den: 2010, S. 88

<sup>248</sup> Bei der Frage an die Bewohner von Anting in dem Online- Forum „Wieso wählten Sie Anting als Wohnungsort?“ (2011.09) beschwerten sich viele Personen über das Fehlen von Erziehungseinrichtungen und Sanitätseinrichtungen. vgl.: shbbs.soufun.com/

<sup>249</sup> Vgl.: Hassenflug, Dieter: 2009, S. 16

**[FALLBEISPIEL]: Chengqiao: eine moderne Gartenstadt, Shanghai**  
- die Wiederentdeckung der chinesischen Gartenkultur

**Kontext der Stadt:**

Die Neue Stadt Chengqiao ist die abgelegenste Neue Stadt Shanghais, sie ist der Hauptort von Chongming Town (崇明县) – im Wesentlichen auch der Insel Chongming (ca. 1.041 qkm), der größten Insel entlang des Yangzi-Flusses. Als Hauptort beherbergt die Stadt Chengqiao die wichtigsten öffentlichen Dienstleistungen der Nord-Insel (auf der Süd-Seite soll die Öko-Stadt Dongtan die Wirtschaft fördern). Aber die Lage der Neuen Stadt Chengqiao auf einer Insel ist auch das größte Hindernis bei ihrer Entwicklung. Bis zum Jahr 2009 wurde die Insel Chongming durch eine Fähre täglich mit der Hauptstadt Shanghai verbunden (ca. 10 km Entfernung), allein diese Schifffahrt dauerte 45 Minuten Fahrzeit. Die neue Brücke auf der Süd-Seite reduziert nun die gesamte Verkehrszeit, jedoch verbleiben immer noch insgesamt etwa 1,5 Stunden vom Stadtzentrum zur Neustadt (vgl. Abb. 3.38).<sup>250</sup>

Die Entwicklung der Neuen Stadt von Chengqiao ist deswegen **ein Mittel der Wirtschaftsförderung für die Insel und auch als Ausgleich zwischen den Distrikten konzipiert**.<sup>251</sup> Das regionale Entwicklungsziel der Neuen Stadt ist es, **eine alternative Lebensweise für die Einwohner Shanghais anzubieten**. Parallel soll die Stadt noch die Einwohner von Chengqiao sowie die Bauern auf der Insel Chongming mit einem **hoch qualifizierten Lebensstandard (Wohnungen und öffentliche Einrichtungen) versorgen** und der strukturell aufgelockerten und unqualifizierten kleinen lokalen Kommunen und der Dörfer, durch niedrig-geschossige Wohnsiedlungen und Ferienhäuser im Gartenstadt-Charakter zu ermöglichen.<sup>252</sup>

In der Planung werden eine **vernünftige, flexible und an den Bestand angepasste Nutzungsstruktur und Stadtbild** ausgewählt, um die Qualität der abgelegenen ökologischen Insel zu erhöhen.<sup>253</sup> Das Entwicklungsbild der „Gartenstadt“ soll durch die Kombination von modernen Räumen und einer modernen Architektursprache sowie der lokalen Kultur verwirklicht werden.<sup>254</sup> Die Einkaufsstraße mit dem Regierungsviertel als urbane Achse verflechtet, mit der Grünachse (auf Basis der vorhandenen Kanäle) an der Kreuzung, ist das Unterhaltungszentrum an der Wasserfront.<sup>255</sup> Damit wird eine Art „familiäre Stimmung“ des chinesischen Stadtlebens erzeugt, auch wird es mit den Lebensbedürfnissen der modernen chinesischen Menschen kombiniert: Wasser und Grün werden tief mit den Stadtblöcken verzahnt, große Stadtparks als Treffpunkte der Familie etc.<sup>256</sup> Die unverwechselbare moderne Architektursprache ist eine Mischung aus



**Abb. 3.38**

Bestandsituation von Chengqiao  
(a) Wohnviertel der alten Stadt  
(b) Wohnung auf dem Land  
(c) Landwirtschaft

<sup>250</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 111

<sup>251</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 112

<sup>252</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 114

<sup>253</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 117

<sup>254</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 123

<sup>255</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 124

<sup>256</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 127



traditionellen Elementen und einer modernen Interpretation.

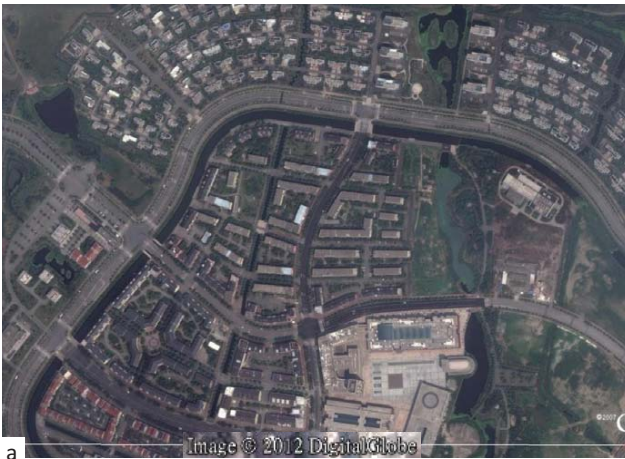
**Details siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 111-129**

### **Bewertung**

Die Masterplanung der Neuen Stadt Chengqiao ist eine der ersten unter den Planungen für die Neuen Städte von Shanghai, die in einer Kooperation zwischen ausländischem Büro (ISA Stadtbauteilnehmer) und lokalem Shanghai Stadtplanungsinstitut geführt wurden. Die wichtigsten Ideen werden in großem Maßstab durch rechtliche Pläne festgehalten.

Die fehlende Machbarkeitsstudie verbirgt jedoch das kommende Entwicklungsproblem der Neuen Stadt. Aufgrund der begrenzten Wirtschaftskraft von Chengqiao wurde bis heute noch nicht viel gebaut. Außer dem radial angelegten Straßensystem wurden bisher nur ein paar kleinere Wohnsiedlungen und eine Schule auf einem neuen Grundstück errichtet. Der CBD und die Einkaufsstraße „hängen noch in der Luft“ sowie auch die Metro und die Brücke direkt an der Neuen Stadt Chengqiao.

Die neue Wohnsiedlung hat ein ähnliches Modell dem der urbanen Hauptstadt Shanghai angenommen - nicht das geplante Gartenstadt-Modell. Dass die tatsächlichen Bewohner sich meist aus den lokalen Bewohnern rekrutieren, die eher ein dichtes, schönes und exotisches Bild in der Neuen Stadt suchen, ist ein anderer Grund (vgl. Abb. 3.39).



**Abb. 3.39**

Die 1 km langen Grundstücke der Neuen Stadt Anting (a), und das 7 km lange Stadtgebiet von Chengqiao - Neue Stadt (b)



### 3.5.3 Bewertung der Neuen Städte der Metropole Shanghai:

In den letzten zehn Jahren (2000 bis 2010) der Neue Stadt-Entwicklung hat Shanghai sich stark entwickelt, schneller als in allen früheren Phasen. Das Instrument der Neuen Städte bestimmt nun überwiegend die Stadtstruktur (vgl. Abb. 3.40<sup>257</sup>). Vor dem Hintergrund des gesamten Immobilien-Entwicklungsbooms in Shanghai sind die meisten Neuen Städte, **als Investition betrachtet**, schon heute ein **wirtschaftlicher Erfolg**, sowohl auf dem Immobilienmarkt wie auch für den jeweiligen Wirtschaftszweig.<sup>258</sup> Die Neue Stadt Luchao lebt von der Hafenvirtschaft und dem Tiefwasserhafen Daxiao Yangshan Hafen (Umschlag 20 Millionen Container jährlich) und schuf 30.000 Arbeitsplätze pro Jahr.<sup>259</sup>

<sup>260</sup> Die **gesamte Stadtentwicklung verläuft in einem außerordentlichen Tempo**.<sup>261</sup> Probleme gibt es eher in Hinblick auf die **gesellschaftliche Entwicklung**.

Es wird angenommen, dass von allen verkauften Immobilien mehr als 70 Prozent aus Spekulationsgründen erworben wurden.<sup>262</sup> Die neuen Wohnungsbesitzer wohnen meist nicht in ihrer neuen Wohnung, sondern am früheren Wohnort und warten auf die Aufwertung ihrer Wohnung in der Neuen Stadt. Die Wohnungssuchenden haben wiederum, aufgrund z.B. der Verkehrsprobleme oder fehlenden Dienstleistungen, Schwierigkeiten damit, die Wohnung in der Neuen Stadt zu nutzen und in der Mutterstadt zu arbeiten.<sup>263</sup> Nach ca. fünf Jahren der Entwicklung erreichte der

<sup>257</sup> Vgl.: Von Hartog: 2010, S. 18,19

<sup>258</sup> Anmerkung des Verfassers: Sobald die neuen Immobilien auf dem Wohnungsmarkt angeboten wurden, waren sie sofort verkauft.

<sup>259</sup> Anmerkung: Die Planung der Volkswirtschaft- und Gesellschaftsentwicklung des Nanhui Distrikt von 2005 - 2010. vgl.: 2005, [www.nhfgw.gov.cn](http://www.nhfgw.gov.cn)

<sup>260</sup> Anmerkung des Verfassers: In der Neuen Stadt Songjiang haben mehrere Universitäten Niederlassungen errichtet.

<sup>261</sup> Anmerkung: Die räumliche Verteilung der beschäftigten Arbeitskräfte in Shanghai und der Arbeitskräfte der sekundären und tertiären Industrie zeigte ein allmählich, von dem Stadtzentrum über stadtnahe Gebiete zu den äußeren Vororten hin, abnehmendes Kreismuster. Der Dichteunterschied zwischen dem Stadtzentrum und dem Vorort war sehr groß. Die Dichte der beschäftigten Arbeitskräfte im Stadtzentrum war am höchsten (mehr als 40.000 Personen/km<sup>2</sup>), die Dichte der stadtnahen Gebiete war niedriger (1.500 Personen/km<sup>2</sup>) und die Dichte der äußeren Vororte ging noch stärker zurück (500 Personen/km<sup>2</sup>) [...] Die Geschäftsaktivitäten fanden hauptsächlich im Stadtzentrum statt, das nur fünf Prozent der gesamten Fläche einnahm und kleiner als 300 qkm war. Die Dichte der Arbeitskräfte der sekundären Industrie im Stadtzentrum war dreißigmal so hoch wie die in den äußeren Vororten und die der tertiären Industrie war zweihundertundfünfzigmal so hoch. S. 65 Die Anteile der Arbeitskräfte an der sekundären Industrie im Stadtzentrum und im Vorort veränderten sich jeweils von 43 Prozent im Jahr 1966 auf 33 Prozent im Jahr 2011 und von 57 Prozent im Jahr 1966 auf 67 Prozent im Jahr 2001. Das bedeutet, dass sich die sekundäre Industrie in Shanghai Richtung Vorort verbreiterte. S. 67 Aber die Arbeitskräfte der tertiären Industrie sammelten sich noch im Stadtzentrum. vgl.: Wang, Guixin; Wei, Xing: 2006, S. 68

<sup>262</sup> Vgl.: China Real Estate Business, 2007, [www.sh.xinhuanet.com/2010-09](http://www.sh.xinhuanet.com/2010-09)

<sup>263</sup> Anmerkung: Die Neue Stadt Songjiang ist dafür ein typisches Beispiel. Als Universitätsstadt angelegt, leben die Studenten in Wohnheimen und die Dozenten und Professoren weiter in der Innenstadt, wo ein viel höherer Sozial- und Informationsaustausch stattfindet und wo das Kulturleben und die Unterhaltung viel intensiver ist. Die „Uni-Stadt“ hat den Dienstleistungssektor hier nicht so erfolgreich wie geplant gefördert. Da die Arbeitsplätze, besonders die Dienstleistungen (typische Arbeitsplätze der Mittelschicht, insbesondere



Einzugsbestand der Themenimmobilien von „Thames Town“ 2009 nur über 40 Prozent, bei den anderen Immobilienprojekten der gesamten Neuen Stadt Songjiang beträgt er 50 bis 70 Prozent, die Leerstände im Stadtzentrum der Neuen Stadt Luodian liegen sogar bei bis zur 75 Prozent.<sup>264</sup> Die Wohnstadt „Thames Town“ ist deshalb sehr unbeliebt.

Die Wohnnutzung der Neuen Städte dient momentan im Grunde eher Spekulationszwecken und ist für die bisherigen Einwohner (zur rasanten Erhöhung der Wohnqualität), die Zuwanderer vom Land (als Mittel der Verstädterung) interessant. **Die Entlastung der Metropole ist noch zu prüfen.** Auf den fertigen Straßen der Neuen Stadt Songjiang sieht man wenige Menschen, kaum Taxis, keine Kioske oder Zeitungsstände; die Neue Stadt hat ein sehr schwach ausgeprägtes Stadtleben.



**Abb. 3.40**  
Die Stadtentwicklung von Shanghai 2001 bis 2020 durch das Instrument „Neue Städte“

für Frauen), sich eher in oder am Rand der Mutterstadt befinden und ein schnelles öffentliches Nahverkehrssystem aus wirtschaftlichen Gründen für den früheren Bau Neuer Städte nicht geplant war, erweisen sich die Verkehrsverbindungen als unzureichend. Damit überlagern sich Arbeitsplatz und Wohnung zu wenig. vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 279

<sup>264</sup> Vgl.: First Financial Daily: 2010, www.ehomeday.com

- Durch die regionale Nutzungsverteilung und die Dominanz der Wirtschaftsziele und der Marktorientierung - dominiert und beansprucht die wirtschaftliche Funktion (Gewerbe) den größten Flächenanteil - **drei Arten typischer Stadtteile sind in jeder Neuen Stadt entstanden: das Stadtzentrum, das Gewerbe-/Industriegebiet und das Wohngebiet der Neustadt**, die jeweils **keine oder kaum gemischte Nutzungen** besitzen und zusammen die Wirtschaftssysteme der „Neuen Stadt“ mit pittoreskem Stadtbild darstellen, wie z.B. bei der Internationalen Autostadt Anting in Shanghai, die aus gänzlich getrennten Nutzungen besteht, wobei es keine Verbindungen außer der Schnellstraße gibt.<sup>265</sup>
- Die verfehlte räumliche Nutzungsmischung von Wohnungen und Arbeitsplätzen erzeugt eine neue **soziale Diskrepanz**.<sup>266</sup> Die unteren sozialen Schichten, bestehend vorwiegend aus Arbeitern, sind ohne die entsprechenden Sozialwohnungen ein instabiler gesellschaftlicher Faktor. Auch muss eine Stadt von 500.000 Einwohnern durch regionale Arbeitsplätze ihre Ausgewogenheit zwischen Wohnen und Arbeiten erreichen. In Shanghai ist, bedingt durch den Berufspendlerverkehr, die Fahrt im Öffentlichen Nahverkehr zwischen der Metropole und der Neuen Stadt heute oft unerträglich.
- Die Laden- und Büroflächen in den Neuen Städten blieben lange Zeit unvermietet, bzw. konnten nicht verkauft werden weil die Einwohner nicht einzogen und die fremdartigen Räume und Einrichtungen, die weitgehend nach westlichem Vorbild konzipiert sind, nicht dem chinesischen Geschäftsverhalten angepasst waren. Weder die Wohnungen noch die Arbeitsplätze sind mit den Wohnungseigentümern verbunden. So führt es hinweg zu Problemen **der Gesellschaftsbildung und des Stadtlebens bzw. schwacher Dienstleistung**, dies behindert wiederum das vielfältige Arbeitsplatzangebot. Das „exotische“ Wohngebiet im englischen Stil mit dem Thema „Thames Stadt“ steht für Chinesen eher Pate für das Anfertigen von „Hochzeitsfotos“.
- Die Neuen Städte zeigen starkes Interesse an der **„Gartenstadt-Theorie“ und an dem „Neuen Urbanismus“**, aus der tiefliegenden Sehnsucht nach einem idyllischen Ort für Körper und Seele, jedoch eher für die Mittelschicht ausgelegt. Als Teil des Ziels und auch als Teil der Ergebnisse der langsamen Gesellschaftsbildung, hat diese Generation Neuer Städte, zusammenbetrachtet, noch

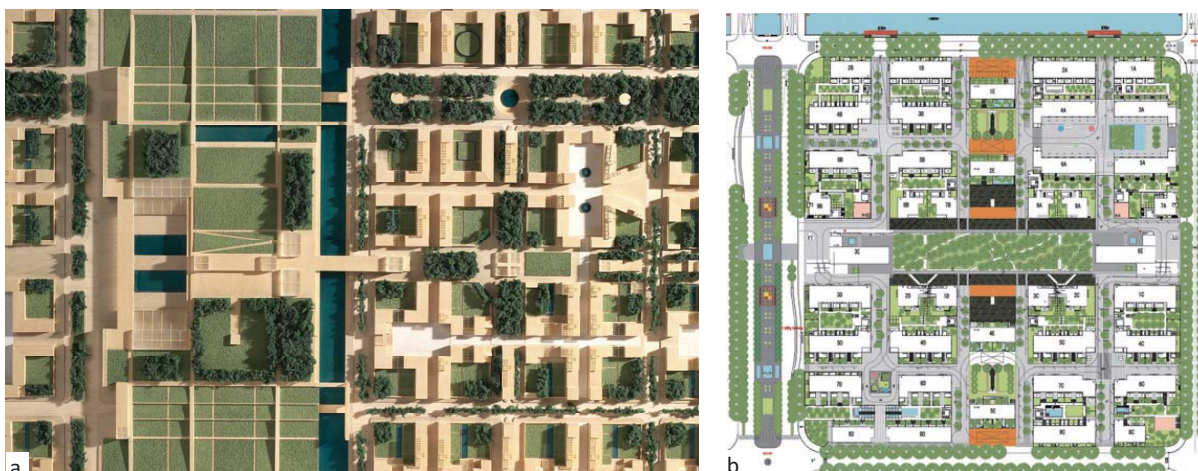
<sup>265</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 104

<sup>266</sup> Anmerkung: Der Bau der großen Industrieparks verursachte Probleme für den Neue Städte-Bau: Trennung der Industriebereiche und der Wohnviertel. Die Facharbeiter konzentrierten sich im Süden (Stadtzentrum), wo die Dichte sehr hoch war, im Gegensatz konzentrierten sich die Zuwanderer auf den Stadtrand (Einzugsbereiche) und verbreiteten sich nach Norden (Vorort), die Bauern konzentrierten sich auf den Vorortrand, was die Unterschiede zwischen den sozialen Schichten räumlich verdeutlichte. Das Stadtbild dieser Bereiche war im Verhältnis zueinander sehr unterschiedlich. vgl.: Zhang, An; Qi, Qingwen: S. 56

**weniger urbane Lebendigkeit** als die Stadtgeneration von Shenzhen

Zusätzlich gibt es den Widerstand meinungsbildender Intellektueller und Architekten gegen das ausländische Stadtbild und die übermaßstäbliche Landschaftsgestaltung.<sup>267</sup> Das Stadtbild wird von dem wahren Stadtleben getrennt „The inner city space became a space of conspicuous consumption, celebrating commodities rather than civic values. It became the site of ‘spectacle’ in which people are reduced from active participants in the appropriation of space to passive spectators (Debord 1983).“<sup>268</sup> Es fehlt das kulturelle und nationale „Ich“ in dem Stadtbild der Neuen Städte.<sup>269</sup> Die einfache simple Nachahmung traditioneller chinesischer oder ausländischer Städte kann nicht die Weiterführung der eigenen Kultur und Weiterentwicklung der chinesischen Geschichte ersetzen. Nach hundert Jahren entsteht wieder eine, zwar umgekehrte, jedoch nur formal **andere Form des Eklektizismus**.

Dafür ist die „Neue Stadt Pujiang“ ein bekanntes Beispiel, die Weiterbearbeitung des ursprünglichen Konzeptes weist einen „Wasserstadt-Charakter“ und einen „humanen Maßstab“ auf,<sup>270</sup> wurde jedoch mit einer chinesischen Typologie von Zeilenhäusern verwirklicht (Vgl. Abb. 3.41).



**Abb. 3.41**

*Die Blockbebauungstypologie der Neuen Stadt Pujiang in der Entwurfsphase (a) und ihre Verwandlung zu Zeilenhäusern in der Vertiefung.(b)*

<sup>267</sup> Anmerkung: „Shanghai, die einstige Kolonialmetropole und heutige Weltstadt gilt als Sturmvogel dieser Preisgabe chinesischer Identität.“ siehe: Hassenflug, Dieter: 2009, S. 11

<sup>268</sup> Vgl.: Harvey: 1990, S. 418-434

<sup>269</sup> Anmerkung: „Kultur steht vorne aber das Kapital steht dahinter [...], ein traumhafter Lebensstil und Kulturbild wird den Einwohnern verkauft.“ siehe: Li, Xiangning: 2004, S. 98; „Die alltägliche Föhlung und das Gedächtnis wird ignoriert und beseitigt. Unter dem Entwicklungsziel von Profit und Erfolg steht eine einseitige und höfliche Lösung, die Urkultur unfair behandelt, die Menschlichkeit ruiniert.“ siehe: Ai, Weiwei: 2004, S. 162

<sup>270</sup> Vgl.: Den Hartog, Harry: 2010, S.154



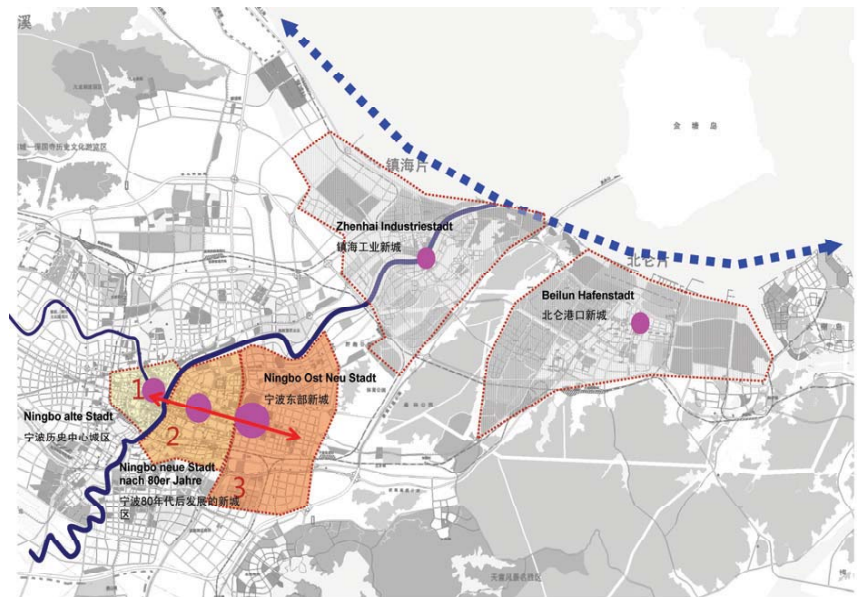
### 3.5.4 Die sprunghafte Entwicklung der Mittelstädte

- Das Beispiel Ningbo: ein neues Herz der Region

In dieser Phase gibt es auch Neue Städte in chinesischen Mittel- und Kleinstädten, eine Art der Neuen Stadt, die die **zentrale Rolle der Mutterstadt übernimmt und damit die alte Stadt zu einem Stadtteil mit Subzentrum macht**. Das ist ein sehr seltener Fall in der Entwicklungsgeschichte der Neuen Städte in Europa, jedoch - wie gezeigt - ein typisches Entwicklungsmodell in der Geschichte Chinas und des heutigen China. Dieses wird deshalb am Beispiel der Neuen Stadt Ningbo-Ost hier aufgezeigt (vgl. Abb. 3.42). Ein weiteres Beispiel ist die Neue Stadt Qianjiang in Hangzhou (vgl. Abb. 3.43).<sup>271</sup>

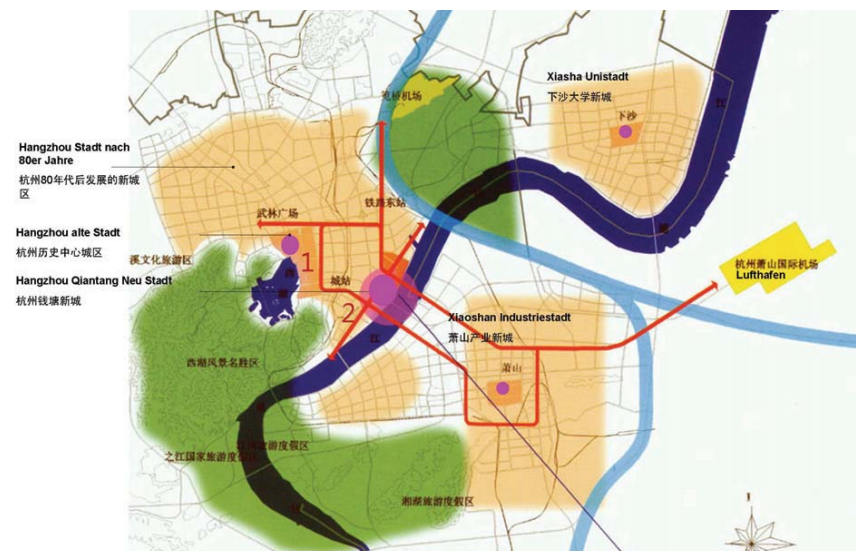
**Abb. 3.42**

Der Stadtentwicklungsweg von Ningbo, von der historischen alten Stadt (1) über die Stadtentwicklung der 1980er Jahre (2) bis zur Neuen Stadt Ningbo-Ost (3). Im Außenbezirk der Stadt Ningbo gibt es zwei Neue Städte, die sich jeweils auf Hafenindustrie und Schwerindustrie konzentrieren.



**Abb. 3.43**

Der Stadtentwicklungsweg von Hangzhou, Hauptstadt der Zhejiang-Provinz (1), von der historischen alten Stadt über die Stadtentwicklung der 1980er Jahre bis zur Neuen Stadt Qiantang (2), die regional die beiden Seiten des Flusses beherrscht.



<sup>271</sup> Anmerkung: Hassenpflug hat darauf hingewiesen, dass die Praxis des „über-den-Fluss-Springens“ ein besonderer Typus in China ist, der sich seit dem erfolgreichen Sprung Shanghais von Puxi nach Pudong zu einer Art von städtebaulicher Mode entwickelt hat. vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 17

Der Grund ist, dass gegenüber dem begrenzten Entwicklungsraum und den hohen Stadterneuerungskosten der alten Stadt eine Neue Stadt eine bessere Chance bietet, die Stadtentwicklung weiterzuführen und ein idealeres Image zu gestalten, mit möglichst niedrigem Budget und geringem sozialen Risiko.

Der Nutzungsschwerpunkt liegt auf **einer kompletten, ganzheitlichen Stadt**, die außer Wohnen auch städtische Dienstleistungen - Messe, Universität, Rathaus - sowie nicht störende Industrie,<sup>272</sup> Forschung und High-Tech-Parks (Büros, Forschungseinrichtungen und „saubere“ Gewerbenutzung) umfasst. Der **Dienstleistungssektor** ist dabei der Kern der Neuen Stadt, **insbesondere die städtischen öffentlichen Einrichtungen**. Dieser funktioniert als Motor oder „Lokomotive“ und wird oft in der ersten Phase gebaut. Er übernimmt dabei die wichtigsten Funktionen der alten Stadt.

Der besondere Charakter einer derartigen Stadt ist:

- Die Neue Stadt ist nicht stark von der alten Stadt getrennt, sie sind in geringer Distanz (oder nebeneinander) geographisch, verkehrlich und infrastrukturell miteinander **verbunden**.
- Die Neue Stadt hat **eine hohe städtebauliche Dichte und einen urbanen Stadtcharakter**.
- Die Infrastruktur ist entsprechend **den regionalen Bedürfnissen** ausgerichtet. Die Neue Stadt wird oft die Mutterstadt für eine nächste Entwicklungsphase.

Die Neue Stadt repräsentiert sehr große Investitionen; dabei hat das „**Twin City**“-Modell größere Vorteile. Hier kann die Neue Stadt die Bedürfnisse mit der vorhandenen Stadt bündeln und eine funktionale Koexistenz pflegen. In der schwierigen Anfangsphase wird die Neue Stadt gewissermaßen direkt von der alten Stadt bedient, was die Entwicklung erleichtert; die Infrastruktur braucht in der Folge nur erweitert zu werden. Die öffentliche Erschließung und private Investitionen können deshalb auf hochwertigen Städtebau, Stadtausstattung und ein beindruckendes Stadtbild konzentriert werden, dass zusammen mit einer zentralen Lage ein konkurrenzfähiges Stadtimage erzeugt.

Wenn die wirtschaftliche Entwicklung „gereift“ ist, kann es sein, dass das Stadtzentrum wieder räumlich „springt“, den ausgereiften hochqualifizierten Stadtteil der letzten Entwicklungsphase wieder hinter sich lässt und einen neuen Standort, ein Neues Stadt-Gesicht mit noch höherer Qualität aussucht. So haben sich Chongqing, Hangzhou oder Qingdao in ähnlicher Weise entwickelt.

---

<sup>272</sup> Anmerkung des Verfassers: In einer solchen Neue Stadt-Planung wird die störende Industrie ausgeschlossen, um deren negative Effekte auszuschließen und weil aufgrund der Nähe zur Mutterstadt die Grundstückspreise zu hoch sind.



**[FALLBEISPIEL]: Neue Stadt Ningbo-Ost: der dritte „Sprung“ der Stadt, Ningbo**

- ein globales modernes Ningbo-Image

**Kontext der Stadt:**

Ningbo (5,68 Mio. EW, zuzüglich 3,59 Mio. Wandereinwohner, davon 2,21 Mio. EW in der Kernstadt Ningbo, 1.038 qkm, 2009<sup>273</sup>) ist eine historische Handels- und Hafenstadt der Zhejiang-Provinz. Sie liegt in dem, an konkurrierenden Städten reichen, Yangzi-Delta-Gebiet. Nach der Wirtschaftsreform hatte die Stadt sich durch den Boom der Privatwirtschaft schnell entwickelt.<sup>274</sup> Vor diesem Hintergrund war Ningbo mit starker Einwohnerentwicklung konfrontiert.<sup>275</sup>

Das historische Ningbo liegt an einer Mündung zwischen zwei Flüssen. Die Stadt ist **in dem Zeitraum zwischen 1979 und 2005 zweimal „gesprungen“**. **Das erste Mal** ist die Stadt über den Fluss „gesprungen“ und hat eine eintönige gesichtslose moderne Stadt gebaut, um der Wohnungs- und Gewerbenot so schnell wie möglich zu begegnen;<sup>276</sup> sie repräsentiert **die dritte Generation der chinesischen Neuen Städte (1979 bis 1992)**. Die ca. 30 qkm große Neustadt war der städtebauliche Fokus der 1980er bis 1990er Jahre, eine der ersten schnellen Urbanisierungsphasen in Ningbo und China. Nach der Deckung aller Grundbedürfnisse hat die Stadt im Jahr 2003 einen weiteren „Sprung“ geplant, auf der Ost-Seite der ersten Neuen Stadt eine „dritte Stadt“ zu planen und zu bauen - **der vierten Generation der chinesischen Neuen Städte**.

Dabei hat die Neue Stadt Ningbo-Ost folgende Besonderheiten:<sup>277</sup>

1. Die Neue Stadt **dient der ganzen Region Ningbo**: das Verwaltungszentrum, die städtischen öffentlichen Nutzungen - Messe, wichtiger Gewerbe-Park - Freizeit- und Erholungsnutzungen sowie niedrig-geschossige Wohnsiedlungen; die Neue Stadt soll alle fehlenden öffentlichen Nutzungen der Region ergänzen.
2. Als oberstes Ziel soll die Neue Stadt **ein einzigartiges Image und ein schönes Stadtbild** entwickeln, welches für die ganze Region

<sup>273</sup> Vgl.: National Bureau of Statistics of China: 2011, [www.stats.gov.cn](http://www.stats.gov.cn)

<sup>274</sup> Anmerkung: Im Jahr 2005 stand Ningbo auf Platz 18 der Städte mit komplexer Konkurrenzkraft und war die achte Stadt auf der Rangliste der Wirtschaftskraft Chinas. Das GDP pro Einwohner und die Wachstumsgeschwindigkeit des GDP waren viel höher als das der Provinz-Hauptstadt Hangzhou, im Jahr 2009 überschritt es 10.000 Dollar- ein Kriterium von entwickelten Ländern. vgl.: China Ningbo Net: [www.cnnb.com.cn](http://www.cnnb.com.cn)

<sup>275</sup> Anmerkung: Zwischen den Jahren 2000 und 2010 erhöhte sich die Einwohnerzahl über 33.100 offizielle EW jährlich, jedoch die feste Bevölkerung über 164.300 EW jährlich (mit Zuwanderern, welche mehr als ein halbes Jahr dort verblieben). vgl: Ningbo Municipality Statistics Bureau Survey Office of the National Bureau of Statistics in Ningbo: [www.nbstats.gov.cn/read/read.aspx?id=26860](http://www.nbstats.gov.cn/read/read.aspx?id=26860)

<sup>276</sup> Anmerkung: Nach der weiteren wirtschaftlichen Öffnung im Jahr 1984 wurde Ningbo schnell ein inländischer und ausländischer Investitionsstandort. Erst in den Jahren 1984 und 1985 wurden städtebauliche Projekte im Wert von 100 Millionen Yuan geschaffen, was der gesamten Summe der vorherigen 32 Jahre entsprach. vgl.: [www.zj.xinhuanet.com](http://www.zj.xinhuanet.com)

<sup>277</sup> Vgl.: Aufgabenliste der Internationalen Wetterbewerbe der Ningbo Ost Neue Stadt.

steht. Dafür erscheinen übermaßstäbliche Räume mit großartiger Stimmung der einfachste Weg zu sein.

**Zur Ergänzung siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 131-142**

**Bewertung:**

Die Arbeit des Büro Hyder & Hassell (Australien) transformiert ein Modell der „British Colonial Cities“, klar und effektiv, mit gemischter Nutzung als Basis des Städtebaukontext, eine ganzheitliche Entwicklung als Ziel. Es berücksichtigt auch die Bedürfnisse der chinesischen Kultur, die Vorliebe der Verwendung der symmetrischen Raumtypologie mit einer Achse und den Wasserfront-Charakter als Thema die Freiräume gestaltend. Solche Charaktere wurden im Rahmenplan (Aecom) übernommen, auf der einen Seite eine Reihe praktischer Bedürfnisse,<sup>278</sup> auf der anderen Seite die weitere Integration der chinesischen ästhetischen Bedürfnisse – neue Nord-Süd-Achse, zusammen als eine Achsenkreuzung gebaut, dynamische Raumsequenz mit größerem Maßstab, organische Raumsprache, und durch systematische Urban Design Guidelines durchgesetzt.<sup>279</sup>

Diese Raumstruktur ist schon sehr klar auf den Satellitenfotos abzulesen. Als ein Neues Stadt-Zentrum wird die Infrastruktur, Straßennetzwerk, neue Regierung, Internationales Finanzzentrum, Internationaler Hafenhandels Zentrum, Messe, Busbahnhof und Stadtplanungsmuseum schon gebaut, ebenso wie der Zentral-Park zwischen der alten Stadt und der Neuen Stadt, bzw. einige Wohnsiedlungen. Das „Ningbo Center“ mit einem 380 Meter hohen Turm wird geplant. Die Ningbo Ost-Stadt soll Politik-, Ökonomie-, Kultur- und Wirtschaftszentrum von Ningbo Stadt werden.<sup>280</sup> (vgl. Abb. 3.44)

Die Neue Stadt baut erst alle wichtigsten „Pilotprojekte“ als Demonstration für den Business- und Immobilienmarkt.<sup>281</sup> Die Wohnsiedlung ist gerade im Bau und wird auf dem Immobilienmarkt angeboten, jedoch momentan nur von der ursprünglichen Bewohnerschaft bewohnt. Ob die Gesellschaftsbildung sich positiv auswirkt, steht noch in Frage.<sup>282</sup>



**Abb. 3.44**  
Ningbo Ost Neue Stadt in der Entwicklung  
(a): Luftbild der Ningbo Ost Neuen Stadt des 4 km langen Stadtgebietes. Das Straßensystem und der Randpark sind im Bau.  
(b): Ningbo Zentrum in der Planung

<sup>278</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. erzeugten die diagonalen Straßenverbindungen in China große Konflikte mit dem Fahrradverkehr und wurden später von den Verkehrsplanern nicht akzeptiert. Als Fußgänger Verbindung erzeugt sie auch zwei dreieckige Grundstücke, in China als unkonventionell betrachtet.

<sup>279</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 140

<sup>280</sup> Vgl.: [www.nbent.cn/art/2011/5/11/art\\_187\\_2337.html](http://www.nbent.cn/art/2011/5/11/art_187_2337.html)

<sup>281</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 134

<sup>282</sup> Vgl.: Interview mit Shen, Lei: 2005

### 3.5.5 Kleinstädte mit Neuen Städten - Hilfsmittel für besondere Wirtschaftsziele

- Das Beispiel Yulong/Lijiang: Eine Neue Stadt mit der Seele der Altstadt Lijiang's.

Die Entwicklung kleiner Städte durch Neue Städte ist eher die Ausnahme. Teilweise, weil sie nicht genügend Entwicklungs- oder Impulskraft haben, teilweise wegen der begrenzten „Führungskraft“ der Kleinstadt. Aber wenn ein wirtschaftlicher Impuls von außen kommt, kann die Erweiterung in Form einer ganzen Neuen Stadt vorstellbar sein, wie bei den Industriestädten in den vorhergehenden Stadtgenerationen. Mit der Größe der ursprünglichen Mutterstadt hat dies dann jedoch wenig zu tun.

In einem solchen Fall, wenn ein **besonderer wirtschaftlicher Impuls** dahinter steht, wie z.B. Tourismus oder Bergbau, ist die Unterstützung der Entwicklung durch private Unternehmen ein entscheidendes Faktum. Im Falle der Stadt Lijiang in der Yunnan-Provinz wird die Entwicklung der Neuen Stadt von einer privaten Immobilienentwicklungsgruppe durchgeführt.

Die Kleinstädte, die Mutterstadt sowie die Neue Stadt stellen aber oft ein hohes Risiko dar, wenn sie wirtschaftlich oder in der gesellschaftlichen Entwicklung in langfristige Schwächeperioden geraten (Vgl. Abb. 3.45<sup>283</sup>).



**Abb. 3.45**

Kangbashi (32 qkm), ist der neue Stadtteil von Erdusi (1,5 Mio. EW, durch Lammwolle, Kohle, seltene Erden, Gas reich geworden), wird für 1 Mio. EW in der Wüste geplant (1,5 Milliarden RMB Investment) und in sechs Jahren gebaut, heute nur ca. 30.000 bis 70.000 „stabile“ Einwohner, und deswegen auch sehr wenig Stadtleben, insbesondere auf dem Hauptplatz (2,4 km x 200 Meter). Diese wird in der „Time“ als Geisterstadt benannt.



### **[FALLBEISPIEL]: Neue Stadt Yulong:**

- ein globales modernes Ningbo-Image

#### **Kontext der Stadt:**

Yulong (1,16 Mio. EW 2009, 0,14 Mio. EW in Da Yan Town, Kernstadt Lijiang 2005<sup>284</sup>) ist eine der vier neuen Satellitenstädte der historischen Stadt Lijiang, von der ein großer Teil zu dem UNESCO Weltkulturerbe gehört.

Diese Neue Stadt wurde aus verschiedenen Gründen geplant: einerseits, um die alte Stadt **vor den Folgen der gewaltigen Touristenströme zu schützen** ohne jedoch die wirtschaftlichen Chancen zu vergeben, andererseits um die in der Region **notwendigen aber nicht in die Altstadt passenden Nutzungen** wie Gewerbegebiete und Massenwohnungsbauten, aber auch Luxushotelresorts, Golfplätze, Kongressgebäude, Museen und Regierungsgebäude unterzubringen.

So wird die Neue Stadt Yulong für eine Kleinstadt von 140.000 Einwohnern gebaut - Städte mit weniger als 200.000 Einwohnern sind in China Kleinstädte.

Die andere Besonderheit der Neuen Stadt Yulong ist, dass der **Hauptinitiator ein privates Unternehmen** ist - die Jiangdong Real Estate Group Co. Ltd (云南江东房地产集团有限公司). Als Hauptsponsor haben sie zusammen mit der neu begründeten autonomen Stadt der „Yulong Naxi Minderheit“ (玉龙纳西族自治县) das Projekt durchgeführt.

Ein wichtiger Grundsatz für den Bau Neuer Städte ist signifikanter, nämlich das Bestreben danach, ein einerseits chinesisches und andererseits aber auch globales Image mit eigener, unverwechselbarer Identität zu finden.<sup>285</sup> Dahinter steht die **Sehnsucht nach chinesischer Kultur**.

**Zur Ergänzung siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 143-160**

#### **Bewertung:**

In der Neuen Stadt Yulong besitzen Zuwanderer von außen den größten Teil der Immobilien, mit der äußeren Impulskraft erhöht sich in großem Maße das wirtschaftliche Risiko der Neuen Stadt.

Die Jiangdong Real Estate Group Co. Ltd (云南江东房地产集团有限公司), in der Yunnan Provinz, geriet nach ca. drei Jahren in die Wirtschaftskrise, die Einnahmen aus den Immobilien deckten nicht die riesigen Kosten der Infrastruktur und der weiteren Erschließung. Daraus resultierten die Reduzierung der baulichen Qualität und die Zeitverschiebung bei der

<sup>284</sup> Vgl.: 2011, [www.lijiang.gov.cn/others/article/2010-12/20/content\\_1306.htm](http://www.lijiang.gov.cn/others/article/2010-12/20/content_1306.htm)

<sup>285</sup> Anmerkung des Verfassers: oft ist das in Klein- und Mittelstädten der Fall, in denen unqualifizierte Architektur in den letzten 30 Jahren die Stadt prägte. In der Kulturrevolution (1966 bis 1976) entwickelte sich das Stadtbild in den größeren Städten planlos und teils „chaotisch“, oft wurde das Stadtbild entweder zerstört oder verfiel, weil es nicht die entsprechende Beachtung fand und gepflegt wurde.

Bereitstellung der Dienstleistungseinrichtungen. So wurde der Marktwert weiter geschwächt (vgl. Abb. 3.46).

Die Neue Stadt Yulong der Stadt Lijiang ist dennoch eine Antwort auf die Kulturselbstidentifikation. Entgegen dem formalen Eklektizismus stellt sie einen Versuch dar, dass das Stadtbild sowohl inhaltlich wie äußerlich ein holistisches System von Nutzungen, Verkehr und Stadtgestalt repräsentiert; ein Experiment auf der Suche nach einer „wahren“ Stadtkultur und Stadtidentität.

#### [FALLBEISPIEL]: Gonglai, Sichuan Provinz

##### **Kontext der Stadt:**

In der Stadt Gonglai in der Sichuan-Provinz hat die Stadtregierung ein 500 ha großes Grundstück, gegen das Bauinvestment von einer Milliarde RMB eines Privatunternehmens, für die Infrastruktur der Neuen Stadt eingetauscht. Als die Entwicklung der Neuen Stadt aufgrund der Staatspolitik von der Provinzregierung gebremst wurde und nur maximal 60 ha Baufläche pro Jahr übertragen werden durften, geriet die private Immobiliengesellschaft in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die Infrastruktur war fertig, die Subverträge mit anderen Unternehmen abgeschlossen, jedoch gab es keine Grundstücke die der Investor hätte entwickeln, einrichten und weiterverkaufen können. Die angezweifelte Kreditfähigkeit der Unternehmen und Zuverlässigkeit der Regierung erzeugte in Politik und Wirtschaft großes Aufsehen.<sup>286</sup>



**Abb. 3.46**  
Das Luftbild der Neuen Stadt Yulong. Die meisten Gebiete bleiben nach ca. sieben Jahren der Entwicklung noch leer.



Die chinesischen Medien, wie „Time“ haben eine Liste von „Ghost Cities“ veröffentlicht,<sup>287</sup> die meisten davon in solchen Kleinstädten, der riesige Reichtum an neuen Ressourcen unterstützt dies, dabei ist Spekulation eine der wichtigsten Motivationen. Die Verstärkerbedürfnisse sind entweder nicht stark genug ausgeprägt, wie bei den Kleinstädten Kangbashi, Erduosi oder schlichtweg falsch interpretiert worden.

Die Gefahren solcher Neuen Städte der Kleinstadt sind groß:

- Die Wirtschaft und Verstärkerkraft der Region reicht nicht aus, um eine Neue Stadt zu unterstützen. Die **Abhängigkeit der äußeren Wirtschaftskraft** ist instabil, bei der Verstärkerung gibt es nicht genügend Wohnungsnachfrage in der Region ebenso wie in der Nähe der Metropole. Die Touristen sowie die Spekulanten sind keine stabilen Elemente einer Gesellschaftsbildung.
- **Das notwendige Wissen, das erforderliche Personal, die politische Unterstützung und die erforderliche Finanzkraft übersteigen oft die erprobten Fähigkeiten eines Unternehmens und der Kleinstadt.** Die Unterschätzung der Aufgabe, eine Neue Stadt zu bauen ist gefährlich, die Komplexität einer Gesellschaft zu unterschätzen eine weitere Gefahr. Die kleine Neue Stadt wird oft als Summe der großen Wohnsiedlung gedacht. Es geht jedoch nicht nur darum, einige Wohnsiedlungen zu bauen und zu verknüpfen, sondern alles Notwendige für eine Stadtgesellschaft zu entwickeln und die Gesellschaft und ihre Kultur zu pflegen.
- Der Ausgleich der Konflikte zwischen privaten und gesellschaftlichen Interessen ist „von Natur aus“ auch **ein Konflikt zwischen Wirtschaft und sozialen Interessen.** Eine **unabhängige und starke** Regierung hat in dieser Hinsicht eine unverzichtbare Aufgabe, die aber von einer Kleinstadt besonders schwierig zu leisten ist.

Eine unfertige Neue Stadt ist, wenn ihr Hintergrund eine schwache Region und Mutterstadt ist, ohne genügende Machbarkeitsstudien und mit der Überschätzung der Stadtentwicklungsmasse, selbst sehr „gebrechlich“ - sie kann die ursprünglichen Einwohner, die physische Umwelt, die kulturelle Umwelt und die soziale Gesellschaft empfindlich stören und sogar gefährden<sup>288</sup>.

---

<sup>287</sup> Vgl.: [www.time.com/time/](http://www.time.com/time/)

<sup>288</sup> Anmerkung: Die chinesischen Medien haben einige ähnliche „Geisterstädte“ benannt, Bayanzhuoer New Town und Xilinguole, Innere Mongolei; Dantu New Town, Xinyang New Town. vgl.: [news.fdc.com.cn/](http://news.fdc.com.cn/)

### 3.5.6 Die Eigenart der aktuellen Generation der modernen chinesischen Neuen Städte

Zeitphase:

- 1990 bis 2011

Hauptziel:

- Vielfältige Entwicklungsziele - diese neue Generation chinesischer Neuer Städte existiert nicht nur, um der Wohnungsnot zu begegnen, sondern um die **Kompetenz und Kraft einer ganzen Stadt oder einer Region zu erweitern**. Deswegen entsteht ein **vielfältiges Entwicklungsmodell und Stadtbild**.
- **Neue Stadt-Erweiterungsräume erschließen**, insbesondere als Wirtschaftsräume
- Hohen Lebensstandard, alternative **Wohnungsprogramme und vielfältige Lebensstile anbieten**
- **Neue Stadt-Kultur und Neues Stadt-Bild** entwickeln
- **Übervölkerungs-Druck** von den Großstädten nehmen und dadurch Stadterneuerung ermöglichen, Verstärkung der Region

Grundsätze:

- Kombination der kapitalistischen **Marktbedürfnisse mit politischen und sozialen Zielen**
- **Beeindruckendes, bedeutungsvolles Stadtbild** als Symbol einer modernen, global anerkannten und erfolgreichen Stadtentwicklung
- Unter dem **vielfältigen Stadtentwicklungs- und Stadtbildmodell und Stadtbild** ist die **Gartenstadt-Qualität** dafür eine neue und wichtige Möglichkeit.<sup>289</sup>

Organisation und Durchsetzung:

- **Vielfältige Initiatoren** wie die Stadtmetropole, lokale Regierungen und private Unternehmen, in besonderen Fällen überwiegend private Organisationen.<sup>290</sup>
- Eine enge Beziehung der Neuen Stadt mit **der Mutterstadt und ihren regionalen Bedürfnissen** ist kennzeichnend für diese Stadtgeneration.
- Außer besonderen Ausnahmen<sup>291</sup> überwiegende **direkte Fördermittel der Neuer Städte selbst** (Infrastruktur und

<sup>289</sup> Anmerkung: Der hauptverantwortliche Ingenieur des Suzhou-Industrial-Parks, Shi Di, stellte das Verständnis von der „Gartenstadt“ vor: „In my thinking, whether we can find the way to change over stiff appearance of the cities to be grateful, whether the hardened sense of the cities could be softened, whether city dwellers could find idyllic life everywhere. Further more, it will be able to promote development and obtaining benefit in turn result from those described above. I think it should be the real significance to discuss the topic ‘Garden city’ today.“ siehe: Shi, Freestone, Saiki; Rooijen van: S. 222

<sup>290</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 154

<sup>291</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 147

öffentliche Einrichtungen)<sup>292</sup> - durch die Einnahmequelle der Landverpachtung. Die wichtigste Finanzierungsquelle in der ersten Phase sind Bankdarlehen, die später durch Einnahmen aus Grundstücksgeschäften und Steuern zurückgezahlt werden.<sup>293</sup>

Ausgewogenheit der Neuen Stadt:

- Die **Neuen Städte** weisen **alle Nutzungen**, welche aber **räumlich meist voneinander getrennt** sind, auf.<sup>294</sup>
- **Hochwertige Dienstleistungseinrichtungen und Infrastrukturen** ziehen die **obere Mittelschicht** erfolgreich aus der Metropole an, besonders **junge Familien**. Die Einwohner der **Mittelschicht arbeiten** jedoch eher **in den Dienstleistungsunternehmen der Metropole**.
- Die untere **Arbeiterschicht** der Industrieparks wird in **Schlafsälen** untergebracht. Ohne Sozialwohnungen sind sie als langfristige Einwohner ausgeschlossen.
- **Quantitativer Ausgleich von Arbeitsplätzen und Einwohnerzahlen**,<sup>295</sup> jedoch **keine persönliche und räumliche Vernetzung** der Arbeitsplätze und Einwohner.

Nutzung:

- Einwohnerzahl: Mittel- und Kleinstädte, die im Allgemeinen unter 500.000 Einwohner besitzen, dabei eine relativ große Menge von Städten mit 100.000 bis 200.000 Einwohnern.
- Außer bei der Mittelstadt<sup>296</sup> ist die dichte, kompakte Stadt oft nicht das primäre Stadtprinzip, die Neue Stadt besitzt teilweise **überschüssiges Land** und versucht eher einen **vorörtlichen Charakter** zu erzeugen,<sup>297</sup> das führt zu aufgelockerten Strukturen, vielfältigen Bauhöhen und Gebäudetypologien - auch spiegelt dies die Bedürfnisse des Immobilienmarktes wieder.<sup>298</sup>

---

<sup>292</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 113, 132

<sup>293</sup> Anmerkung: Die Schuldenquote der chinesischen Regierung beträgt durchschnittlich 52,25 Prozent, die der Hainan-Provinz beträgt 93,18 Prozent, Chongqing, Jilin Provinz über 100 Prozent - der international anerkannte „Rote Bereich“. Davon ist der überwiegende Teil als Darlehen aufgenommen, mit den Grundstücken als Bürgschaft. vgl.: Internationale Finanzzeitung: 2011.03

<sup>294</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 104, 117, 141, 151

<sup>295</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 134

<sup>296</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Neue Stadt der Mittelstadt ist als neues Stadtzentrum geplant und soll nach der Dichte des Kerngebietes berechnet werden.

<sup>297</sup> Anmerkung: Die Einwohnerdichte von Anting weist nur etwa die Hälfte derer von Shanghai auf, Chengqiao etwa 30 Prozent. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 104, 115

<sup>298</sup> Anmerkung: Für den Suzhou-Industrial-Park sind die „Gartenstadt“ und das „Healthy City“-Image als Zielbild benannt, auch als die Quelle der Kompetenzkraft gegenüber Shanghai und dem wohlhabenden Yangzi-Delta. Die Grundstücke der Industrie- und Wohnnutzung weisen jeweils 30 Prozent und 40 Prozent Grünanteil auf. 300 Meter breite Öko-Grünkorridore umgeben die Hochspannungsleitungen und das Ackerland. Mittig sind ein 7,4 qkm großer See und 350 ha Waldfläche als zentraler Park angeordnet. Gleichzeitig werden die Hochhäuser gefördert, damit der hohe Grünanteil ermöglicht werden kann. Diese Kombination ist auf dem lokalen Immobilienmarkt allgemein akzeptiert. vgl.: Shi, Freestone, Saiki; Rooijen van: S. 217-221



- Die verschiedenen Arten der Stadtnutzung sind weiträumig verteilt, **Nutzungstrennung** und großmaßstäbliche **Infrastrukturnetze herrschen weiterhin gegenüber dem menschlichen Maßstab vor und bedingen die Dominanz des Autoverkehrs.**<sup>299</sup>

Stadtbild:

- **Die Identität und das Image der Stadt** ist besonders wichtig: deswegen wird ein „Thema“ gesucht (wie z.B. die „Science City“ und „Knowledge City“ der Stadt Guangzhou oder „9 Städte - 9 Stile“ in Shanghai), bewusst **mit dem Image einer globalen modernen Stadt** kombiniert. Die starken „Themen“ verdrängen sogar die **ursprüngliche Kultur**. So wurde beispielsweise in Qingpu die historische Stadtsubstanz entweder zugunsten der modernen dichten Wohnsiedlung abgerissen oder ist, wie in „Penjing“, ohne Kontext, ohne Gesellschaft und ohne Stadtleben erhalten worden. (vgl. Abb. 3.47)
- Die geschlossenen Wohnsiedlungen sind nach den Regeln der Gartenstadt-Qualität gestaltet, räumlich entsprechend dem Nachbarschaftsmodell angeordnet, jedoch mit sehr **wenig Beziehung zu der äußeren urbanen Umwelt**. So wird auch jede andere Nutzungseinheit - wie z.B. der Gewerbepark oder das Verwaltungszentrum gestaltet; nach außen geschlossen, nach innen als „Gartenstadt“.<sup>300</sup> Das Stadtleben fokussiert sich in den Dienstleistungseinrichtungen.
- Die Straßen und Plätze sind überwiegend von dem **Auto- und öffentlichen Nahverkehr** genutzt, räumlich nicht begrenzt, ohne städtische Nutzungen und für die Geschwindigkeit des Autofahrers, nicht des Fußgängers entworfen. Die öffentlichen Räume bieten kein entsprechendes Stadtleben.
- Die Natur ist zwar mit und in den Stadtteilen tief verzahnt, weist aber teilweise übermaßstäbliche, nicht überwachte **Grünräume** auf.

**Abb. 3.47**

(a): Das aufgelockerte Stadtzentrum von Qingpu Neue Stadt; (b): Die historische Substanz der alten Stadt Qingpu aus der Qing-Dynastie mit ruhiger Stimmung; (c): Die „moderne Alte Stadt Qingpu“ mit einer Themenpark-Stimmung

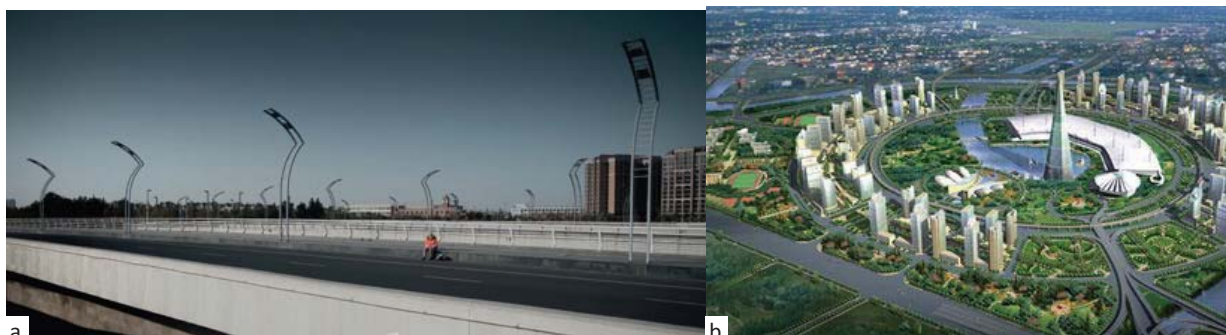
<sup>299</sup> Vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 152

<sup>300</sup> Anmerkung: „Die neue chinesische Stadt ist zu einem Gutteil die Stadt der weiterentwickelten sozialistischen Stadt. Sie ist jedoch auch die Stadt der verriegelten Nachbarschaften, der introvertierten Nachbarschaftshöfe, der vertikalen Form, der Dach- und Lichtskulpturen und, nicht zuletzt, der Nachbarschaft als eines mit Markenidentität versehenen Lebensstil-Produktes. In den neuen abgeschlossenen Nachbarschaften vermischen sich das alte und neue China auf eigene, kreative Weise.“ siehe: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 11

### 3.5.7 Der Einfluss der aktuellen chinesischen Neuen Städte

Diese Generation Neuer Städte repräsentiert **das wichtigste Leitbild für die zukünftigen Stadterweiterungen** in China. Dank der Unterstützung durch die wirtschaftliche Kraft der Mutterstadt und der Region sind sie schon jetzt im Allgemeinen erfolgreich; ihre Stadtqualität ist generell höher als die der Mutterstadt.

Weil sie überwiegend Bewohner der Mittelschicht aus der Region anziehen, haben die neuen Bewohner auch höhere Bedürfnisse nach einem lebendigem Stadtleben und einem vielfältigen kulturellen Umfeld. Deshalb wird in dieser Stadtgeneration eine breite Palette von **Experimenten hinsichtlich des Stadtbildes und der Stadtkultur** durchgeführt. Es ist auch eine Reaktion auf die Stagnation der Stadtentwicklung, das Fehlen von städtischer Identität und der niedrigen Qualität des Stadtbildes seit Anfang dieses Jahrhunderts (vgl. Abb. 3.48).



**Abb. 3.48**

*Die qualifizierten aber auch übermaßstäblichen öffentlichen Räume in Zheng Zhou-Ost Neue Stadt  
(a): Die Hauptstraße um den CBD ist fast „leer“. (b): Im Central Business District dominiert eine überwiegend aufgelockerte Struktur mit übermaßstäblicher Grünanlage, ein starker Kontrast zu der hohen Dichte des CBD-Gebietes von Frankfurt, London oder New York.*



### 3.6 Die Neue Stadt als eine der wichtigsten Stadtentwicklungs-Strategien in China

Das in der gegenwärtigen räumlichen Stadtentwicklung Chinas Bemerkenswerteste ist wohl **deren Geschwindigkeit und Konsequenz**.<sup>301</sup> Diese bedeutet für die chinesischen Neuen Städte noch einen „Entwicklungssprung“ und ist fast ein Allheilmittel für die chinesischen Städtebau-Probleme geworden, von der Metropole bis hin zur historischen Kleinstadt. Im Folgenden werden die wichtigsten Gründe dafür aufgeführt.

#### 3.6.1 Der Weg der Urbanisierung und Industrialisierung in China

30 Jahre nach der Wirtschaftsreform ist die Industrialisierung in China schon in deren mittlerer Phase eingestuft<sup>302</sup>. Die Industrie nimmt überwiegendes Gewicht in der Staatswirtschaft ein. Aber von der Struktur aus betrachtet, ist die Modernisierung, die internationale Kompetenz und das Industrialisierungsniveau noch niedrig. Die weitere Industrialisierung der verarbeitenden Industrie (insbesondere wichtig für die Schaffung von Arbeitsplätzen in diesem Sektor) sowie der technik- und kapitalintensiven High-Tech-Industrie ist noch eine wichtige Aufgabe der Stadt.

**Die Verstädterung folgt der Industrialisierung.** Im Jahr 2005 betrug der Verstädterungsgrad in China 43 Prozent, während in hoch entwickelten Ländern schon die 70-Prozent-Marke überschritten ist.<sup>303</sup> Mit der **Erhöhung des Verstädterungsgrades** eröffnet der Staat die Möglichkeit, **die Diskrepanzen zwischen Stadt und Land abzubauen, die Landschaft zu erhalten und besser zu entwickeln**.<sup>304</sup> Im Zeitraum von 1990 bis 1996 sind in China ca. 50 bis 60 Millionen Menschen in die Stadt eingewandert, davon blieben 10 bis 15 Millionen Einwohner dauerhaft und wurden zu neuen Stadtbewohnern.<sup>305</sup> Bis zu einer Verstädterung von 70 Prozent braucht es bei 1,4 Milliarden Einwohnern in China noch 378 Mio. Neue Stadt-Bewohner und eine dem entsprechende Anzahl an

<sup>301</sup> Vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S. 9

<sup>302</sup> Anmerkung: Henning (1984: 15-34) unterscheidet drei Phasen: die mittlere Phase ist die erste Industrialisierungsphase. In dieser Phase wurde die Handarbeit von dem technischen Fortschritt verdrängt oder die Handarbeit wurde dadurch erleichtert. Durch einen verstärkten Kapitaleinsatz und durch den verstärkten Einsatz des technischen Fortschritts von industriellen Produktionsweise verdrängt oder die Handarbeit wurde durch diese erleichtert. vgl.: [http://www.sozioogie.wiso.uni-erlangen.de/archiv/ss01/grundzuege2/s\\_3.pdf](http://www.sozioogie.wiso.uni-erlangen.de/archiv/ss01/grundzuege2/s_3.pdf)

<sup>303</sup> Vgl.: National Bureau of Statistics of China: [www.stats.gov.cn/tjsghujia/zgtj/](http://www.stats.gov.cn/tjsghujia/zgtj/)

<sup>304</sup> Anmerkung: Für lange Zeit befanden sich die chinesischen Dörfer in einer Situation mit zu wenig Bodenfläche und verhältnismäßig zu vielen Menschen. Die Fläche des Ackerlandes nahm nur 11 Prozent der 9.600.000 qkm Gesamtfläche ein und die Fläche von Weideland und Wald nahm 10 Prozent der Landfläche ein. In Zhejiang und den anderen Städten teilten sich 800 Personen einen Quadratkilometer Ackerland. Im Vergleich zu der Stadtentwicklung war das Entwicklungsniveau der Dörfer sehr niedrig und die langfristige Unterstützung und Versorgung der Industrie durch die Landwirtschaft verstärkte dieses Problem. vgl.: Hua, Lanhong, S. 10

<sup>305</sup> Vgl.: National Population and Family Planning Commission of P.R.China: 2011, [www.npfpc.gov.cn/](http://www.npfpc.gov.cn/)

Wanderarbeitern,<sup>306</sup> auch wenn nur 20 Prozent in den Neuen Städten bleiben - dies bedeutet - **150 Neue Städte mit 500.000 EW oder 375 Neue Städte mit 200.000 Einwohnern** - heute gibt es etwa 700 Städte (市) in ganz China.<sup>307</sup>

**Abb. 3.49**

*Die Neue Stadt-Entwicklungspläne (in China nach dem Jahr 2000) wichtiger Metropolen wie Beijing, Großstädte wie Tianjin, der Provinzhauptstadt Kunming und der „reifen“ Neuen Stadt Shenzhen, Industrie-Stadt Shiyang, sie wurden durch die Neue Stadt wirtschaftlich wie räumlich erweitert.*

Mutter- Stadt	Neue Stadt Anzahl	EW Zahl der Mutterstadt	Entwicklungsbild
<b>Beijing</b>	11 (davon 3 Große)	5,7 Mio. (davon 2,5 Mio. in 3 großen Neuen Städten)	Dienstleistung, Kultur, Wohnnutzung (Tongzhou), Flughafen, Industrie, Wohnnutzung (Shunyi), Industrie, High-Tech und Wohnnutzung (Yizhuang)
<b>Shenzhen</b>	8 (davon 4 Große)	1,12 Mio. (plus 4 kleine Neue Städte)	Industrie (Ost New Town), Sport (Longgang), Subzentrum (Longhua) High-Tech (Guangming)
<b>Tianjin</b>	11	3,65 Mio.	Hafenindustrie (Binhai), Tourismus und Leichtindustrie (Ji Xian), Logistik und Industrie (Baodi), High-Tech und Dienstleistung (Wuqing), Leichtindustrie und Tourismus (Ninghe), Tourismus und Unterhaltung (Hangu), High-Tech, Sport und Industrie (Xiqing), Dienstleistung, Öko- und Leichtindustrie (Jing Nan), Industrie und Logistik (Jinghai), Erdöl (Dagang), Tourismus, Logistik, Erziehung und Kongress (Zhouliangzhuang Zhen), Sport und Tourismus (Tuanbo)
<b>Kunming</b>	3	2,3 Mio.	Subzentrum, Industrie, Erziehung (Chenggong), Tourismus (Jincheng), Maschinenbau, Tourismus, High-Tech (Kunyang-Haikou)
<b>Shiyang</b>	1	0,52Mio.	Komplette Nutzung - Wohnen, Service, Industrie und Tourismus.

So stellen sich zwei Fragen:

- Wie viele Einwohner kann die vorhandene Stadt ohne vollständige Umnutzung und Verdichtung noch aufnehmen?<sup>308</sup>
- Wie viel neue Einwohner müssen außerhalb der bisherigen Stadtgrenze in großmaßstäblichen Stadterweiterungen oder Neuen Stadtteilen untergebracht werden?

Tatsächlich weisen die meisten vorhandenen Städte nach 20 Jahren eine Stagnation in der Stadtentwicklung auf und haben aufgrund von Überalterung der Bausubstanz, Infrastruktur etc. die Grenze ihrer baulichen Entwicklung erreicht. Die Neue Stadt ist auch deswegen hinsichtlich des Ziels der Verstädterung eine notwendige

<sup>306</sup> Anmerkung: nach einer Befragung der „National Population and Family Planning Commission of P.R.China“ wünschten sich im Jahr 2009 etwa 69 Prozent der Wanderarbeiter, langfristig in ihrem Arbeitsort weiterleben zu können, 45,5 Prozent möchten Wohnungen am Arbeitsort kaufen. vgl.: National Population and Family Planning Commission of P.R.China: 2009, www.npfpc.gov.cn/

<sup>307</sup> Anmerkung: 2006 1,314 Mio. chinesische EW, Verstädterung 41,8 Prozent. vgl.: Shanghai Statistisches Jahrbuch: 2008

<sup>308</sup> Anmerkung: zum Beispiel war Hua, Lanhong der Auffassung, dass die Einwohner in den Westen umziehen sollten. In der „Wildnis“ attraktive Städte zu bauen, war ein notwendiges Mittel, die Bevölkerungsprobleme in China zu lösen. vgl.: Hua, Lanhong: S. 240-241

Stadtentwicklungsstrategie, von der Metropole (Beijing), der Metropole als Ziel (Tianjin), bis hin zur schnell entwickelten Neuen Stadt (wie Shenzhen), oder der Provinzhauptstadt (wie Kunming), bzw. die Industrie-Mittelstadt (wie Shiyan) (vgl. Abb. 3.49).

### 3.6.2 Neue Städte als Entlastungsinstrument, wirtschaftliche Knotenpunkte und regionale Entwicklungsmotoren



**Abb. 3.50**  
Guangzhou Science-City (1 km lang), Dorf der Bauern und Wanderarbeiter (l.): Fabrik mit niedriger Dichte.

Die Neue Stadt als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung ist in vielen chinesischen Städten das Hauptziel. Die Immobilien sind selbst bereits wichtige und komplexe Triebkräfte in der Volkswirtschaft. Die dominierenden Wirtschaftszweige in China sind derzeit die Schwer- und die verarbeitende Industrie - grundstücksverzehrende Industrien.<sup>309</sup> Dabei erschien schon die ähnliche räumliche Verwandlung wie in Europa, durch die hoch qualifizierten Gewerbeparks (Suzhou-Industriepark oder Anting-Autostadt bei Shanghai) siedelten sich High-Tech-Industrien an.<sup>310</sup> Um spezielle Wirtschaftstypen zu fördern, muss die Stadt für den Städtebau und für, von der Stadt geführte, Gewerbeparks sorgen,<sup>311</sup> im extremen Fall wird es als Instrument der Erhöhung des GDP (Gross Domestic Product) und dann als die beruflichen Erfolge der Stadt wie der Politiker und Beamten betrachtet.<sup>312</sup> (vgl. Abb. 3.50)

Fast aus dem Nichts heraus wurde an der chinesischen Staatsgrenze die Stadt Shenzhen gebaut,<sup>313</sup> nicht um die Einwohnerdichte von Hong Kong zu reduzieren, sondern um die Wirtschaftskraft und das fachliche Know-How aus Süd-Ostasien nach China zu bringen. Das Beispiel Ningbo<sup>314</sup> zeigt auch, wie eine neue Tochterstadt als neuer Entwicklungsraum, sogar als neue „Mutterstadt“ geplant wird. Zentrales Stadtentwicklungsziel ist es dabei, **Entwicklungsräume - jetzt überwiegend für die Finanzwirtschaft, die Dienstleistungen sowie für**

<sup>309</sup> Anmerkung des Verfassers: So entstanden große Neue Städte mit Millionen von Einwohnern als Wirtschaftskerne und regionale Dienstleistungszentren mit einem hohen Standard der Industrie, des Gewerbes und der städtischen öffentlichen Einrichtungen, wie etwa die Wissenschaftsstadt in Guangzhou und der Suzhou-Industrie-Park.

<sup>310</sup> Vgl.: [www.China.com.cn](http://www.China.com.cn)

<sup>311</sup> Anmerkung: Der Jiangning-Distrikt ist ein typischer Randdistrikt der Hauptstadt Nanjing in der Jiangsong-Provinz. Durch die „Provinz Development Zone“ (1994) und die Jiangning-Uni-Stadt, bestehend aus 21 Universitäten, - zwei typisch chinesische neue Stadtformen - wurde der Städtebau hier schnell entwickelt. Jedoch hatte die 368 qkm große Städtebaufläche etwa 44 Prozent Industrienutzung, drei „Science Parks“ nehmen zusammen etwa 80 qkm ein – in der Tatsache eher eine Produktionsindustrie. Der öffentliche Grünanteil beträgt nur 1 Prozent. Die Fläche der öffentlichen Einrichtungen je Einwohner beträgt nur 8,83 qm (2005), das durchschnittliche Niveau von Nanjing liegt bei ca. 14,44 qm. vgl.: Qin, Tian; Ma, Xuan: 2010, S. 352-354; Anmerkung des Verfassers: Dabei ist Shenzhen (siehe Fallbeispiel Shenzhen) auch ein gutes Beispiel.

<sup>312</sup> Anmerkung: Die Beamten legten viel Wert auf die beruflichen Erfolge und interessierten sich für die Investitionen. Sie bemühten sich um die Erhöhung des GDP, die finanziellen Umsätze und die Imageprojekte. Deshalb benutzten sie Ackerland und übertrugen dies sehr billig. vgl.: Xie, Yingting: 2005, S. 37

<sup>313</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 81-84

<sup>314</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 131-134

**Industrie und Gewerbe - für die Gesamtstadt zu schaffen.**

### **3.6.3 Behebung der Wohnungsnot und eine höhere Wohn- und Lebensqualität**

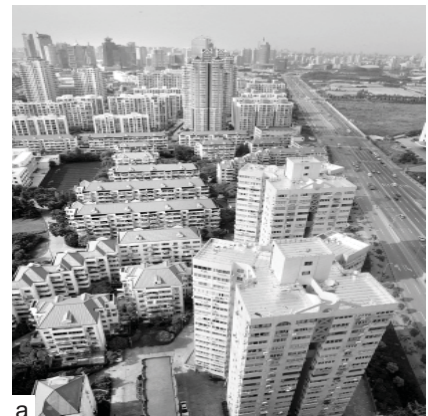
Geschichtlich bedingt ist der Anteil an Eigentumswohnungen in China groß, diese weisen jedoch meist keine zufriedenstellende Qualität auf.<sup>315</sup>

Die Wohnungsnot der großen Städte betrifft erst die junge Generation, die Wanderarbeiter und die Zuwanderer aus der Provinz, jedoch indirekt auch einen großen Anteil der Einwohner, die nicht ausreichend qualifizierte Wohnungen besitzen.<sup>316</sup>

**Die Neue Stadt deckt im Vergleich zu der alten Stadt die wachsenden Bedürfnisse besser ab, in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht.** Neben der niedrigeren Wohndichte, umfassenden öffentlichen Einrichtungen und teilweise speziellen Berufschancen durch neue Wirtschaftszweige, legen alle Neuen Städte der aktuellen Generation u.a. Wert auf eine hochqualifizierte Wohnumwelt und Landschaftsräume, wie z.B. Shanghai-Anting, Pujiang Neue Städte wo versucht wird, im Gegensatz zur lebenswerten aber überfüllten Altstadt von Shanghai, eine wirtschaftlich funktionierende, ökologische und grüne Gartenstadt zu entwickeln (vgl. Abb. 3.51<sup>317</sup>).

### **3.6.4 Stadterneuerung durch Stadtneubau**

Staat und Stadt sehen die historische Stadtsanierung und Stadterneuerung als eine wichtige Aufgabe an, um **die Stadtkultur zu erhalten und aufzuwerten, die aber auch große Investitionen und eine effektivere Verwaltung benötigt, deren wirtschaftliche Rendite aber begrenzt ist.** Das Risiko ist dabei groß, dass durch die nicht gut vorbereitete Stadterneuerung die spezifische Kultur- und Stadtbildqualität verlorengelht. Vor diesen Hintergrund haben die meisten Städte begonnen, das Problem auf einem Umweg zu lösen. Dieser besteht darin, erst **eine Neue Stadt auf neuem Gelände mit guter Infrastruktur, hohem Wohnstandard und schönem Stadtbild zu bauen, um sowohl**



**Abb. 3.51**  
Der Kontrast zwischen der  
(a): Shanghaier Innenstadt und  
(b): der Neuen Stadt Pujiang.

<sup>315</sup> Anmerkung: nach einer Untersuchung des Guangzhou Stadtplanungsamtes besaßen 83,7 Prozent der Bewohner in Guangzhou zum Ende des Jahres 2002 eigene Wohnungen, davon kommen 7,1 Prozent aus dem Immobilienmarkt, 64,9 Prozent waren staatlich verteilte Wohnungen der Sozialwirtschaft (vor 1997 gebaut und normalerweise mit niedriger Qualität), die jetzt in privaten Besitz verwandelt wurden. Im Jahr 2005 betrug der durchschnittliche Eigentumswohnungsanteil ganz Chinas 72,8 Prozent. Jedoch waren dabei die Wanderarbeiter nicht mit eingerechnet, die 100 bis 300 Prozent der offiziellen Einwohner ausmachen. vgl.: Shen, Xiaojie: 05.07.2006, „Oriental Outlook 瞭望东方周刊“

<sup>316</sup> Anmerkung: Auch ist die Eigentumswohnung eine wichtige Lebenstradition und Kuturgewohnheit in China und mehr als nur „übertriebene Konsumsucht“. Nicht nur die Auslandschinesen in Nordamerika hatten einen höheren Anteil an Eigentumswohnungen, sondern auch die Sozialohnsiedlungen in Singapur und Hong Kong werden absichtlich in Eigentumswohnungen verwandelt. vgl.: Shen, Xiaojie: 05.07.2006, „Oriental Outlook 瞭望东方周刊“

<sup>317</sup> Vgl.: [www.ehomeday.com](http://www.ehomeday.com)





a



b



c

**Abb. 3.52 a-c**  
Hangzhou. (a): Das Stadtbild der Neuen Stadt Qiantang, (b): das Stadtbild der 1980er Jahre und (c): das typische Stadtimage und die Stimmung der traditionellen Stadt Hangzhou.

**Bewohner wie auch Investoren von der Altstadt abzulenken.** Die Stadterneuerung und Stadterweiterung in der chinesischen Metropole begann aufgrund dessen parallel.<sup>318</sup>

### 3.6.5 Neue materielle Welt mit Neuem Stadt-Image und Neuer Stadt-Kultur

Eine Neue Stadt zu bauen ist - verglichen mit der Stadterneuerung - wie das Malen auf weißem Papier vor einem unbegrenzten, hellen Himmel. Die Neuen Städte bringen **neue Gesichter und vertreten das vielfältige Wertesystem**. Es ist auch ein Teil der Träume der chinesischen Stadtentwicklung, entgegen dem „Chaos“ der jetzigen Stadtbilder **ein großzügiges, ordentliches, eindrucksvolles und schönes Stadtbild** zu schaffen.<sup>319</sup>

In Hinblick auf die formale und gestalterische Sprache gibt es noch wenige Überlegungen. Sie ist seit 1840 bis heute immer stark von westlicher Planungstheorie und Stadtbild beeinflusst worden. Nach Hassenpflug erscheinen „die architektonischen Stile und Moden, dazu die Prinzipien des Städtebaus, gleichfalls westlicher Herkunft“, z.B. der Zeilenbau der „Charta von Athen“, „Gated Community“ aus Amerika oder der CBD mit Wolkenkratzern im internationalen Stil in jeder Metropole.<sup>320</sup> Obwohl die traditionelle Stadt Hangzhou eine der schönsten Städte Chinas ist, versucht ihr neues Stadtzentrum - die Neue Stadt Qianjiang ein prachtvolles, aber **vor allem „modernes“ Image** für den zukünftigen Regierungssitz von Hangzhou zu erzeugen (vgl. Abb. 3.52),<sup>321</sup> - wieder eine Mischung von internationaler Anerkennung und nationaler Autorität.

### 3.6.6 Einnahmen aus der Landverpachtung

Es gibt noch einen inoffiziellen Grund für den Bau von Neuen Städten: bei

<sup>318</sup> Anmerkung: Nach dem umfangreichen Umbau in den Jahren zwischen 1990 bis 2005 in Shanghai wurden 58,7 Prozent der alten Häuser im Stadtzentrum abgerissen und 100 Millionen qm neue Wohnfläche in den Innenstädten und Vorstädten gebaut. Etwa eine Million Haushalte waren umgezogen. Zwischen 1990 und 2004 wurden insgesamt 7.437.000 qm Wohnfläche neu gebaut oder umgebaut. vgl.: Wu, Qiyang; Luo, Yan: 2007, S. 33

<sup>319</sup> Anmerkung: Wichtige Charaktere der Verwandlung Chinas waren die schnelle Geschwindigkeit, der große Maßstab, die allmähliche Fragmentierung und Heterogenität der historischen Textur und Struktur. Viele Veränderungen passierten auf der Ebene der ganzen Stadt, nicht nur einige Teile der Stadt wurden verändert. Sie erreichten verschiedene Makro- und Mikroebenen. Darunter spielten die Heterogenität der Straßenräume und die Zunahme der Hochhäuser bei dem Stadtimage eine entscheidende Rolle. vgl.: Wang, Jianguo: S. 830

<sup>320</sup> Vgl.: Hassenpflug, Dieter: 2009, S.10

<sup>321</sup> Anmerkung: Im Suzhou-Industrial-Park ist das Gartenstadt-Image eine Interpretation des chinesischen traditionellen Stadtmodells, so insbesondere Suzhou als weltbekannte Gartenstadt mit 2.000 Jahre alter Geschichte. Die 14 qkm alte Stadt hat 100 private Gärten und steht unter Weltkulturerbeschutz. Das alte Ideal des „Garten in der Stadt“ soll in die „Stadt in dem Garten“ verwandelt werden der - Suzhou-Industrial-Park - eine „urban ecological niche“, auch ein Traum der Moderne. vgl.: Shi, Freestone, Saiki; Rooijen van: S.222



dem Bau von Neuen Städten wandelt die „Mutterstadt“ große brachliegende oder landwirtschaftliche Flächen<sup>322</sup> in Bauland um, da die Einnahmen aus der Landverpachtung in der Regel erheblich höher sind als die Ankaufs- und Erschließungskosten, bildet das Neue Stadt-Bauen, neben der Quelle langfristiger Miet- und Steuereinnahmen, **eine einmalige aber direkte kommunale Einnahmequelle** für den städtischen Haushalt.<sup>323 324</sup> In einer Mittelstadt ziehen die Rathäuser oft zuerst in die Neue Stadt weil die Grundstückspreis-Disparität zwischen zentraler Lage der alten Stadt und der Neuen Stadt minus der Umzugs- und Baukosten sogar extra große Gewinne darstellt.<sup>325</sup>

Bei dem Kampf um besondere staatliche Politikbegünstigung ist die Neue Stadt auch wichtiger Träger dieser,<sup>326</sup> als Experimentierfeld von neuer Wirtschaft und Politik, plus dem wirtschaftlichen Profit (Versteuerung und Wirtschaftstriebe Kraft der Region) und direkter Einnahmen aus der Grundstücksveräußerung, ist die Anwendung des Modells der Neuen Stadt besonders interessant für alle Städte geworden. Deswegen werden die Neuen Städte oft als **eine Art indirekter Förderung der Metropole des untergeordneten Stadtdistriktes** betrachtet. Wie in Shanghai sind in China einige Neue Städte das Ergebnis des kommunalpolitischen Ausgleiches zwischen den lokalen Regierungen in einer Metropole.<sup>327</sup>

---

<sup>322</sup> Anmerkung: China hatte schon immer eine Knappheit an Ackerland. Obwohl große Landflächen in Ackerland umgewandelt wurden und die 500 Mio. Chinesen Land von 100 Mio. Hektar zur Verfügung hatten, besaß jeder Chinese nur durchschnittlich 0,2 Hektar, was nur die Hälfte der französischen Pro-Kopf-Fläche betrug. vgl.: Hua, Lanhong, S. 8

<sup>323</sup> Anmerkung: Im Jahr 2005 betrug das Verpachtungsgeld ganz Chinas 550 Milliarden RMB, 3,82 Prozent des GDP dieses Jahres, mehr als ein Drittel der finanziellen Regierungserträge. vgl.: Jahrbuch China Land und Ressourcen: 2005

<sup>324</sup> Anmerkung: Das Leitbild kommt aus Hong Kong, in den 1990er Jahren machte die Einnahme aus Grundstückverkäufen mehr als 30 Prozent der gesamten Einnahmen aus. Der Regierungsprofit war stark mit den Immobiliengesellschaften verbunden. vgl.: Poon: 2010, S. 126

<sup>325</sup> Anmerkung: in 10 von 31 Provinz-Hauptstädten des Hauptlandes sind die Regierungen umgezogen oder werden in naher Zukunft umziehen. vgl.: Peng, Shenchou; Luo, Zhigang: 2007, S. 97

<sup>326</sup> Anmerkung: Wie Binhai Neue Stadt (Tianjin) mit 2.270 qkm - allein der CBD hat eine Fläche von 37,6 qkm, Liangjiang-Neue Stadt (Chongqing) mit 1.200 qkm bzw. Qianhai-Neue Stadt (Shenzhen) - sind alle neuen Stadtzentren der Metropolen und Regionen und bekamen besondere staatspolitische Vergünstigungen von unterschiedlichen Seiten. vgl.: [www.bh.gov.cn](http://www.bh.gov.cn); [www.liangjiang.gov.cn/](http://www.liangjiang.gov.cn/)

<sup>327</sup> Anmerkung: „Zheng Zhou Ost New Town“ (seit 2003 begründet) ist die einzige Hauptstadt der Provinz, die als „Geisterstadt“ benannt wird. Die Neue Stadt hat mehr als 150 qkm Fläche, kostet 200 Milliarden RMB während ihr jährliches Finanzeinkommen fünf Milliarden RMB beträgt. Oft wird nachgefragt, weshalb in einem Gebiet mit Wasserknappheit ein zentraler See mit der Anlage von Kanälen geplant wird. vgl.: Wu, Ting: 2011, [www.iceo.com.cn/life/2011/0921/230556.shtml](http://www.iceo.com.cn/life/2011/0921/230556.shtml)

**[FALLBEISPIEL]: Qingdao, Shandong Provinz**

Die Regierung von Qingdao hat im Jahr 1992 das Ziel „Beschleunigung der Oststadt-Entwicklung“ beschlossen. Die alten Regierungsgebäude in einem Touristengebiet wurden verkauft, die Einnahmen deckten die Baukosten der neuen Regierungsgebäude in der Neuen Stadt und brachten zusätzliche Gewinne (vgl. Abb. 3.53). Auf einem Grundstück von 1,5 qkm wurde die Bebauung für die Regierung, für Büronutzungen (CBD), Dienstleistungen, Kultur - und Tourismuseinrichtungen als Motor für die Neue Stadt von 30 qkm geplant. Von 1992 bis zum Jahr 2000 wurden insgesamt 10,4 Milliarden RMB investiert, die alle aus dem Verkauf der Grundstücke des alten Rathauses und Neue Städte stammen.<sup>328</sup> Von diesem Verkaufsgewinn blieben auch noch mehrere hundert Millionen RMB für die Erneuerung der Altstadt und andere wichtige Schlüsselprojekte übrig. Diese Erfahrung hatte nachhaltigen Einfluss auf die Entwicklung von Neuen Städten in ganz China.<sup>329</sup>

**Abb. 3.53**

Stadtregierung in Qingdao

(a): die alte Stadtregierung, (b): die neue Stadtregierung mit Stadtviertel nach 1992

<sup>328</sup> Vgl.: Sun, Mengyuan: 2000, S. 52

<sup>329</sup> Vgl.: Sun, Mengyuan: 2000, S. 54

### 3.7 Wissensstand in China

Die nationale chinesische Städtebau-Ausbildung und Städtebau-Forschung begann in den 1940er Jahren und war stark von der europäischen Planungstheorie beeinflusst. Seit 1949 wurde sie wesentlich verändert und an der starken, modernen Stadtplanungstheorie der Sowjetunion orientiert. 1957 wurde die erste Fakultät für Stadtplanung an der Tongji-Universität in Shanghai gegründet, jedoch wurde deren Arbeit von der radikalen Kulturrevolution von 1966 bis 1976 unterbrochen.<sup>330</sup> Danach kam der chinesische Städtebau wieder in eine intensive Diskussion zwischen der Ära der Stadtplanungstheorie der Sowjetunion, der gegenwärtigen Stadtplanungstheorie des Westens und den praktischen chinesischen Städtebau-Bedürfnissen.<sup>331</sup>

Die Planung von Neuen Städten in großem Maßstab, abgesehen von wenigen Städten wie z.B. Shenzhen, begann in China im Jahr 2000. In weniger als zehn Jahren wurden konkrete Planungen entwickelt und städtebauliche Ergebnisse erreicht. Weder über die staatliche Stadtentwicklungsstrategie noch über die Neuen Städte gibt es bis heute **offizielle Vorgaben aus dem chinesischen Bauministerium (oder staatlichen Forschungsinstituten sowie akademischen Organisationen)**.<sup>332</sup> Das eröffnet natürlich auch die Freiheit zur vielfältigen Stadtentwicklung der lokalen, einzelnen Stadt. Das beispiellose Tempo der chinesischen Städtebau-Entwicklung in den letzten 30 Jahren birgt das Problem, eine adäquate chinesische Städtebau-Theorie zu finden, welche die chinesische Städtebau-Praxis anführt und diese nicht nur im Nachhinein zusammenfasst.

Die private Erforschung von New Towns begann erst mit der Entwicklung der Immobilienwirtschaft.<sup>333</sup> Einige Wissenschaftler haben die Neue Stadt als ein Phänomen der chinesischen Verstädterung untersucht.<sup>334</sup> Auf der akademischen Ebene begannen die Wissenschaftler erst ca. seit dem Jahr 2005 damit, die Neue Stadt als eigenes Forschungsthema zu betrachten. Zudem wurde der heutige globale Stand der Theorie und

---

<sup>330</sup> Anmerkung: Im Jahr 1957 wurde das Ministerium für Städtebau aufgelöst, im Jahr 1966 folgten das Bauministerium und das zentrale Architekturdesign-Institut. Viele Forschungsdaten und Pläne wurden infolge dessen vernichtet. Erst bis zum Jahr 1976 war alles wieder „in Ordnung“ gebracht worden. vgl.: Hua, Lanhong: 1957

<sup>331</sup> Anmerkung: Erst im Dezember 1989 wurde „das Stadtplanungsgesetz der Volksrepublik China“ auf der elften Konferenz des Siebten Nationalen Volkskongresses verabschiedet. Dies war ein Symbol dafür, dass der chinesische Städtebau formell auf den rechtlichen Weg trat. vgl.: Gao, Xiaochun; He, Caiying, S. 93

<sup>332</sup> Anmerkung des Verfassers: Nur einzelne Großstädte erforschten die Neue Stadt als Teil der Regionalplanung, wie etwa die Forschungsarbeit der Tongji Universität zu dem Shanghai-Masterplan. Aber es fehlen auch Forschungsergebnisse für die Einzelpraxisbeispiele, wie die Industrie- oder Wirtschaftsreformstädte. Weder Shenzhen noch Sanya beispielsweise, werden als Neue Städte betrachtet und untersucht.

<sup>333</sup> Anmerkung: z.B. „New Town Model- Case Study of Metropolitan Development in International Context“. vgl.: Chen, Jinsong: 2007

<sup>334</sup> Anmerkung des Verfassers: wie „Das Layout, Entwicklungsprozesse und Hintergrund der chinesischen Verstädterung“ von Gu Chaolin (2008)

Praxis der Neuen Städte bisher in China sehr wenig bekannt gemacht. Die Arbeit fokussierte sich bislang auf die Generation der „Gartenstädte“, amerikanischer „New Urbanism“, die asiatischen Neuen Städte (insbesondere Hong Kong und Singapur) und die Realisierung einiger aktueller Beispiele aus der chinesischen Städtebau-Praxis<sup>335</sup> - dies führte zu einer **einseitigen Beurteilung der praktischen Erfahrungen**. Dennoch gibt es über die aktuellen Beispiele der städtebaulichen Praxis, welche wichtige Entwicklungsphasen für die chinesische Neue Stadt-Forschung bedeuten (wie die Neue Stadt-Planung von Shenzhen oder Shanghai), keine vollständige, öffentlich bekannte Untersuchung ihrer Entwicklung. Nach dem Jahr 2007 veröffentlichten einige Forscher Zusammenfassungen der Fallbeispiele, welche provisorische Planungsergebnisse beinhalten. Auch die Sozialforschung beginnt seit dieser Zeit damit, sich mit dem Phänomen „Neue Stadt“ auseinanderzusetzen.<sup>336</sup>

Das Ergebnis ist:

- Der fehlende **Überblick über die ganzheitliche Entwicklungstendenz** in Europa, Amerika oder Asien und **ganzheitliche Machbarkeitsstudien**.<sup>337</sup> Einseitige Aussichten der praktischen Erfahrungen, so gibt es keinen Überblick über die chinesische Neue Stadt-Typologie und auch kein Prüfungsbewusstsein mit den entsprechenden Kriterien über den ganzheitlichen chinesischen Lebenshintergrund hinsichtlich Ökologie, Wirtschaft, Politik und Kultur - weil eine nachhaltige Stadtentwicklungspolitik vernachlässigt wird.
- Es gibt keine Grundsätze in der Stadtplanung und Stadtverwaltung. Das **marktorientierte Entwicklungsmodell** dominiert, von der Stadt bis zum Unternehmen und dem Stadteinwohner. Eine Sozialplanung gibt es in den gegenwärtigen chinesischen Stadtplanungsvorhaben nicht. Die Bildung einer Stadtgesellschaft in den Neuen Städten spielt selten eine Rolle in der Planung. Das Alltagsleben des einzelnen Menschen wird in der Stadtplanung sowohl materiell wie immateriell nicht erforscht und häufig vernachlässigt.
- Es fehlt die Leitlinie der Arbeit. Unter großem **Entwicklungsdruck** wird gearbeitet, ohne **klare Vorgaben der Politik, der rechtlichen Legitimation und genügend fachlichem Know-How** (in der Praxis entsteht das Leitbild eher durch die Kombination von lokalen

<sup>335</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. „Die Theorie und Praxis der Neue Stadt Planung - die Modernisierung des Garten-Stadt-Gedenken“ von Zhao Min (2005), „Studies on Development and Growth Control of Urban New Area in the High-Speed Urbanization Trend,“ von Li Chi (2006).

<sup>336</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. „die Stadterschließung- die Politische Soziologie der Stadträume- Erweiterung“ (2009) von Chen, Yingfang.

<sup>337</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. beträgt die Einwohnerdichte der Neustadt Ningbo 3.846 EW/Km, des Kerngebietes erst 7.100 EW/Km; das ist fast die gleiche Bevölkerungsdichte wie die von Chengqiao. Es ist als Neue Stadt-Zentrum zu niedrig. Die Finanzdienstleistungs-Nutzung beträgt mehr als 5,64 qkm, zuzüglich Gewerbe und Einzelhandel 1 qkm. Es überschreitet auch meist die CBD's im globalen Vergleich.

Stadtplanern und ausländischen Experten, wobei auch Konflikte entstehen), ohne genügend Zeit, Kraft und Erfahrung in den Stadtverwaltungen. Die Stadtplanung konzentriert sich auf die materiellen Bedürfnisse der Neuen Stadt.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist es schwierig, die Planung und Realisierung einer Neuen Stadt von 200.000 Einwohnern systematisch und schrittweise durchzuführen.

Zusammenfassend betrachtet, ist die Neue Stadt bisher kein Kernthema der chinesischen Städtebau-Forschung, es gibt noch keine an China orientierte, stetige, theoretische Literaturlauswertung und Analyse einer genügenden Anzahl von Fallstudien, **damit die folgenden Fragen beantwortet werden können:**

- Was ist die Besonderheit einer Neuen Stadt-Planung in China?
- Was sind ihre Entwicklungsgrundsätze?
- Wie kann eine chinesische Neue Stadt, die auf materieller wie auch auf immaterieller Ebene, sowohl räumlich wie auch zeitlich die Bedürfnisse der Einwohner bedient, systematisch geplant und gebaut werden?
- Wie kann die Neue Stadt ein attraktives Stadtbild und eine echte Stadtkultur, welche lokale Identität und globale Anerkennung miteinander verbindet, entwickeln und pflegen?



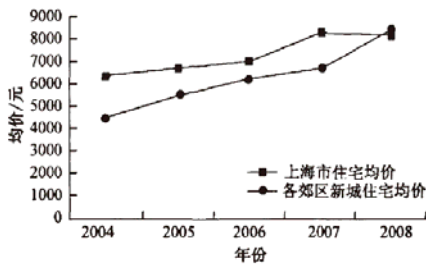


图2 2004~2008年各郊区新城住宅和上海市住宅均价趋势图<sup>[14]</sup>

Abb. 3.54

Die durchschnittliche Preisentwicklung (2004 bis 2008) von Wohnungen in Shanghai-Stadt (obere Linie) und Shanghais Neuen Städten (untere Linie)

### 3.8 Die Besonderheit der chinesischen Neuen Städte

Die heutigen chinesischen Neuen Städte haben gleichzeitig eine hohe Stadtqualität und andererseits auch große Probleme geschaffen.

#### A . Ungebremste Stadtentwicklung ohne umfassende Realisierbarkeitsstudien

Die verhältnismäßig schnelle Verstädterung vor dem Hintergrund der hohen Bevölkerungsdichte ist in China die besondere Rahmenbedingung, innerhalb welcher der hohe Druck der notwendigen Wirtschaftserweiterung und die höhere Wohnqualität in der Neuen Stadt, im Vergleich zu den vorhandenen überalterten Städten und dem Umland, zu erklären ist, bzw. das Wichtigste.<sup>338</sup> Es ist viel leichter, neue Einwohner in Neue Städte einzuziehen zu lassen. Der blühende **Immobilienmarkt** und die daraus resultierenden **Spekulationsmöglichkeiten** sind ein positives Hilfsmittel bei der Vermarktung der Neuen Stadt<sup>339</sup> (vgl. Abb. 3.54<sup>340</sup>).

Die meisten chinesischen Neuen Städte beruhen auf unvollständigen **Realisierbarkeitsstudien in Hinblick auf Ökologie, Wirtschaft, Gesellschaftsbildung, Realisierbarkeit und Vermarktung, wenn solche überhaupt vorhanden sind.**<sup>341</sup> Das führt zu folgenden Problemen:

- Eine Stadterweiterung auf fruchtbarem Ackerland und eine niedrige Dichte der Urbanisierung<sup>342</sup> erzeugen den **Verlust von Landwirtschaftsflächen.**<sup>343</sup>
- Die großmaßstäblichen Urbanisierungen ohne passende Maßnahmen zum Schutz der ökologischen Ressourcen als

<sup>338</sup> Anmerkung des Verfassers: Heute entwickelt sich die Verstädterung von der Ostküste in Richtung des Landesinneren, wo die Ressourcen konzentriert sind - die forcierte Urbanisierung der Mitte Chinas ist in der zukünftigen Entwicklungsphase ein weiteres wichtiges Ziel.

<sup>339</sup> Anmerkung: Zwischen den Jahren 2004 und 2008 ist der durchschnittliche Wohnungspreis in Shanghai stetig angestiegen, im Jahr 2008 sank der Preis leicht. Der Preis der Neuen Städte in der Vorstadt stieg innerhalb von fünf Jahren von 4502,89 RMB im Jahr 2004 auf 8412,31 RMB im Jahr 2008. Der durchschnittliche Preis der Wohnungen in den Neuen Städten stieg um 86,82 Prozent, schneller als die Steigerung des durchschnittlichen Preises der ganzen Stadt. Der Preisunterschied der Wohnungen zwischen der Stadt und den Vorstädten wurde immer kleiner. vgl.: Lu, Lin: 2010, S. 428

<sup>340</sup> Vgl.: Lu, Lin: 2010, S. 428

<sup>341</sup> Anmerkung: In dem umfangreichen Verstädterungsprozess hat die Entwicklung vieler Städte den allgemeinen Weg überschritten. Das Layout des Städtebaus war „unordentlich“ und konnte nicht kontrolliert werden, was zum schweren Konflikt zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung, den Ressourcen, der Ökologie und der Umwelt führte. vgl.: Lu, Dadao: www.casad.cas.cn

<sup>342</sup> Anmerkung: Die städtebauliche Fläche, beispielsweise der Provinz Zhejiang, erhöht sich jedes Jahr um 126,4 qkm. Der Flächenverbrauch der Stadt Yiwu (mittelgroße Industriestadt in der Zhejiang Provinz) stieg von 11,05 qkm im Jahr 1998 über 27 qkm im Jahr 2000 und bis auf 50 qkm im Jahr 2004. vgl.: Li, Jiange; Jiang, Shengsan: 2006, S. 24

<sup>343</sup> Anmerkung: Lu, Dadao: Im Jahr 2003 gab es insgesamt mehr als 6.000 Entwicklungsbereiche, deren Fläche die gesamte Fläche der vorhandenen Städte übertraf. Im Namen des „staatlicher Aufschwung durch Wissenschaft und Bildung“ haben viele Städte „Uni-Städte“ in den Vorstädten gebaut. Manche „Uni-Städte“ hatten eine Fläche von dutzenden Quadratkilometern und manche 100 bis 200 qkm. In manchen Entwicklungsbereichen wurde aufgegebenes Ackerland zu einem „Land voller Unkraut“. vgl.: Lu, Dadao: www.casad.cas.cn

Gleichgewicht haben die **Zerstörung des ökologischen Kreislaufes** zur Folge.<sup>344 345</sup>

- Sehr große Investitionen in kurzer Zeit stellen ein **hohes finanzielles Risiko** dar.
- Es gibt **keine Rechtsgrundlage** wie den „New Town Act“ in England. Die Übertragung von Land sowie die Erschließung, Finanzierung und Verwaltung der Neuen Stadt hat keinen festen rechtlichen Boden.<sup>346</sup>
- In der Planung fehlt auch eine gründliche Erforschung wichtiger Entwurfsparameter wie Lage, Masse oder Struktur der Stadt; dies verursacht **Planungsmissstände**.<sup>347</sup>

## **B . Die Vernachlässigung der zukünftigen Bewohner und der Stadtgesellschaft**

Heute liegt dem Verständnis von Stadt in China zuerst die physisch-materielle Ebene zugrunde, dann die visuelle Ebene und erst am Ende die soziale Ebene. Die absolute Autorität der Regierung ist der zweite Faktor.

In der bisherigen **Top-Down-Planung** haben weder die ursprünglichen noch die zukünftigen Einwohner ihren entsprechenden Platz.<sup>348</sup> Bei dem Prozess der Landabgabe für den Bau einer Neuen Stadt dominiert die

---

<sup>344</sup> Anmerkung: Viele Großstädte und Gebiete mit einer schnellen Verstädterungsgeschwindigkeit haben die natürlichen Ressourcen verschwendet, aufgrund fehlender Abfallentsorgung und ökologischer Maßnahmen wurde die ökologische Situation und Umwelt immer schlechter. Es gab nur Wasser der vierten und fünften Klasse und mehr als 400 Städte hatten eine Knappheit an Wasser zu verzeichnen. vgl.: Lu, Dadao: [www.casad.cas.cn](http://www.casad.cas.cn)

<sup>345</sup> Anmerkung: Nach der „北京市生态安全格局战略研究 Ecological Security Pattern Research of Beijing“, ist Beijing als ein typisches Beispiel der schnellen Urbanisierung von China mit einer Reihe von ökologischen Problemen konfrontiert, 1. Die starke Reduzierung der Versiegelungsfläche. 2. Durch Übernutzung eine Reduzierung der Tiefe des Grundwassers von 15,55 Meter (1980 bis 2007). 3. Die Reduzierung des „Wetlands“ wegen des Städtebaus und der Landwirtschaft, einige Seen und Flüsse trocknen aus. 4. Wie die Qualität des Wassers, reduzierte sich auch die Qualität der ökologischen Umwelt. Der Bereich der Bodenerosion bis zum Jahr 2000 erreichte 24,3 Prozent der Fläche der Gesamtstadt. vgl.: Yu, Kongjian; Wang, Sisi; Li, Dihua; Qiao, Qing; 2010, S. 20-21

<sup>346</sup> Anmerkung: Bei der Durchführung der Stadtplanung wurde die Arbeit immer nach Absicht der politischen Vorgaben durchgeführt, die Bearbeiter waren nicht unabhängig. In manchen Gebieten hatten die Gesetze der Stadtplanung keine klare Position. vgl.: Lu, Dadao: [www.casad.cas.cn](http://www.casad.cas.cn)

<sup>347</sup> Anmerkung: Lu, Dadao: Die wissenschaftliche Stadtplanung folgte nicht: seit den 1990er Jahren hat sich die Verstädterung in China zu schnell entwickelt. Die Festlegung der Entwicklungspolitik und die Planungsarbeit standen hinter der Verstädterungsgeschwindigkeit zurück. Die Stadtplaner der Planungsinstitute waren zahlenmäßig nicht ausreichend und einige von ihnen hatten keine klare Kenntnis über die Situation und die Verstädterungsprozesse in China. In der Planung wurde die Arbeit nach den politischen Vorgaben durchgeführt, diese hatte keinen unabhängigen wissenschaftlichen „Geist“. vgl.: Lu, Dadao: [www.casad.cas.cn](http://www.casad.cas.cn)

<sup>348</sup> Anmerkung: Von 1949 bis 1991 wurden 6.082.000 Personen wegen des großen Wasserkraftwerk-Projektes umgesiedelt, oft von der Mitte Chinas in den abgelegenen Westen, mehr als 1000 Kilometer entfernt; Um den „San Xia 三峡“ - Dam zu bauen, mussten 1,1 Millionen Einwohner umziehen, bis zum Jahr 2007 wurden 647.700 Personen umgesiedelt. vgl.: Wang, Maofu; Zhang, Mingyi: 2000, Vol. 3; Liu, Chengbing; Feng, Xiaotian: 2007, Vol. 1

Macht des Staates und der Stadt gegenüber den Landwirten. **Die Bauern** verlieren nicht nur ihre Grundstücke, sondern auch ihre bisherige Einkommensquelle. Die städtische Sozialversicherung reicht nicht für deren zukünftiges Leben aus.

Wenn **die neuen Einwohner und ursprünglichen Bewohner** eingezogen sind, stehen sie allein in der neuen Welt der Neuen Stadt und müssen sich ihr Lebensumfeld neu aufbauen. Die Stadt bietet nur eine Basisbetreuung der neuen Einwohner, die in der Neuen Stadt auch die Unterstützung der früheren Blutsverwandtschaft verloren.<sup>349</sup> Dies stellt das Risiko eines unpersönlichen Gesellschaftsstarts durch sich fremde Leute dar, als potentieller Nährboden für eine sozial unausgewogene Gesellschaft.

Die **Arbeiterschicht** wird in der Neuen Stadt nicht berücksichtigt. Das Fehlen von Sozialwohnungen erzwingt die Suche nach einem günstigen Wohnungsangebot auf die ehemaligen Dörfer in der Neuen Stadt zu fokussieren. Dies führt zu einem „echten Slum“ durch unqualifizierte Bebauung mit sehr hoher Dichte in den ehemaligen Dörfern - Nestern der Armut, die dunklen Welten zwischen Shopping-Malls und Wolkenkratzern. So entstehen die „Slums“ schon in der Neuen Stadt. Das spiegelt sich auch im öffentlichen Raum wieder, der sich mehr an den Autofahrern als an den Fußgängern orientiert.

Die **Bürgerbeteiligung** ist noch nicht in die Planungsprozesse eingebunden, ebenso wenig wie die **Sozialplanung** in die Planung der Neuen Stadt integriert ist, deshalb gibt es noch keinen geplanten Ausweg aus den oben genannten Konflikten. Das kann langfristig zu schweren sozialen Konflikten oder einem gesellschaftlichen Kampf zwischen der Stadt und dem Land, zwischen verschiedenen sozialen Schichten führen und folgende Generationen zu einer „unsozialen“ Stadtgesellschaft werden lassen.<sup>350</sup>

### **C . Diskrepanz zwischen Staatsinteresse und Stadtinteresse, privatem Interesse und öffentlichem Interesse**

Der Bau einer Neuen Stadt ist immer eine riesige Investition, die dafür notwendigen, durch staatliche Bürgschaften gedeckten Darlehen kommen von den Banken. Für den Bau einer Neuen Stadt in China haben die Mutterstädte meist **keine andere Einnahmequelle als den Grundstücksverkauf** zur Verfügung. Da aber die Grundstücke dem Staat gehören - und der „Grundstücksmarkt“ von diesem streng reguliert wird - gibt es oft einen **sensiblen Verteilungskampf zwischen Stadt und Staat**,

<sup>349</sup> Vgl.: Fei, Xiaotong: 1948, S. 82

<sup>350</sup> Anmerkung: Zentrale Städte waren wichtige Wettbewerber der Neuen Städte. Viele Investoren haben Wohnungen in den Neuen Städten als Investition gekauft und wohnten noch in den zentralen Städten. Mit dem Umbau der Altstädte kam die Immobilienbranche auf und erblühte. Die Grundstücke im Stadtzentrum waren aufgewertet und mit Landaustausch wurden die Armen aus dem Stadtzentrum getrieben. Die neuen Wohnungen im Stadtzentrum wurden ein Raum der Mittelschicht, so entstand die Gentrifikation in China. vgl.: Wu, Qian; Luo, Yan: 2007, S. 34

in Bezug auf ökologische und landschaftliche Ressourcen, regionale Konkurrenz, nachhaltige Entwicklung, etc.

Im Bauprozess der Neuen Stadt muss die Mutterstadt neben dem **öffentlichen Interesse auch noch das private Geschäftsinteresse** vertreten, damit die Neue Stadt allein durch die Gewinne aus dem Grundstücksverkauf und dem Immobiliengeschäft finanziert werden kann. Das trägt Konflikte in sich selbst. In Fällen, in denen kleine Städte die Gesellschaften von privaten Immobilieninvestoren beauftragen, eine Neue Stadt zu bauen, sind die systemimmanenten Widersprüche noch stärker. Die Frage stellt sich dann, ob die private Entwicklungsgesellschaft auch an dem langfristigen Entwicklungsziel der Neuen Stadt im Interesse überwiegend aller Bewohner orientiert ist oder ob sie nur auf private Gewinnmaximierung ausgerichtet ist. Für die Vereinbarung eines städtebaulichen Vertrages wie in Europa fehlt den lokalen chinesischen Regierungen noch genügend Verwaltungs- und Geschäftserfahrung.

#### **D. Die einseitige Überschätzung der physischen Effektivität auf Kosten der vielfältigen Bedürfnisse der Einwohner**

Nach der einfachen Grunddeckung der materiellen Bedürfnisse wird jetzt deutlich, dass die Deckung immaterieller Bedürfnisse weitestgehend fehlt.

Nach dem **Verlust der gesellschaftlich-politischen Bedeutung** des traditionellen Stadttypus bilden die neuen technischen Anforderungen überwiegend den Schwerpunkt des heutigen Städtebaus. Die Suche nach einer internationalen Anerkennung bedeutet hier Modernität und Globalität, erzeugt durch breite Straßen, Wolkenkratzer und innovative besondere „Landmarks“. Dies bedeutet für fast alle Chinesen -„Voranschreitend“-.

Bei der Entwicklung der chinesischen Stadt wird **das materielle Bedürfnis** der Einwohner immer mehr befriedigt, zukünftig werden **die immateriellen, d.h. seelischen und geistigen Bedürfnisse** der Einwohner zum Schwerpunkt der Arbeit - jedoch unvollständig und noch nicht für alle sozialen Schichten, es rangiert weit hinter der Verfolgung der Identitätssuche der Neuen Stadt.

#### **E. Die Identität und das Selbstbewusstsein durch Formsprache mit politischer Bedeutung**

Es ist klar, dass die Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung zum Bereich des **kulturellen Lebens und der geistigen Zivilisation** der Stadt gehört. So besteht der Wunsch, in der Neuen Stadt-Planung durch den Einfluss der Stadtgestalt, **die Qualität der chinesischen Kultur und Gesellschaft** weiter zu verbreiten und das Leben der neuen Bewohner auszufüllen.

Momentan ist die **Formensprache** dafür das einfachste Instrument geworden. Im städtebaulichen Entwurf wurde die **bildliche Analogie des traditionellen oder westlichen Musters** als Träger der Vorstellung der Stadt gesucht (vgl. Abb. 3.55).<sup>351</sup> Hinter dem Stadtimage steht oft als Ziel

---

<sup>351</sup> Anmerkung: Hassenflug hat das chaotische Image so interpretiert „China,



Abb. 3.55

Ost-Neustadt Zhengzhou in der Henan Provinz. (a): Masterplan aus den Wettbewerben. Das übergeordnete Thema ist eine „Drachengstadt“, der Nord-CBD als Drachenkopf, der Süd-CBD als Drachenschwanz, der Boulevard als Drachenkörper. Das Konzept wird - eins zu eins - gebaut, (b): Planungsperspektive, (c): Gebauter Effekt.

der **modernen politischen Bedeutung**, obwohl das Ziel eher oberflächlich in der Kulturform verkörpert ist. Aber durch die **Beeinflussung der Planungsvorgänge** - die mehrstufigen Wettbewerbe und die letzte Entscheidung durch die oberste Instanz - **vertritt zweifellos das Stadtimage das politische Ziel und sichert seine Realisierung.**<sup>352</sup>

So ist bei den **Neuen Städten Ningbo-Ost** und Shenzhen auffallend, wenn auch inoffiziell, jedoch dafür umso häufiger, dass sie als Leitbild ein „**chinaglobales**“ Stadtbild gesucht haben, das einerseits **die Stärke der Autorität**, andererseits aber auch ein **globales und modernes Bild** repräsentiert.<sup>353</sup> Jedoch fehlt dabei immer noch **das - „Ich“** -, die Kulturidentität, die Individualität und die Vielfaltigkeit.

Was derzeit von großer Bedeutung ist, ist die Suche nach einem neuen Stadtbild, das Stadtidentität und einen Wertekatalog repräsentiert, das als „Motor“, Stadtkultur und Stadtleben impulsiviert. Als „Symbol“ soll die räumliche Gestalt der Stadt den Willen der Entwerfer, den kulturellen Hintergrund der Stadt und ihre individuelle Interpretation durch die Benutzer darstellen.

so unsere Behauptung, verwestlicht keineswegs. Es konsumiert vielmehr westliche Angebote extensiv- und „verdaut“ sie gründlich, um sie zum Bau einer neuen chinesischen Welt zu verwenden.“ siehe: Hassenflug, Dieter: 2009, S. 12

<sup>352</sup> Anmerkung: Wu's, Weijia „Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung“ hat schon darauf hingewiesen, dass in der Vergangenheit die Chinesen bewusst die Stadtgestalt und das geschichtliche Element benutzt haben, um durch die tiefgreifende politische Verankerung der Stadträume ihr Selbstvertrauen auszubilden. vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 6



### 3.9 Die neue chinesische Gesellschaft und Kultur als Ziel der Neuen Stadt-Planung

#### Die Kombination der chinesischen Geschichte und Gegenwart.

„I see a city being wrought, upon the rock of living thought.“<sup>354</sup>

Henry Bryan Binns 1909

#### 3.9.1 Die Grundsätze der chinesischen Neuen Stadt-Entwicklung

Dem Überblick über die vollständige historische Entwicklung der chinesischen Neuen Städte entnehmend, zeigen sich die folgenden Grundsätze für die bisherige Planung der Neuen Städte in China:

- Angestrebt wird, **das ganzheitliche Spektrum der städtebaulichen Ziele** zu erreichen; neben den typischen Zielen einer Neuen Stadt wie Wohnen, Arbeiten, Erholung, Dienstleistungen etc. ist vor allem die **Wirtschaftsentwicklung und Kulturbildung** besonders wichtig.
- Die Planung und der Bau einer Neuen Stadt ist das **Ergebnis staatlicher Politik und sozioökonomischer Modernisierung der Gesellschaft**. Die **materielle Ebene der Stadtplanung, der Grad der modernen urbanen Innovation und der hervorragende Charakter des Erscheinungsbildes ist deshalb wichtiger als das Wohlergehen einzelner Personen**. Es gibt in China bisher kaum Bottom-Up-orientierte Planungen und somit auch nur einen geringen Einfluss der Bevölkerung auf die Neue Stadt.
- Die chinesischen Neuen Städte sollen eine **moderne effektive Stadt mit einem globalen und identifizierbaren Stadtimage** darstellen (vgl. Abb. 3.56).

Der Charakter der chinesischen modernen Neuen Städte ist stark von mehreren Kultur-Hintergründen beeinflusst - denen Europas, Russlands, Ost-Asiens und Amerikas, aber auch von ihrer eigenen 3.000 Jahre alten Geschichte. Dabei sind folgende Eigenschaften besonders bemerkenswert.

- Die direkte, **absolute Kontrolle der Regierung und der indirekte Einfluss der Staatspolitik**, auch wenn der Bau durch eine unabhängige Organisation oder durch privates Kapital finanziert wird, soll aktiv durch vielfältige Planungsbeteiligte überprüft werden.
- Alle Neuen Städte sollen eine **Wirtschaftsfunktion und einen angemessenen Arbeitsplatzanteil** für die Bewohner haben, auch um der lokalen Regierung stabile langfristige Einnahmequellen zu sichern.



Abb. 3.56

Zhuzhiang Neue Stadt, Guangzhou  
Ein typisches Image der chinesischen Neuen Stadt: Wirtschaftsboom und moderne globale Kultur; auf materieller Ebene wird dies durch Hochhäuser und riesige Landschaftsräume verkörpert, das erzeugt zusammen das eindrucksvolle Image.

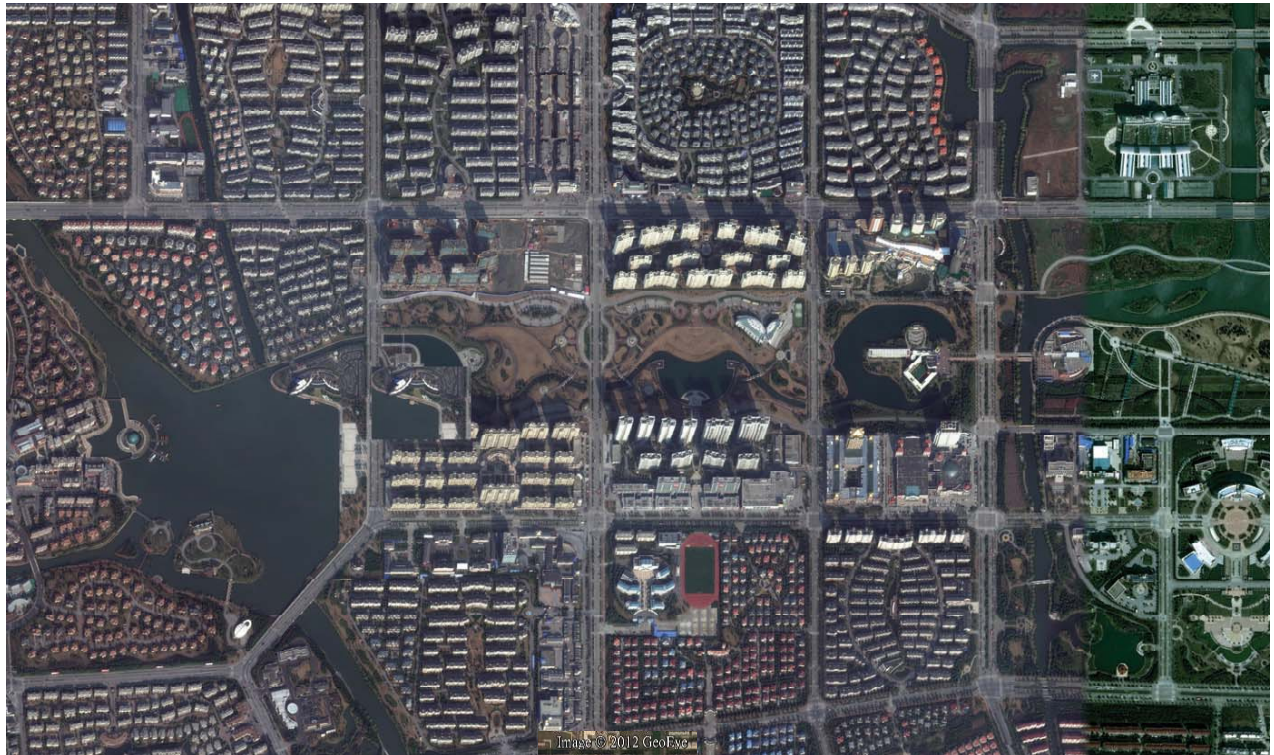
<sup>354</sup> Vgl.: Gedicht von Henry Bryan Binns: 1909

- Die **öffentlichen Einrichtungen und deren Qualität** sind von großer Bedeutung. Ein großer Teil des Stadtlebens findet in den Dienstleistungseinrichtungen statt, wie z.B. in Restaurants, Teehäusern etc. Die Lage und das Niveau der Dienstleistungseinrichtungen, z.B. der Schulen für Kinder oder der Krankenhäuser als wichtige Einrichtungen für die Versorgung z.B. der Großeltern sind für die ganze Familie von großer Bedeutung.
- Die Neue Stadt orientiert sich an der **Mittelschicht und den privaten Unternehmen. Ihre einseitigen Bedürfnisse** - das hoch qualifizierte Infrastruktursystem, die Annehmlichkeiten des Autofahrens, die Sicherheit sowie die äußere, materielle Erscheinung, die Stadtgestalt - sind die Kernfaktoren auf dem Immobilienmarkt. Damit entsprechen diese, **einer an den USA orientierten, geschlossenen, vorörtlichen, aufgelockerten Gesellschaft.**
- Die Neue Stadt repräsentiert ein **politisches Ideal und die tiefere kulturelle Bedeutung** hinter diesem, deswegen sind die **übermaßstäblichen Stadträume und eine starke städtebauliche Ordnung** wesentliche Teile der Raumtypologie. Dies entspricht einer Weiterführung des städtebaulichen Stils der traditionellen Hauptstädte des Kaiserreiches.
- Obwohl die **städtische Lebendigkeit** eine wichtige geschichtliche Qualität für die Stadtbewohner ist,<sup>355</sup> wird die lebendige Qualität der öffentlichen Räume teilweise aufgrund des Klimas, teilweise wegen fehlender Sozialkontrolle **noch nicht als ein unverzichtbarer Faktor des chinesischen Stadtlebens** anerkannt. Dagegen werden die **Grünräume** als Kompensation der häufig überfüllten chinesischen Städte stark gefördert.
- Die Neue Stadt soll auf politischer wie auf ökonomischer Ebene ein **sehr attraktives Stadtbild** mit hochwertiger materieller Umweltqualität besitzen, als eine Art **Anziehungsinstrument sowohl für neue Einwohner als auch für wirtschaftliche Investitionen** (vgl. Abb. 3.57).

Aus dem heutigen Überblick über die chinesische Neue Stadt-Entwicklung lässt sich die Erkenntnis gewinnen, dass China nach der Befriedigung fundamentaler Bedürfnisse und Ziele, langfristig noch immer höhere Bedürfnisse an die Neuen Städte mit den folgenden Zielen stellen wird:

- Entwicklungsimpulse der regionalen Wirtschaft
- Ein „Motor“ und Stützpunkt der gesteuerten Verstädterung und Dezentralisierung
- Eine hoch qualifizierte sichtbare Stadtumwelt und ein vielfältiges Stadtleben

<sup>355</sup> Anmerkung: Die chinesischen Innenstädte wirken vital, bunt, funktionsgemischt, frequenzstabil, in einem Wort ausgesprochen: urban. vgl.: Hassenpflug: 2009, S. 154



**Abb. 3.57**

Die Neue Stadt Songjiang in Shanghai, für 800.000 Einwohner geplant, rechts das Stadtzentrum der Neuen Stadt Songjiang (ca. 3 km lang). Die 300 m breite Grünachse leitet zum Stadtzentrum auf der rechten Seite, auf beiden Seiten der Achse sind geschlossene Wohnsiedlungen mit vielfältigen Typologien angeordnet - eigene kleine Welten. Auf der rechten Seite ist das übermaßstäbliche Regierungsviertel gelegen. |  
Designer: Atkins Design Studio. 2001-2003

### 3.9.2 Die chinesische Neue Stadt für chinesische Einwohnerbedürfnisse

Die Entwicklung und Realisierung der europäischen Neuen Stadt hat sich in den letzten 60 Jahren der Entwicklung von Quantität zu Qualität, von Massenbau zur Individualität, von der „Effektivität“ allmächtiger Regierungen hin zu der Einführung vielfältiger Formen der Bürgerbeteiligung gewandelt. Obwohl die Stadtkultur und die Gesellschaft Chinas andere Hintergründe hat, haben jetzt die chinesischen Neuen Städte eine Tendenz entwickelt, hin zu einem **qualitätsorientierten Städtebau, der Erhöhung des Niveaus der Stadtentwürfe und der kommunalen Verwaltung** - zentrale Aufgaben der zukünftigen Generation der Neuen Stadt.

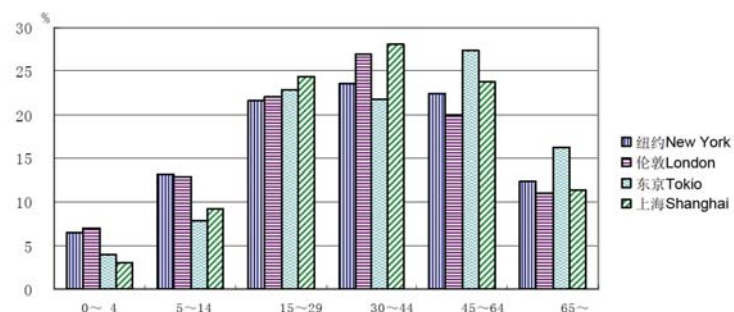
Der Komplexität einer Neuen Stadt von 200.000 Einwohnern, mit sich immer wieder verändernden, materiellen und immateriellen Bedürfnissen gleichzeitig gerecht zu werden, ist auf den ersten Blick eine schwierige Aufgabe der Stadtplaner.

Es sollte die Befriedigung der materiellen wie der immateriellen Lebensbedürfnisse der neuen chinesischen Generationen, der zukünftigen Bewohner der chinesischen Neuen Stadt, **die grundsätzliche Zielsetzung** der Neuen Stadt-Planung sein.

### 3.9.3 Die Neue Stadt für die Bedürfnisse der modernen chinesischen Stadtbewohner

Der Bau vieler Neuer Städte wurde begonnen, ohne dass man einige wichtige Fragen stellte und entsprechend den lokalen Bedürfnissen beantwortete:

- Wer soll in der Neuen Stadt wohnen?
  - Wovon sollen die neuen Einwohner leben?
  - Welche Beziehungen soll die Neue Stadt mit der Mutterstadt haben?
- etc.



**Abb. 3.58**

*Die Verteilung der Altersschichten von New York, London, Tokio und Shanghai (2000) weist große Ähnlichkeit auf. Dabei sind die Altersschichten von 30 bis 44 Jahren und 15 bis 29 Jahren in Shanghai die höchsten, die jetzt dominierende oder in den nächsten 10 Jahren größte Gruppe, die nach Eigentumswohnungen für ihre Familie sucht.*



Die Ähnlichkeiten zwischen europäischen Staaten und China sind im Vergleich beziehungsweise dem Gegensatz zu den USA groß, abgesehen von **der starken, einzigartigen Stadtkultur** liegt dies auch an der **hohen Einwohnerdichte sowie der kontinuierlichen und starken Stadtverwaltung**, die insbesondere bei der Entstehung der Neuen Stadt wichtig ist; in den USA gibt es beispielsweise kaum kulturelle Identitätsprobleme, eine im Durchschnitt vergleichsweise niedrigere Dichte und eine untergeordnete Rolle der Stadtplanung. Deswegen können hier, gut kombiniert mit der europäischen Stadtplanungserfahrung, einige konstruktive Vorschläge zu den Grundsätzen, zum Nutzungsplanung, zur Stadtbildplanung und zur Durchsetzungsstrategie gegeben werden (vgl. Abb. 3.58).

#### **A. Physische Umwelt - der Ausgleich zwischen der Entwicklung der Stadt und ihrer Bewohner**

Die überwiegende Zahl der Eigentumswohnungen in der Neuen Stadt führt heute dazu, dass nur die mittlere und obere soziale Schicht sich hier mit Wohnungen versorgen kann.<sup>356 357</sup> Beispielhaft können hierfür eine chinesische „Standard-Familie“ (der sozialen Mittelschicht) und deren typische Bedürfnisse aufgelistet werden (vgl. Abb. 3.59). Sie besteht aus dem Ehepaar, wobei Mann und Frau jeweils berufstätig sind, Großeltern, Kind (oder Kindern) sowie Dienstmädchen. Die Mehrgenerationenfamilie hat außer einer großen Wohnfläche noch folgende Bedürfnisse.

- Die Arbeitsplätze der Mittelschicht konzentrieren sich auf Dienstleistungen in der Metropole, insbesondere für die Frau. Das Auto ist für die Familie wichtig, jedoch wird die Belastung in der großen Metropole durch die Zeitverluste in der Rush Hour immer größer. Der schnelle ÖPNV-Verkehr ist damit ein weiteres wichtiges Mobilitätsmittel.<sup>358</sup>

---

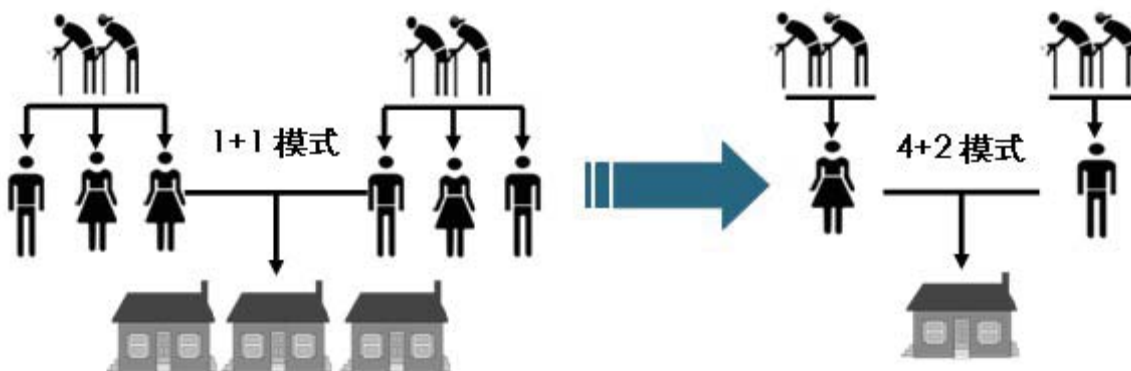
<sup>356</sup> Anmerkung: Die Mittelschicht in China macht etwa 7,8 bis 9,5 Millionen Menschen aus. Bis zum Jahr 2020 sollen ca. 40 Prozent der Arbeiter der Städte in die Mittelschicht „eintreten“. So entsteht dann eine „olivenförmige“ Gesellschaftskurve mit der Mittelschicht als Kerngruppe. Dies bedeutet einen „Boom“ an Konsumbedürfnissen [...] Häuser, Autos und der Entertainmentbereich sind dabei drei Kernpunkte. vgl.: Liu Huihao: 2004, S. 11

<sup>357</sup> Anmerkung: In der heutigen chinesischen Gesellschaft sind große und bequeme Immobilien die wichtigsten Statussymbole der Mittelschicht. Der Eigentumswohnungsanteil im Jahr 1988 betrug nur 13,7 Prozent, erhöhte sich auf 41,7 Prozent im Jahr 1995 und auf 75,9 Prozent im Jahr 2000. Bei der neuen Mittelschicht liegt er bei 80,6 Prozent. Zwischen den Jahren 2000 bis 2005 stoppte die Erhöhung des Eigentumswohnungsanteils aufgrund der stetigen Preissteigerung. Seit dem Jahr 2006 unterdrückte die Preissteigerung die Bedürfnisse nach weiteren Eigentumswohnungen und erzeugte Druck und Sorgen unter der Mittelschicht. vgl.: Li, Chunling: 2008, S. 9, 10

<sup>358</sup> Anmerkung: Durch das Vergleichen der sechs Neuen Städte in Shanghai wird bewiesen, dass im Gegensatz zu den Preisen, die Distanz zwischen der Metropole und der Neuen Städte in einer bedeutenden inversen Beziehung stehen. Die Erreichbarkeit des Wohngebietes mit dem Auto liegt an erster Stelle unter den beeinflussenden Faktoren, dann erst kommen die Metrolinien. vgl.: Lu, Lin: 2010, S. 426; Anmerkung des Verfassers: Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Neuen Städte und die Erhöhung der Preise zeigen eine positive Korrelation, die Preise der Wohnungen und die Distanz zu den Stadtzentren zeigen eine inverse Beziehung.



- Ein Großteil des sozialen Kontaktes basiert in China auf den öffentlichen Einrichtungen sowie dem öffentlichen Raum. Die Konsumbedürfnisse erhöhen sich nach einer langen Zeit der Armut sehr schnell. Die jüngeren Ehepaare benötigen in ihrer Freizeit Einkaufskomplexe, nicht nur für minimale Grundbedürfnisse, sondern auch für Luxusgüter sowie Unterhaltungseinrichtungen, Restaurants und weitere Möglichkeiten der Freizeitnutzung in der Neuen Stadt sowie Fitness-Dienstleistungen rund um die Wohnung.
- Die Kinder bedürfen in jeder Phase der Erziehung. Eine gute Schule entscheidet oft über den Wohnort der ganzen Familie. 70,9 Prozent der Menschen, die älter als 65 Jahre sind, wohnten in China im Jahr 2007 mit ihre Verwandten zusammen,<sup>359</sup> 38 Prozent der älteren Menschen wohnten in Drei-Generation-Familien oder mit mehreren Generationen als eine Art Kompensation von fehlender Betreuung der Kinder und der Alten<sup>360</sup> - die Senioren benötigen unter anderem einen Markt, Grünanlagen, Sportplätze und soziale Kontakte in der Nachbarschaft sowie gute Sanitätseinrichtungen in der Neuen Stadt.
- Das Dienstmädchen benötigt eine günstige Mietwohnung und alle anderen öffentlichen Einrichtungen und öffentlichen Räume in der unmittelbaren Nähe. Weil eine günstige Mietwohnung in der Neuen Stadt für sie sehr schwierig zu finden ist, muss sie oft mit der Familie zusammenleben.



**Abb. 3.59**

*Die Verwandlungstendenz der Familienstruktur. Die traditionelle Familie mit mehreren Kindern, die auf mehrere Häusern verteilt lebt, wird sich nach der Volljährigkeit der Kinder zu mehreren Familien mit jeweils eigenem Haus verwandeln, die Familie mit einem Einzelkind wird oft die junge Familie mitfinanzieren und nachher im gleichen Haus mit dieser zusammen wohnen.*

- Das durchschnittliche Ehepaar unterliegt einem hohen ökonomischen Druck, weswegen die freien Wochenenden als Zeitfenster für Familientreffen etc. von besonderer Bedeutung sind. Qualifizierte öffentliche Räume und Parkanlagen sind, hinsichtlich dessen, von besonderer Bedeutung für den Aufenthalt im Stadtraum.
- Es gibt aber auch eine soziale Schicht, die in der Neuen Stadt verborgen ist, die „versteckte oder unsichtbare Gesellschaft“.
- Die Belegschaft eines Gewerbe- und High-Tech-Parks besteht aus einer **Vielzahl junger Mitarbeiter**, die in den nächsten zehn

<sup>359</sup> Vgl.: Kompromiss der chinesischen Altersversorgung, das dritte Seminar über die staatliche soziale Wohlfahrt und Strategien: 2008

<sup>360</sup> Vgl.: Li, Peilin; Li, Qiang; Ma, Rong: 2008, S. 699

Jahren nach ihrer Anstellung eine eigene Wohnung kaufen könnten. Sie suchen eine kleine Mietwohnung in unterschiedlichen Preisklassen, preisgünstige aber vielfältige Versorgung, Dienstleistungen und Unterhaltungseinrichtungen in der Nähe. Sie kommen dann entweder in einer Mietwohnung der Neuen Wohnsiedlung unter, pendeln von der Metropole, wo eine große Menge an Mietwohnungen zur Auswahl bereitsteht, in die Neue Stadt oder wohnen - seltener - in einem benachbarten Dorf.

- Die Gewebe- und Industrieparks beschäftigen außerdem **junge Wanderarbeiter**, die üblicherweise in den Wohnheimen des Unternehmens untergebracht werden, ihre Familien mieten meist eine Wohnung in einem Nachbardorf. Den Wanderarbeitern werden einfache Dienstleistungen in den Dörfern angeboten (vgl. Abb. 3.60).<sup>361</sup>
- **Die ursprünglichen Bauern** (männliche sowie weibliche) ohne Berufsausbildung brauchen stabile Arbeitsplätze, dies ist meistens sehr schwierig. Sie leben eher von den Einnahmen aus Vermietung, dem Betrieb kleiner Läden bzw. den einfachen Dienstleistungen, da sie durch den Entzug ihrer Ackerflächen ihrer Einkommensgrundlage „beraubt“ wurden und stattdessen ihre eigene Wohnfläche illegal erweitern, um somit Wohnflächen vermieten zu können. Dabei werden die ursprünglichen Hofhäuser umgebaut oder mit dem ganzen Dorf abgerissen und durch mehrere Geschosswohnungen auf der gleichen Grundstücksfläche ersetzt. Die historische erhaltenswerte Bausubstanz kommt dabei meist zu Schaden.

Insgesamt sind **heute eine stabile Gesellschaft und ihr Wohlstand** die wichtigsten Bedürfnisse der chinesischen Einwohner. Das bisherige Verfahren, der willkürliche Abriss ohne die Berücksichtigung des zukünftigen Lebens der dort ursprünglich lebenden Bewohner, ist heute in Veränderung begriffen. Aber auch die Bedürfnisse der Stadtbewohner **sind heute in einer Veränderungsphase, insbesondere die materiellen Bedürfnisse.**

Gerade die chinesische junge Mittelschicht bevorzugt seit den 1990er Jahren eine ökologische Stadt,<sup>362</sup> den Erhalt historischer Kultur,<sup>363</sup> vielfältige Wohntypologien mit individueller Umwelt etc. Im Vergleich zu den Stadtstaaten, wie Hong Kong, sind die europäischen Neuen Stadt-Typologien und das europäische Neue Stadt-Leben im öffentlichen Raum eine mögliche und geschätzte Alternative für die chinesischen Städte der Zukunft.



**Abb. 3.60 a,b**

*Ein Wohnheim und eine Straße der Fabrik Foxconn Technology Group. Die Foxconn Technology Group ist ein bedeutender Hersteller, der bekannte Marken wie u.a. Dell, Sony, Motorola, Apple, HP und Nokia beliefert. In der Fabrik und den Wohnheimen von Shenzhen in Guangdong arbeiten 400.000 junge Leute im Alter von 17 bis 25 Jahren. Die Hälfte von ihnen wohnt in Wohnheimzimmern für jeweils 8 bis 12 Personen, die anderen Arbeiter wohnen in den Dörfern der Umgebung. Zwischen Januar und November 2010 hatten achtzehn Foxconn-Mitarbeiter Selbstmordversuche begangen, vierzehn von ihnen starben. Die 20 chinesischen Universitäten wurden aufgefordert einen Bericht über Foxconn zu erstellen, welcher die Firma als Arbeitslager darstellt, mit langen Arbeitszeiten und der Diskriminierung von Arbeitern. a: Wohnheimzimmer, b: Straße auf dem Firmengelände.*

<sup>361</sup> Vgl.: South China Morning Post: 10.10.2010; Photo: Joel Johnson: 03.2011

<sup>362</sup> Anmerkung: Im Jahr 1993 wurde die erste zivilgesellschaftliche Organisation für den Umweltschutz „Freude der Natur“ begründet, deren Hintergrund bei den Gelehrten in China lag. vgl.: www.fon.org.cn

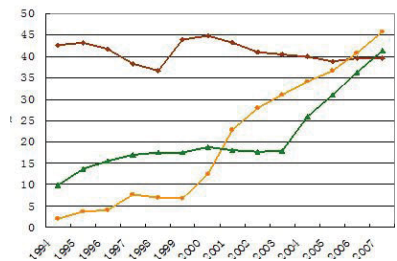
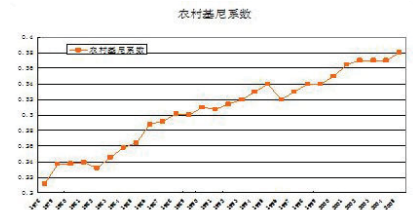
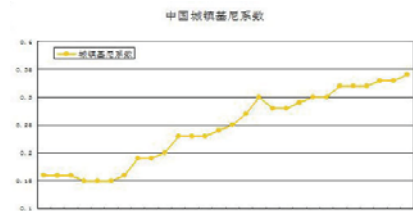
<sup>363</sup> Vgl.: Beijing Cultural Heritage Protection Center: 2003, www.bjchp.org

Vor dem Hintergrund dieses Überblickes und der Prüfung von Erfolg und Misserfolg der Neuen Stadt anhand von Fallbeispielen in China (im Vergleich zu Europa), sind die folgenden Bedürfnisse und ihre Entwicklungstendenzen in China von Bedeutung:

- Die regional-orientierte Selbstständigkeit ist sehr wichtig für die chinesische Neue Stadt. Die Neue Stadt soll nicht zu weit von der Metropole entfernt liegen aber andererseits **das Problem der Verstädterung lösen und mit ihrer Wirtschaftsentwicklungskraft, ihren Arbeitsplätzen und Dienstleistungen die Stadt entlasten und die ländliche Region** versorgen.
- Die Neue Stadt ist auch ein Motor der Metropole. Die Neuen Städte werden meist als wichtige Wirtschaftspole der Metropole in der Region entworfen. Eine Neue Stadt in einer Metropolregion mit globaler Ausrichtung, regionaler Vernetzung und einer inneren Selbstständigkeit als Grundlage ist in diesem Zeitalter möglich und wünschenswert. Die Neuen Städte in China sollen heute überwiegend **eine starke Wirtschaftsfunktion und eine ganzheitliche Nutzungsstruktur**, von den **wirtschaftlichen Sektoren** bis hin zu den **sozialen Schichten entwickeln**.
- In dem Angebotsspektrum einer Neuen Stadt benötigt die Mittel- und gehobene Mittelschicht entsprechende Wohnungen, **ein hochqualifiziertes Dienstleistungssystem, ein Stadtzentrum** mit Dienstleistungen, Erziehungseinrichtungen und Sanitätsanlagen, bzw. **die bequemen alltäglichen Dienstleistungsangebote** in der Nachbarschaft in Fußgängerentfernung.
- Die aktuelle chinesische Stadt weist schon die Tendenz des „**Vorort-Sprawl**“ auf.<sup>364</sup> Die Kontrolle der Grundstücksherkunft und das nachhaltige Städtebau-Prinzip sollten deshalb die Schwerpunkte der Zukunft sein.
- Die Neue Stadt mit einer hohen Einwohnerzahl, hat zur Bedingung und als Notwendigkeit, **dass eine innere, soziale Gesellschaftsmischung und Nutzungsmischung weiterentwickelt werden muss**, die auf der einen Seite die Entwicklung und Pflege der sozialen Kontakte in einer Stadt ermöglicht, auf der anderen Seite die Mietwohnungen, Dienstleistungen und Arbeitsplätze für die mittleren und unteren sozialen Schichten anbietet.

<sup>364</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach dem Beginn der bezahlten Bodennutzung in der Stadt begann der Immobilienmarkt zu wachsen und zu blühen. Die Veränderung der Nutzungsmethoden in Bezug auf den Boden und die Funktion des Gesetzes in Bezug auf den Landwert führten dazu, dass viele Betriebe und ihre Arbeiter in die Vororte wanderten, wo die Landpreise relativ niedrig waren. Viele Faktoren haben zu der chinesischen Suburbanisierung geführt.

- **Die Wohnanlagen** sind einer der wichtigsten Teile der zukünftigen Neuen Stadt. **Vielfältige Typologien mit einem Identifikation stiftenden Raumcharakter** sind für die **Mittelschicht** sehr wichtig, dazu gehören z.B. Wohnungen mit Wasserbezug, Wohnungen an Bergen gelegen, Ökohäuser und „Urban Apartments“ für junge Leute. Die Sozialwohnungen mit passender Qualität sind ein wesentlicher Teil des Stadtlebens; diese sollen räumlich und quantitativ nicht konzentriert sein.
- **Die chinesischen Wohngewohnheiten sind heute in einem Veränderungsprozess begriffen.** Die ausländischen Erfahrungen in Form von beispielsweise städtischer Struktur, ökologischen Wohnungen oder Baugemeinschaften sollten deshalb mit den Bedürfnissen einer typischen chinesischen Familie und dem jeweiligen lokalen Hintergrund kombiniert und weiterentwickelt werden. So braucht beispielsweise die traditionelle Wohnanlage eine Schutzmauer und eine innere schöne grüne Umgebung; eine offene urbane Wohnanlage, wie in Europa, passt nicht zu der chinesischen Mentalität. Die angemessene Kombination von Privatsphäre und urbaner Umwelt, von Qualität der Wohnung und des öffentlichen Raums der sie umschließt, ist ein sehr wichtiger Teil der chinesischen Stadt.



**Abb. 3,61 a-c** Gini-Koeffizient und Versicherungsbestand. Der Gini-Koeffizient (Kennzahl für die Ungleichverteilung von Einkommen der Vermögen) erhöht sich kontinuierlich im Zeitraum 1978 bis 2005 bei: a: Stadtbewohnern und, b: Bauern, c: Der Anteil der Stadtbewohner, die eine Arbeitslosen- (braun), Kranken- (grün) und Arbeitsunfallversicherung (gelb) haben, erhöht sich kontinuierlich im Zeitraum 1994 bis 2007, bleibt aber noch immer unter 50 Prozent.

## B. Psychologische Umwelt - Das chinesische Leben und die Kultur als Ausgangspunkt

Nach Max Weber liegen die Gründe dafür, dass die chinesische Stadt keine echte moderne Stadt geworden ist darin, dass die traditionelle Familie und der Ahnenglaube **eine starke gesellschaftliche Einheit - den „Klan“ - bilden**, dessen Mitglieder sich nicht in eine Stadtgesellschaft integrieren können.<sup>365 366</sup> **Eine moderne Gesellschaft basiert auf Gleichheit, Toleranz von Religion, auf Recht und gut ausgebildeten Menschen, so dass die Neue Stadt eine starke Anziehungskraft gegenüber der ländlichen Region oder anderen urbanen Regionen entwickelt.**

Heute hat sich die Situation radikal verändert, besonders in der Großstadt oder der Metropole, wo die meisten Neuen Städte geplant werden. Die Bedeutung der traditionellen Kultur wird immer schwächer und die der Modernität immer stärker, diese Prozesse sind zum Teil schwierig für Chinesen auszutarieren, die gleichen Konflikte gibt es auch zwischen der

<sup>365</sup> Vgl.: Weber Max: 2006, S. 860

<sup>366</sup> Anmerkung: Die gesamte Wohnung weist eine strenge Symmetrieachse auf, so liegt „das beste Zimmer im Norden, die Zimmer daneben sind geringfügig schlechter und die Gäste wohnen in den Hinterzimmern. Darin zeigen sich die Hierarchie, die Betriebszugehörigkeit und das „Innen und Außen“, was eine sehr starke „feudale Ethik“ äußert. Auf Kosten der Individualität wird die gesamte räumliche Harmonie realisiert. vgl.: Gao, Yuan, Lin Yong-le: 2004, S. 48

chinesischen und der westlichen Kultur.<sup>367</sup> Der Einflussbereich der Blutsverwandtschaft ist extrem eingeschränkt. Industriekultur und die geographische Nähe der Stadtbewohner sind für die Gesellschaftsbildung der Stadt von hoher Bedeutung. Dennoch gibt es immer zwei Charaktere: den städtischen Charakter: offene, selbstständige, positive, geographisch orientierte- und soziale Einzugsbereiche und Bedeutungskreise und den dorfartigen Charakter: geschlossene, gruppenorientierte, Blutsverwandtschafts-orientierte, soziale Kreise, - teilweise die parallelen Bedürfnisse gleicher Gruppen - „Marginal Man“<sup>368</sup>. **In der Neuen Stadt ist die Situation verschärft.** Die einzelne Einwandererfamilie ist die **kleinste Einheit der Gesellschaft**. Sie hat keine Blutsverwandtschaft in räumlicher Nähe, sie muss Kontakte in geographischer Nähe neu knüpfen. Dies entspricht **auf der einen Seite der geschichtlich zentralen wichtigen Bedeutung der Familie über Generationen hinweg** und auf der anderen Seite **einer einschneidenden Veränderung dieser Bedeutung und einem wechselseitigen Unsicherheitsgefühl** (vgl. Abb. 3,61).

Ohne übergeordnete soziale Absicherung ist der **Wirtschaftsdruck** unter den Stadtbewohnern hoch.<sup>369</sup> Aus politischen Gründen wird **der soziale Kontakt durch vielfältige Formen von Vereinen** nicht gefördert.<sup>370</sup> Die wirtschaftliche- und politische Ungerechtigkeit erzeugt eine versteckte Unruhe. China hat in vielen Städten seit langer Zeit ein Sicherheitsproblem<sup>371</sup> (vgl. Abb. 3.62<sup>372</sup>).

<sup>367</sup> Vgl.: Zhou, Xiaohong: 2008, S. 462

<sup>368</sup> Vgl.: Ye, Nanke: 1996, S. 147

<sup>369</sup> Anmerkung: Die Umfrage im Jahr 2007 zeigt, dass innerhalb der Mittelschicht nur 26,4 Prozent persönlich davon überzeugt sind, dass sie das Lebensniveau dieser sogenannten Mittelschicht erreicht haben, die anderen Menschen sind sehr unzufrieden mit ihrem Einkommen, Lebensqualität und Sozialstandard. Obwohl 94 Prozent der Mittelschicht kontinuierliche Einkommenserhöhungen beziehen, wird dies auch von großer Sorge und Stress, bedingt durch vier Hauptfaktoren begleitet: Wohnung (31,6 Prozent), Erziehung des Kindes (mehr als 75 Prozent), die Betreuung der Älteren (mehr als 33 Prozent) und die eigene Rente (58,6 Prozent versuchen diese durch Ersparnisse aufzuwerten). vgl.: Li, Chunling, 2011

<sup>370</sup> Anmerkung: Die chinesische Mittelschicht legte mehr Wert auf die Demokratie und die Bürgerbeteiligung als die anderen sozialen Schichten. Sie hatten höhere Anforderungen an die Lebensqualität und das Sicherheitsgefühl. Sie übten auch mehr Kritik an der Regierung. Sie hofften, dass die Regierung die Situation weiter und schneller ändern konnte. Unter diesem Punkt sind sie auch Motoren der sozialen und politischen Veränderungen. vgl.: Li, Chunling: 2008, S. 16

<sup>371</sup> Anmerkung: Die chinesische Mittelschicht hat allgemein kein ausgeprägtes Sicherheitsgefühl. 95 Prozent fehlt „Lebensmittelsicherheit“, 34 Prozent fehlt „Verkehrssicherheit“, 29 Prozent fehlt „gesundheitliche Absicherung“, 23 Prozent fehlt „private Planungssicherheit“ und „öffentliche Sicherheit“, 21 Prozent fehlt „Eigentumssicherheit“, 20 Prozent fehlt „Arbeitssicherheit“. Sie glauben solche Sicherheitsprobleme beeinflussen in hohem Maß ihre Lebensqualität. vgl.: Li, Chunling, 2011

<sup>372</sup> Vgl.: 2010, ptsnewstalk.mypodcast.com





Abb. 3.62

Die sechs Angriffe in den chinesischen Erziehungseinrichtungen ab dem 03.05.2010.

Aus unterschiedlichen sozialen Konflikten heraus fanden mehrere Angriffe in Kindergärten und Grundschulen statt. Sie verbreiteten sich in ganz China, 17 Kinder starben, 65 Kinder wurden verletzt.

Die tatsächlich einerseits noch traditionell ausgerichtete familienorientierte Lebenseinstellung und die andererseits sich selbst entfremdete moderne Gesellschaft und ihre Konflikte sind deswegen die typischen sozialen Stadtkrankheiten in den chinesischen Neuen Städten. Dabei ist die Neue Stadt mit diesen Problemen in noch größerem Maßstab konfrontiert.

Die Neue Stadt soll deshalb die **sozialen Verbindungen** - als Wiege der sozialen, harmonischen Gesellschaft entwickeln und aufbauen, damit nicht nur ein Stadt-„Körper“, sondern eine Stadt mit „Seele“, eine neue, sich gegenseitig unterstützende, Gesellschaft erzeugt wird.

Die chinesische Gesellschaft in der Neuen Stadt soll folgende Eigenschaften und Qualitäten haben:

- Familiengefühl:** In einer modernen chinesischen Stadt ist die Familie ein vereinfachter „Klan“. Die Bedürfnisse der Familie dominieren alle Werteeinstellungen. Mit der Familienverantwortung ist der einzelne Mensch gesellschaftlich integriert; das ist für viele Menschen von höchster Bedeutung, ein hochqualifiziertes „Zuhause-Gefühl“ ist das Wichtigste für alle Familien.
- Schutzbedürfnis:** Außerhalb der Familie ist die Wohnsiedlung eine Pufferzone zwischen den Stadtbewohnern und der entfremdeten Gesellschaft. Die Suche nach dem Schutzgefühl und einer „Gartenstadt-Atmosphäre“ in fußläufiger Distanz verwandelt eine typisch moderne chinesische Wohnsiedlung in einen „geschützten Garten“. Nach Hassenpflug hat die Gesellschaft damit die Vergesellschaftung gefördert.<sup>373</sup>



a



b

Abb. 3.63 a,b

Lijiang, Heilanstalt der Seele. Lijiang, welches in der abgelegenen Yunnan Provinz liegt und unter Weltkulturerbeschutz steht, wurde im Jahr 2009 von 7,89 Mio. Touristen besucht. Eine Vielzahl der tausenden von Hostels in der alten Stadt gehört den ehemaligen Einwohnern der Metropole, sie sind hochgebildet und suchen hier eine „Heilanstalt für die Seele“.

<sup>373</sup> Anmerkung: In China wird der Vergesellschaftungs- und

- **Sozialräumliche Gesellschaft:** Die einschneidende Verwandlung von der „Blutsgesellschaft“, die sich an der Blutsverwandtschaft orientiert, hin zur „Geographischen Gesellschaft“, also eine Gesellschaft, die sich über soziale Kontakte definiert, welche durch räumliche Nähe entstehen, führt zu einem Mangel an sozialen Kontakten und des kulturellen Austausches zwischen der Stadt und dem Einzelnen. Die neue Entwicklung von Vereinen, sozialen Vereinigungen, Bürgerinitiativen und NGO's (die aus unterschiedlichen politischen Gründen jedoch in China nicht unterstützt werden <sup>374</sup>) und die Pflege des entsprechenden Selbstbewusstseins könnten in dieser Situation helfen und sollten gefördert werden.
  
- In der Tiefe der chinesischen Lebensphilosophie liegt die **Wertschätzung und das „Heimweh“ nach ländlicher Idylle**, der dorftartigen Gesellschaft und ihres Landschaftscharakters. <sup>375</sup> Auf der anderen Seite ist die urbane Lebendigkeit ein Glückssymbol in der traditionellen Stadtkultur. Für die mittlere soziale Schicht ist die Kombination aus Lebendigkeit und ländlichem Image der Neuen Stadt wichtig. <sup>376</sup> Das heute fehlende Stadtgrün, das chaotische und seelenlose Stadtbild sowie das laute Stadtleben lässt die chinesische Gesellschaft seit einem Jahrhundert nach einer ordentlichen, stabilen Stadtgesellschaft und einem hervorragenden, global anerkanntem Stadtbild streben. <sup>377</sup>

---

Modernisierungsprozess, der sich in Europa eher in Reibung und Kontrast gegen Familie und Gemeinschaft artikuliert, gleichsam in die Obhut der Gesellschaft genommen. Die kulturelle Hegemonie der Gemeinschaft bleibt auf diese Weise erhalten und den gesellschaftlichen Prozessen[...] wird Rang und Grenze zugewiesen. Es bleibt der Primat der Gemeinschaft. Dieser Primat artikuliert sich räumlich zuerst in der Bedeutung exklusiver, introverser Nachbarschaften und in ihren Sonderformen, wie denen der urbanen Dörfer. vgl.: Hassenpflug: 2009, S. 160

<sup>374</sup> Anmerkung: Von 1989 bis 1998 hat die chinesische Regierung zweimal die NGO-Rechte (社会团体登记管理条例) neu aufgestellt, so dass fortan die Anmeldung von NGO's stärker kontrolliert wurde. Von 700.000 NGO's (1998) wurden nur 81.000 NGO's (2001) anerkannt, rechtsstaatlich zu sein. vgl.: Jia, Xijing: 2003, S. 99

<sup>375</sup> Anmerkung: China hat eine „Vorliebe für die Ökologie“. Die Chinesen mögen Wohnungen, welche in einer schönen Umgebung gelegen sind, sehr. vgl.: Wu, Qiyang; Luo, Yan: S. 34

<sup>376</sup> Anmerkung des Verfassers: Die berühmte Zeile von Tao, Qian „Chrysantheme neben dem östlichen Zaun wählen und gemütlich den südlichen Berg sehen“ beschreibt den Traum der Literaten. Diese Schicht ist auch das Rückgrat des alten chinesischen kulturellen Geistes. Kong, Zi sagte, „Berge machen die moralischen Personen froh und Wasser macht die Gelehrten froh.“

<sup>377</sup> Anmerkung: „Towards the New Garden City in Asia“ TCPA hat in New Garden City International Conference 2001 es als wichtiges Logo gestellt. „The distinctive context and constraints of Asian situation demand critical considerations as we move towards prospects for realizing new garden city forms as instruments in that constant struggle to inject a more enlightened social, spatial and environmental patterning in urban and regional growth processes.“, deswegen ist der Schwerpunkt der Arbeit „how the application of foreign ideas for new communities needs to respect the culture, traditions, indeed the whole social and legal context of different countries. [...] The planning ideas must negotiate cultural difference.“ siehe: Freestone, Freestone, Saiki; Rooijen van: S. 197

In der nächsten Generation wird sich immer mehr das Selbstbewusstsein und die Sehnsucht nach Individualität, Vielfältigkeit und Partizipation entwickeln, eine ähnliche Tendenz wie in anderen ostasiatischen Ländern wie beispielsweise Japan oder Korea. Die modernen Stadtbewohner suchen in der Neuen Stadt die innere Ruhe und ein warmes „Zuhause-Gefühl“.<sup>378</sup>

In den letzten zehn Jahren ist die Besinnung auf **die chinesische Kultur und Philosophie** erneut zu einem neuen Trend geworden. Die jungen Chinesen wandern durch Städte wie Lijiang, San Francisco oder Paris, beeindruckt von der Kulturidentität und Stadtlebendigkeit. Heute ist Lijiang voll von neuen Bewohnern, die aus den gesichtslosen modernen Großstädten dort hingezogen sind. **Sie suchen die Befriedigung eines seelischen Bedürfnisses nach Schönheit, Identität und Qualität des Lebens, welches die moderne Metropole nicht bieten kann.**

Mit der zunehmenden Reife der Gesellschaft - mit dem Wirtschaftswachstum, der gestiegenen Anerkennung der sozialen Funktion und der Erhöhung des nationalen Selbstbewusstseins - wird die chinesische Stadtkultur immer mehr in ihrem tieferen Sinn und ihrer Erscheinung von den Stadteinwohnern neben der modernen Globalisierung und der Autorität der Politik als dritte Wertekategorie angesehen und anerkannt (vgl. Abb. 3.63).

Eine Mischung von modernem Stadtbild und ungünstigen Lebensbedingungen (weiter von Dienstleistungen entfernt, „kühle, unpersönliche Nachbarschaft) kann die zukünftigen Bedürfnisse nicht mehr befriedigen. Wenn sich die ideale Vorstellung der Stadtbewohner von ihrer Stadtumwelt **von der modernen, hin zu der familiären, der ökonomischen hin zu der qualifizierten, der Massenwohnraumversorgung hin zu Individualität und Identität von der Internationalisierung hin zu der vertrauten Kultur** verändert, wird sich auch das zukünftige Stadtimago, die materielle wie die immaterielle Welt verändern.

Vor diesem Hintergrund muss die Stadtgestalt der chinesischen Neuen Stadt folgende immaterielle Bedürfnisse erfüllen:

1. Die abgeschlossene Stadt steht im neuen China der, wenngleich noch nicht wirklich öffentlichen, so doch offenen Stadt gegenüber.  
<sup>379</sup> Die chinesischen Bewohner brauchen eine Stadt **mit geschützter ruhiger Wohnumwelt im Inneren und einer lebendigen Stimmung außen.**

---

<sup>378</sup> Anmerkung: TCPA hat im Tagungsdokument auch darauf hingewiesen: „The distinctive context and constraints of Asian situation demand critical considerations as we move towards prospects for realizing new garden city forms as instruments in that constant struggle to inject a more enlightened social, spatial and environmental patterning in urban and regional growth processes.“ Siehe: Freestone, Freestone, Saiki; Rooijen van: S. 262

<sup>379</sup> Vgl.: Hassenflug, Dieter: 2009, S. 15

2. Innenorientiert brauchen die Bewohner eine **stabile und beruhigende Umwelt**, die Vertrautheit und Heimat widerspiegelt. Die qualitativ hochwertigen Grünräume sind dabei ein sehr hilfreiches Gestaltungselement.
3. Außenorientiert ist die **Lebendigkeit der Stadt wichtig**, der **direkte soziale Kontakt**, gefördert durch positive öffentliche Räume und vielfältige Organisationen, als „unsichtbare Plattform“ für die Beteiligung der Bürger, so sind z.B. die sozialen autonomen Vereinigungen ein wichtiges Verbindungsmittel der Stadtbewohner, die aber bisher noch nahezu abwesend im alltäglichen chinesischen Leben sind.
4. Die Stadt soll als Ganzes **einerseits ein attraktives und lebendiges, andererseits ein ordentliches und ruhiges und familienfreundliches Bild mit qualifiziertem und identifizierbarem Stadtimage** aufweisen.
5. Die Bewohner dieser und kommender Generationen werden **Neue Städte für ein Selbstbewusstsein mit eigener Kultur und Identität** benötigen.

### C. Besondere Entwurfsparameter

Der Inhalt der Stadtgestalt ist nicht nur die künstlerisch-räumliche Darstellung, sondern darüber hinaus auch Ausdruck und Bedeutung der Organisation der räumlichen Elemente der Stadt. Zugleich ist sie Repräsentant des dahinter stehenden geographischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Systems, sowie der Werte und der Zielvorstellungen der entwerfenden Planer. Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Stadtgestaltungsparameter zu betrachten:

- **Das lokale Klima und das Stadtleben** bilden die Grundlage für die Stadtstruktur, die Raumfolgen und die Architekturtypologien. Durch die flächenbezogene Größe Chinas ergeben sich diesbezüglich viele variable Rahmenbedingungen.
- **Die Bildung der sozialen Hierarchie** soll mit der Bildung der entsprechenden Gesellschaft und ihren Bedürfnissen kombiniert werden. Dies ist ein besonderes Kriterium in der zukünftigen chinesischen Stadtgestaltung, über welches öffentlich kaum gesprochen wird.
- **Die hohe Wertschätzung des Straßenlebens**, von dessen traditioneller bis heutiger Formenvielfalt. Dessen Begrenzung, Form, Erschließung und Nutzung aller Funktionseinheiten soll Schwerpunkt der Gestaltung werden. Als eine Form der großzügig linearen Verbindung sollte die Wertschätzung der großmaßstäblichen „Achse“ in der modernen chinesischen Stadt berücksichtigt werden.



- **Das Bedürfnis nach Natur** ist tief im Herzen der Chinesen verankert. Die Verzahnung zwischen der Natur und der Stadt, vom Maßstab der Gesamtstadt, bis hin zum fußläufig erreichbaren Wohnumfeld, ist wichtig.
- **Das Image, das Gesicht der Stadt** ist nahezu abwesend, in **China symbolisiert es eine besondere Bedeutung und repräsentiert die Stärke der Regierung, der politischen Kraft.** Dabei weist China eher ein verbreitertes Spektrum von dem traditionellen bis zu dem modernen China, von Symbolen, Zeichnungen, Logos Piktogrammen etc. auf.<sup>380</sup> Darüber hinaus aber ist es Träger eines **identifikationsstarken Stadtimages und der Stadtkultur** - ein Kristallisationspunkt des Stadtlebens, **so insbesondere das Stadtzentrum.**
- Angesichts der hohen Baudichte und der Urbanität als wichtigstem Entwicklungsziel sind die **innenorientierten Wohnsiedlungen** und eine angenehme, schöne, grüne Umwelt besonders notwendig, als Schutz des Individuums sowie der Familie.
- Momentan sind die **ästhetischen Werte** für die chinesischen Einwohner das wichtigste Prüfkriterium, von der Stadt bis hin zur Natur. Die traditionelle chinesische horizontale Stadt muss sich in eine „**dreidimensionale Stadt**“ verwandeln. Für die große Zahl der Bewohner benötigt die Neue Stadt höhere Baudichten, Bauhöhen und Baumassen. Dabei ist **die Harmonie des Ganzen wie auch des Einzelnen, das schöne Image des Stadtbildes, der Architektur und der öffentlichen Räume** besonders wichtig.
- Das wachsende Selbstbewusstsein in Bezug auf die Werte der chinesischen Geschichte und Kultur mit höherer Urban-Design-Qualität fordert **eine qualitativ hochwertige Vereinigung des modernen und lokalen Stadtimages, ebenso wie traditioneller und moderner Wohnmodule.** Dazu gehören beispielsweise die traditionellen Hofhäuser und die „Lilliong“-Wohntypologie (vgl. Abb. 3.64).



**Abb. 3.64 a-d**  
 Die zwei neuen Wohnsiedlungen, mit einer Kombination aus Tradition und Moderne, sind auf dem Wohnungsmarkt besonders beliebt. a,b: „Hofhäuser an der Wasserfront“, Beijing, c,d: „Der Fünfte Park“, Shenzhen.

### 3.9.4 Die Realisierung der chinesischen Neuen Städte

Der Kern der chinesischen Stadtentwicklung ist die Politik, welche starken Einfluss auf ihre Gestalt und Verwaltung hat. Viele Probleme des kommunalen Managements einer Stadt beruhen zumeist auf dem, sich **wandelnden, chinesischen politischen Hintergrund**, von dem Erbbaurecht über das politische Verwaltungssystem, bis hin zur Rechtslage. Es ist sehr schwierig alle Probleme allein auf dem Arbeitsfeld

<sup>380</sup> Vgl.: Hassenflug, Dieter: 2009, S.15



der Planung und des Baus von Neuen Städten zu lösen. Als unersetzliche Voraussetzung des Erfolgs der Neue Stadt-Entwicklung sollte die chinesische Neue Stadt-Entwicklungspolitik in folgenden Bereichen weiterentwickelt werden:

- **Die Formulierung und Etablierung staatlicher Städtebau-Strategien, des Planungsrechtes** der chinesischen Stadtentwicklung, sowie der öffentlichen **Stadtforschung** ist sehr wichtig für die zukünftigen Neuen Städte.
- **Innovation und Realisierbarkeit müssen in Übereinstimmung gebracht werden.** Beide stehen in der chinesischen Stadtplanung oft im wechselseitigen Konflikt. Ihre vollständige Prüfung bei der Planung der chinesischen Neuen Städte ist notwendig - vielfältige Studien zu der Durchsetzbarkeit in Bezug auf Ökologie, Wirtschaft, Gesellschaft, Infrastruktur etc.
- Bei der Entwicklung Neuer Städte muss ein **Ausgleich zwischen den Interessen der ursprünglich dort lebenden Bewohner, dem Immobilienmarkt, der Stadt und dem Staat und der zukünftigen Gesellschaft, der Wirtschaft und dem Markt geschaffen werden.**
- **Ein Ausgleich muss auch zwischen der starren Blaupausen-orientierten Planung und einer flexiblen Planungseinstellung erreicht werden, welche auf sich ändernde Entwicklungen reagiert.** In den Entwicklungsprozessen der Neuen Städte gibt es heute die neue Tendenz, die Regulierung der städtischen Verwaltung und des Planungsvorgehens angesichts der wirtschaftlichen Unabhängigkeit des Entwicklungsträgers durch die systematische Kontrolle des Stadtbildes, wie durch Urban-Design-Guidelines zu steuern. Aber auf der anderen Seite sollte vor dem Hintergrund der Verfolgung der wesentlichen städtebaulichen Ziele auch die Möglichkeit bestehen, anpassungsfähige Nutzungen, Strukturen und Erweiterungsflächen zu ermöglichen.
- Eine Machtkonzentration der kommunalen Verwaltung sollte vermieden werden, die kommunale Regierung sollte einige Verwaltungsrechte abtreten. **Die verantwortliche Beteiligung von Privatgewerbe, privaten Gesellschaften und einzelnen Personen** kann als positive Kraft wirken und zur frühen Einbeziehung der neuen Gesellschaft führen.

**Insgesamt betrachtet,** ist das entscheidende Kriterium für den Erfolg der Neuen Stadt die **langfristige Einbeziehung der Bewohner,** also die Schaffung einer Heimat für alle zukünftigen **Generationen.** **Die Menschen** sind der Kern jeder Neuen Stadt. Sie waren in den bisherigen chinesischen Planungs- und Städtebauphasen nicht vertreten. Die Stadtplaner müssen von Anfang an ihre Vertreter sein und die

Lebensräume primär für die Bewohner gestalten. Dies stellt zweifelsohne höchste Anforderungen an die Stadtplaner, ist dabei jedoch ihr eigentlicher gesellschaftlicher Auftrag.

### 3.10 Fazit

Die Neue Stadt-Planung weist einen umfassenden Komplex von Stadtpolitik, Wirtschaft, Verwaltungssystem und Gesellschaftsorganisation auf. Die chinesische soziale und gesellschaftliche Entwicklung von der Kaiserzeit bis in die Gegenwart förderte ein pyramiden-förmiges Autoritäts-System, durch das Stadtimage und die räumliche Anordnung in der Stadtumwelt stark verkörpert. Seit dem Niedergang nach dem Opiumkrieg wurde die traditionelle chinesische Kultur zunehmend gegenüber der westlichen Wissenschaft von den gebildeten Chinesen angezweifelt. Der Pragmatismus der Sowjetunion verstärkte die weitere Vernachlässigung des Stadtlebens und des Wohlstands der Stadtbewohner gegenüber staatlichen Entwicklungszielen.

Als im Jahr 1979 die Wirtschaftsöffnung begann, waren die chinesischen Städte neben der Industrialisierung auch mit den dringenden Bedürfnissen der Urbanisierung bzw. den Problemen der Übervölkerung der Stadt, Stadtüberalterung und Polarisierung zwischen der Stadt und dem Land konfrontiert. Das Wertesystem wandelte sich hin zu Wirtschaftsorientierung und Effektivität, jedoch unter starker politischer Kontrolle. In der Phase entstanden viele erfolgreiche neue Wirtschaftspole als Experiment der Stadt in Ost-China.

Seit dem Jahr 1992 wird die Erweiterung der Stadt weitgehend anerkannt und politisch geduldet. Die chinesischen Städte, von der Metropole bis zur Kleinstadt haben eine Reihe rasanter Stadtentwicklungen durchgemacht, dabei war und ist die Neue Stadt eine wichtige Form. Dahinter steht ein großes Spektrum von vielschichtigen Zielen, jedoch zeigten viele wichtige neue Tendenzen eine marktorientierte Entwicklung - von der Regierung bis zur Entwicklungsgesellschaft -, hoch qualifizierte Stadtumwelt, Bedürfnisse nach einem starkem Image, auch Bedürfnisse nach Kultur und Identität, nach der Vielfältigkeit des Stadtbildes usw.

Die Stadtplanung hat dabei auch eine Reihe von Problemen, die starke Autorität der Regierung mit fehlender Gegenkraft, die extrem hohe Orientierung an den Markt- und Wirtschaftsinteressen bzw. die fachliche Unfähigkeit mit einem quantitativ noch größeren und inhaltlich noch vielfältigerem Entwicklungsziel als in Europa, sie erzeugen zusammen die Vernachlässigung oder das unvollständige Verständnis der menschlichen Bedürfnisse bzw. eine einseitige Konzentration der materiellen Ebene. Mit den chinesischen Gesellschaftshintergründen wird die Stadterweiterung in Form der Neuen Stadt immer ein wichtiges Thema für China sein. Dabei ist ein neues System von Grundsätzen bzw. ein ganzheitliches Planungsmodell für China in der nächsten Phase notwendig.



## Kapitel 4

### Die Arbeitsergebnisse - Das Modell einer nachhaltigen Neuen Stadt-Planung

*„I see a city being wrought, upon the rock of living thought.”<sup>1</sup>*

*Henry Bryan Binns 1909*

---

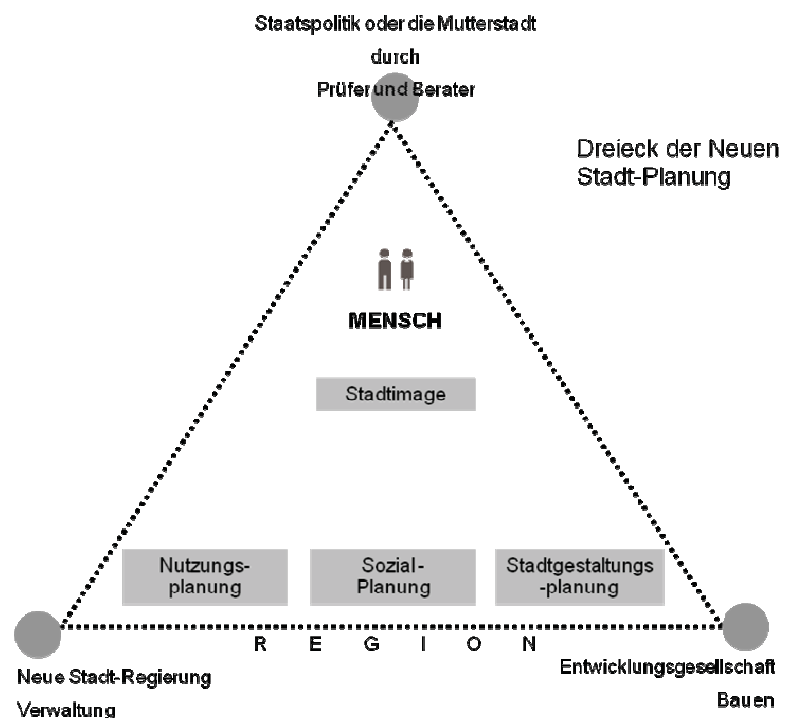
<sup>1</sup> Siehe: Henry Bryan Binns: 1909

Das nächste wichtige Forschungsziel der Neuen Stadt-Entwicklung ist die Beantwortung der folgenden Fragen:

Wie kann eine Neue Stadt geplant und realisiert werden? Welche Ziele, Planungsparameter, Entwurfsprogramme und Realisierungsbedingungen sind während des Planungsprozesses zu beachten, um die Neue Stadt zu einem nachhaltigen Ganzen zu entwickeln.

#### 4.1 Was benötigt eine Neue Stadt?

Grundlage der Planung einer Neuen Stadt ist **das kommunale und regionale Entwicklungsziel**, das mit einer Neuen Stadt verfolgt wird und die nachgeordnete **Nutzungsplanung, Sozialplanung und Stadtbildplanung** - drei voneinander untrennbare Arbeitsfelder der Neuen Stadt-Planung. Sie erzeugen zusammen das **Stadtimage der Neuen Stadt**. Die wechselseitige Verknüpfung zwischen den drei Aspekten übernimmt der Mensch als zentrales Bindeglied; die regionale Funktion bildet den Hintergrund der urbanen Triade. Aus der Sicht der Initiatoren (Staat, Region, „Mutterstadt“) repräsentieren **die Entwicklungsgesellschaft** und **die Neue Stadt-Regierung** die wichtigsten Verantwortlichen der ganzen Planungs- und Realisierungsarbeit. Der **Staat, die Region oder die Mutterstadt** beeinflussen die Arbeit sowohl durch Politik und Planung sowie durch Berater und Prüfer grundsätzlich und permanent (vgl. Abb. 4.1).



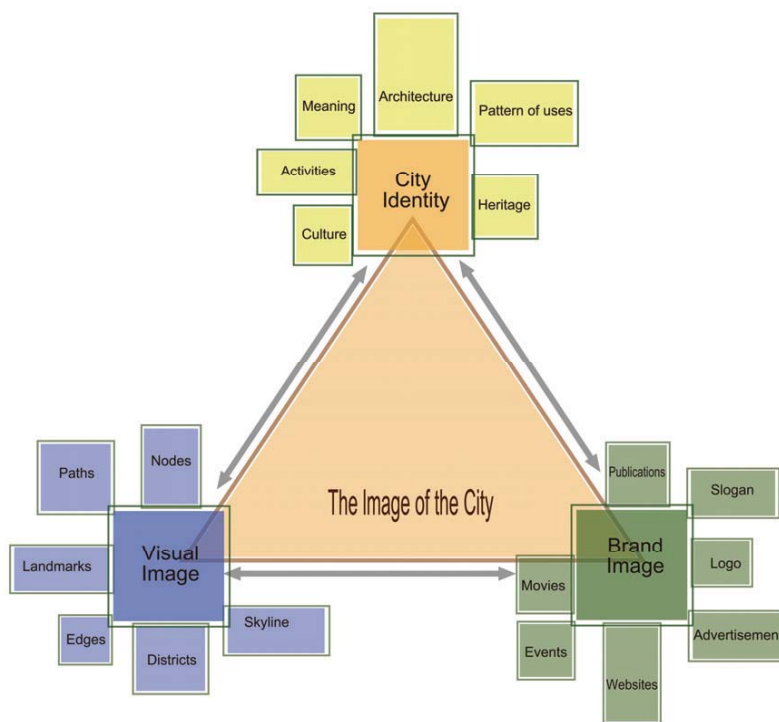
**Abb. 4.1**  
Dreieck der Neuen Stadt-Planung.



### 4.1.1 Das Stadtimage der Neuen Stadt

Nach Helmy, Mona<sup>2</sup> (2009) besteht das Stadt-Image aus drei Elementen: „City Identity, Visual Image, Brand Image“ (vgl. Abb. 4.2).

- Die „Stadtidentität“ (City Identity) basiert auf dem Stadtbild, der Kultur und der Bedeutung als zusammenhängende Wertekategorien.
- Das „visuelle Bild“ (Visual Image) beruht auf dem erlebbaren Charakter der urbanen Umwelt-Stadterscheinung und dem Stadtbild.
- Das „Urban Branding/Markenbild“ (Brand Image) ist das Stadtbild, welches durch multimediale Präsentation geprägt ist.



**Abb. 4.2**

*Schematische Zeichnung der Elemente des „Image of the City“. Das visuelle Bild und die Marken reflektieren die Stadtidentität in unterschiedlicher Art und Weise.*

Für eine Neue Stadt mit den jeweiligen Stärken und Schwächen ihrer Zeit und einem zeitbedingten theoretischen Städtebau-Hintergrund ist es am schwierigsten, den Aspekt der Stadtkultur in kurzer Zeit zu planen und zu realisieren. Die global verbreitete Produktionstechnik und die Fertigteilmassbauweise in Massenproduktion fördern zwar die Effektivität und Wirtschaftlichkeit, bergen bei falscher Anwendung jedoch ein hohes Risiko der Behinderung der Vielfalt in der Bebauung und der Entwicklung der lokalen Kultur. In der Entwicklung der Neuen Stadt ist deshalb **die Stadtidentität der Gesamtstadt** oft das Hauptziel - durch ein einzigartiges Stadtbild, durch besondere Stadtkultur oder durch die philosophisch-politischen Bedeutungsebenen der Funktionen und ihrer Gestaltung.

<sup>2</sup> Vgl.: Helmy, Mona: 2008, S. 237

**Die Innovation als Entwurfsidee** - In Europa ist die Neue Stadt immer ein großes Experimentierfeld, sowohl der Stadtplanungstheorie, als auch der Bautechnik, von der Ökologie bis zur Neuorganisation der Bürgergesellschaft. Die Innovation ist deswegen die wichtigste Quelle der Stadtkultur und Identität vieler Neuer Städte geworden. Als Zweitwichtigstes ist **das visuelle Stadtbild** - Erscheinung und Bild gepaart mit Harmonie und Einzigartigkeit - von großer Bedeutung, dies muss aber auch im richtigen Verhältnis zu einer Realisierbarkeit in kurzer Zeit stehen. Ungeprüfte Innovationen bringen aber auch soziale sowie wirtschaftliche Probleme mit sich (wie z.B. die Plattenbausiedlung der zweiten Generation Neuer Städte). „life in the new town will be defined by an image that will be hard to correct later.“<sup>3</sup>

Die chinesische Stadt war in der Geschichte immer **Träger der Politik und Philosophie**. Die gegenwärtige chinesische Neue Stadt hat nur die politische Autorität dieser Philosophie übernommen, die ideologische (Konfuzius und Taoismus), religiöse (Vorstellung von Göttern und Buddhismus) sowie gesellschaftliche Ordnung, welche die Identität direkt erschafft und die hinter der räumlichen Gestalt der alten Stadt steht, ist aufgegeben. Stattdessen wird oft die fremde Stadtkultur als Symbol der modernen Kultur in die chinesische Stadt eingepflanzt. So soll auch das „Branding“, das Markenbild immer ein Versuch sein, **eine moderne, effektive Stadt auf globalem Niveau, zusammen mit einem individuellen visuellen Image als Mischung aus traditioneller chinesischer Geschichte und moderner globaler Welt zu bauen**, welche für die wirtschaftlichen Bedürfnisse attraktiv sind.

Zusammengefasst betrachtet ist die visuelle Stadtkultur und ihre philosophisch-politische Bedeutung auch im modernen China besonders wichtig - auch wenn sie inhaltlich noch einer weiteren Entwicklung in der Zukunft bedürfen (vgl. Abb. 4.3).



**Abb. 4.3 a,b**

*Anting Neue Stadt, Made in Germany“ ist das Marken-Image der Neuen Stadt Anting in Shanghai.*

*Nicht nur die deutschen Architekten und Stadtplaner, sondern auch die deutsche Technik, Werteeinstellung und Kultur wird hierher transformiert. Weimar, die Heimat Goethes, wird bewusst als eine „Kulturheimat“ der Neuen Stadt Anting vererbt. a: Die einzige Villensiedlung heißt „Weimar Villa“, b: Der Bürgermeister von Weimar wurde bei der Einweihung der Neuen Stadt Anting eingeladen, das Eröffnungsband zu durchtrennen.*

#### 4.1.2 „Humanität im Zentrum“ - Die Neue Stadt als Wiege einer neuen Gesellschaft

Das eigentliche Grundprinzip des Städtebaus ist „**Humanität**“<sup>4</sup> als **Ziel der Stadtentwicklung**“. Die Menschen und ihr Handeln sind mindestens genauso von Bedeutung wie die stationären physischen Elemente.<sup>5</sup> Die Stadt ist nicht nur ein physisch-materieller Raum für ihre Nutzungen, sondern auch ein immaterieller, **psychologischer, sozialer und kultureller Raum für die Einwohner, das gemeinsame Identifikationsmerkmal** für die Stadtbewohner mehrerer Generationen.<sup>6</sup>

**Wenn Humanität in der Mitte der Neuen Stadt-Bildung steht, geht es um folgende soziale Ausgewogenheit:**

- Die Ausgewogenheit zwischen den sozialen Schichten  
Das harmonische Gleichgewicht der sozialen Schichten, der Altersgruppen, der Wohnungstypologien, der Eigentumsverhältnisse (Eigentumswohnung und Mietwohnung) etc.
- Die Ausgewogenheit zwischen Arbeitsplätzen und Wohnungen  
Die Ausgewogenheit zwischen Arbeitsplätzen und Bewohnern, zwischen lokalen und regionalen Arbeitsplätzen, zwischen den verschiedenen Wirtschaftszweigen etc.
- Gleichgewicht zwischen Einwohnerzahl und öffentlichen Einrichtungen  
Die Planung von Angebot und Nachfrage, entsprechend den Schwankungen in der Nutzung von Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen.

Die humanitären Bedürfnisse bestehen aus „harten“ und „weichen“ Standortfaktoren:

„**harte**“ **Standortfaktoren:** z.B. die öffentlichen Einrichtungen, die Arbeitsplätze, der Freiraumanteil und die Frage danach, was, wann, wo und für welche Zielgruppen in welchem Maße vorgesehen wird;

„**weiche**“ **Standortfaktoren:** z.B. eine interessante Kulturszene, ein vielfältiges Freizeitangebot, hohe Freiraumqualitäten und gute Umweltbedingungen.

Die besondere Schwierigkeit liegt in der **geringen Kenntnis der zukünftigen Gesellschaft** vor der Entstehung der Neuen Stadt.

---

<sup>4</sup> Siehe: Kapitel 1. S. 31

<sup>5</sup> Anmerkung: „A workable image requires first the identification of an object, which implies its distinction from other things, its recognition as a separable entity. This is called identity [...] Second, the image must include the spatial or pattern relation of the object to the observer and to other objects. Finally, this object must have some meaning for the observer, whether practical or emotional.“ vgl.: Lynch: 1960, S. 8

<sup>6</sup> Vgl.: Wu, Weijia: 1993, S. 4

Eine tiefgehende Analyse und die Erfassung der ansässigen Gesellschaft, physisch und psychologisch, ist eine wichtige und notwendige Voraussetzung für den nächsten Arbeitsschritt. Die Stadtplaner müssen versuchen, sich die gesellschaftlichen Bedürfnisse in jeglicher Hinsicht **vorzustellen, bzw. zu simulieren und diese vertreten und verkörpern zu können.**

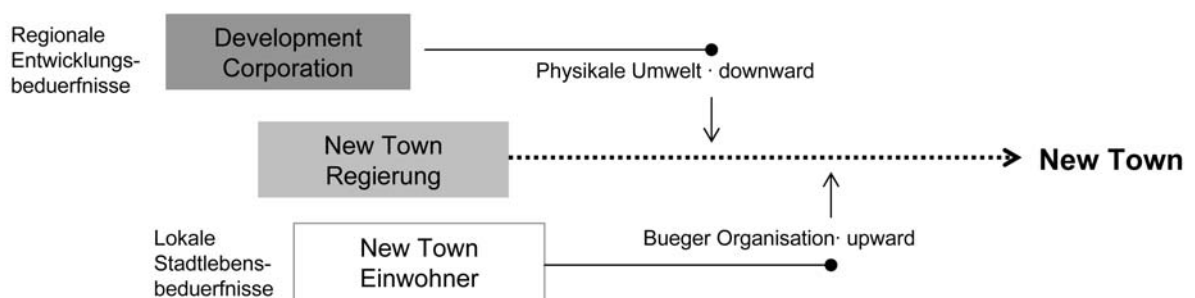
#### 4.1.3 Triade der Initiatoren

Die Neue Stadt und die Stadt-Quartiere werden immer als wichtiges Pilotprojekt von hohem Stellenwert betrachtet. Die Initiatoren bestehen allgemein aus drei Gruppen:

**1. Staat, Region oder Mutterstadt:** sie vertreten die obere Regierung, die staatliche Entwicklungspolitik und Strategie beim „Neue Stadt-Recht“, bei der Besteuerung, Landerschließung, Ausweisung und dem Verkauf von Bauland etc.

**Entwicklungsgesellschaft:** sie wirkt als Träger der Neuen Stadt in der Entwicklungsphase. Sie ist wirtschaftlich unabhängig, auf der einen Seite **marktorientiert** und auf der anderen Seite **politisch und gesellschaftlich von dem Stadtentwicklungsziel der „Mutterstadt“ geleitet** – manchmal auch **als Puffer** zwischen **langfristigen Entwicklungsinteressen** der Neuen Stadt und **kurzfristiger staatlicher Politik.**

**Die lokale Regierung:** sie übernimmt die physische, gebaute Stadtumwelt von der Entwicklungsgesellschaft, pflegt und entwickelt sie weiter. Durch die bürgerliche Organisation werden die Bedürfnisse der neuen Einwohner hier gesammelt, bearbeitet oder in die Bauprozesse der Entwicklungsgesellschaft transportiert. Als langfristiger Träger der Stadt- und Stadtquartiersentwicklung muss sie das Interesse der Stadtbewohner vehement vertreten (vgl. Abb. 4.4).



**Abb. 4.4**  
Die Rolle der Neuen Stadt- Initiatoren

#### 4.1.4 Regionale Bedürfnisse als Hintergrund

Die Bedürfnisse der Region sind ein wichtiger Hintergrund der lokalen Bedürfnisse, die Neue Stadt tendiert nicht mehr zur **geschlossenen Selbstständigkeit** sondern **zum Ausgleich der regionalen und eigenen Bedürfnisse**. Die moderne Neue Stadt lebt deshalb nicht nur von der gegenseitigen Verbindung zwischen der Neuen Stadt und Metropole, sondern auch von dem regionalen Netzwerk (vgl. Abb. 4.1):

- **Das Recht und die Politik der größeren Region** dient dabei als Unterstützung von Finanzierung, politischer Förderung, Grundstückserwerb Stadtforschung etc., insbesondere als Stadtinitiator.
- **Die Regionalplanung und das regionale Entwicklungsziel** entscheiden über die Lage, die Programme der Neuen Stadt, über die regionale Erschließung und die Infrastruktur, über die Details der Initiative und der Finanzstruktur und schlussendlich über den gesamten Entwicklungsrahmen der Neuen Stadt.
- **Die regionalen Bewohner und Unternehmen als potenzieller Dienstleistungskreis von Anbietern und Verbrauchern, sowie ihrer Ressourcen und Bedürfnisse** beeinflussen die Marktkategorien, den Wohnungsmarkt, den Gewerbepark, das Dienstleistungsniveau, die Infrastrukturdetails etc.



## 4.2 Die Planung der Neuen Stadt als Aufgabe

### 4.2.1 Die Konfliktpotenziale der Neuen Stadt - Das Paradoxon der Neuen Stadt

Das Wort „Neue Stadt“ besteht aus zwei Merkmalen: „Neu“ und „Stadt“. „Neu“ steht für einen **innovativen Städtebau, der in kurzer Zeit eine Stadt aus dem Nichts aufbaut**; „Stadt“ vertritt **den Versuch der Entwicklung einer umfassenden und harmonischen Kultur, einer urbanen Wirtschafts-, Bildungs-, Kultur-, und Gesellschaftswelt**.

Es gibt potenzielle Konflikte zwischen diesen zwei konträren Zielen und eine Reihe von widersprüchlichen Anforderungen. Aber auch und gerade komplexe, teilweise widersprüchliche städtische Ziele sind realisierbar und können zu besonderen Lösungen führen. Das Ausgleichen der folgenden polaren Eigenschaften ist in der Praxis besonders wichtig und soll als Postulat verstanden werden (vgl. Abb. 4.5):

„NEU“	„STADT“
-Innovation	-Bildung einer umfassenden und harmonischen Kultur/ Gesellschaft/ Stadtbild
-aus dem Nichts	urbane Stadt Charakter
-kurzfristig	
Garten Stadt Charakter	Selbstständigkeit
Bindung in der Region	flexible Einstellung
kontinuierliches Ziel	Upward von Einwohner
Downward von Regierung	Individualität & Attraktivität
Effektivität	Gesellschaftsorientierung
Marktorientierung	vielfältigkeit
Einheitlichkeit	Tradition
Innovation	
Quantität	Qualität

**Abb. 4.5**  
Potenzielle Konflikte der Neuen Stadt

**A. Gartenstadt-Charakter gegenüber urbanem Stadtcharakter**

Hochwertige Grünräume als Träger der Lebensqualität eng mit der Stadt verzahnen, jedoch den urbanen Charakter als Grundlage der „Stadt“ entwickeln.

**B. Regionale Bindung gegenüber Selbstständigkeit**

Die Erfüllung regionaler Bedürfnisse als Ressource im Hintergrund begreifen, die innere, sozioökonomische und kulturelle Selbstständigkeit als Grundlage und Rückversicherung anstreben.

**C. Kontinuierliches Ziel gegenüber flexibler Einstellung**

Ein Projekt, wie die Entwicklung einer Neuen Stadt, kann nur durch das kontinuierliche Verfolgen eines Zieles funktionieren, d.h. hier der Stadt- und Entwurfsidee. Ein kontinuierliches Ziel über mehrere Jahrzehnte hinweg, benötigt aber auch eine flexible Einstellung gegenüber der Veränderung äußerer und innerer Bedingungen und Bedürfnisse, wie z.B. marktbedingte Veränderungen der Wohntypologie oder die vollständige Umgestaltung eines Zentrums.

**D. Top-Down der Regierung gegenüber Bottom-Up der Einwohner**

Ein starker Initiator oder eine Initiatorengruppe garantiert die Durchsetzung der Stadtentwicklung. Als wichtiges Mittel der Gesellschaftsbildung und Eigenverantwortung wird die Bedeutung der Bürgerbeteiligung schon in einer frühen Phase der Neuen Stadt-Planung immer wichtiger.

**E. Effektivität gegenüber Individualität & Attraktivität**

Große Baumassen in kurzer Zeit zu realisieren, setzt wirtschaftliche und technische Effektivität, Industrialisierung und Standardisierung voraus. Jedoch ist die Individualität des einzelnen Organismus, vom Menschen bis zum Stadtteil, dabei ebenso wichtig. Effektivität einerseits und Individualität andererseits bilden zusammen mit der Attraktivität die eigentlichen Anziehungskräfte einer Neuen Stadt.

**F. Marktorientierung gegenüber der Gesellschaftsorientierung**

Als Massenprodukt mit dem Ziel der Anziehung der Mittelschicht durch Attraktivität, muss die Neue Stadt einerseits marktfähig, d.h. wirtschaftlich realisierbar sein, auf der anderen Seite muss eine „gesunde“ soziale Entwicklung geschafft werden - die Voraussetzung dafür, dass eine Neue Stadt von sich aus „aufwachsen“ kann.

**G. Einheitlichkeit gegenüber Vielfalt**

Die gemeinsame Zugehörigkeit der Stadteinwohner zu der Neuen Stadt-Gesellschaft, die Verkettung der Wirtschaft und ein ausgewogenes Stadtbild auf Grundlage ganzheitlicher Entwurfsplanung, muss mit gebauter Vielfältigkeit,<sup>7</sup> echter Qualität

---

<sup>7</sup> Anmerkung: Nach Jakobs, wurde Vielfalt als wichtigster Charakter der Stadt benannt. Die Kunst der Stadtplanung und des Urban Design soll als Entwicklungsmechanismus dafür dienen. vgl.: Jakobs: 1961, S. 13

der Umwelt und lebendiger Entfaltungsmöglichkeit der Einwohner in Einklang gebracht werden.

#### H. Innovation gegenüber Tradition

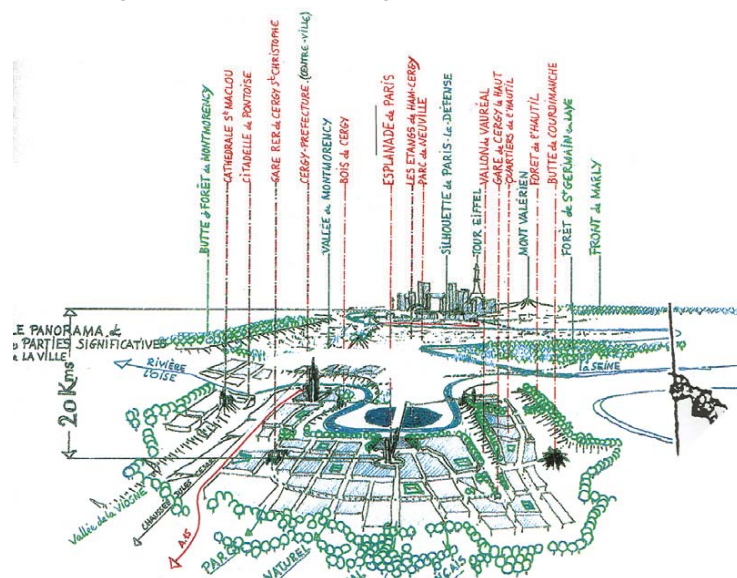
Die Innovation soll eine einzigartige, wichtige Qualität der Neuen Stadt sein,<sup>8</sup> jedoch nicht nur ein „globales Mode-Image“, auf Kosten der lokalen Tradition und Kultur, bzw. des Wohlbefindens der lokalen Bewohner, welche in der Neuen Stadt auch ein Heimatgefühl brauchen.

Das Ziel der Entwicklung der Neuen Stadt ist es, dass die Neue Stadt nach ihrer Entwicklungsphase (z.B. nach der Auflösung der Entwicklungsgesellschaft) als eine natürlich gewachsene und qualifizierte Stadt wahrgenommen wird. Die „**Neue**“ **Situation** und die daraus resultierenden quantitativen Bedürfnisse repräsentieren den Entstehungsrahmen und die Entstehungsbedingungen, jedoch **ist dabei „Stadt“ im ganzheitlichen Sinne das eigentliche Ziel**. Somit ist die folgende Kombination wichtig:

- **Kombination von Qualität und Quantität**

**Die Qualität als der Schlüssel für die immaterielle Stadtebene und das langfristig entscheidende Element des Erfolges der Neuen Stadt.**

- Der Erfolg einer Neuen Stadt muss sowohl auf der Quantität, wie z.B. einer Vielzahl preisgünstiger Wohnungen, hohem Grünanteil, niedrigen Steuern oder besonders niedriger Einwohner- und Bebauungsdichte, wie auch auf hoher Qualität beruhen. Das ist besonders wichtig für die Einwohner der Mittel- und Oberschicht, für wirtschaftliche Investitionen und für gehobene Dienstleistungen, wie z.B. High-Tech- und Forschungsinstitute.



**Abb. 4.6**

*Skizze Cergy-Pontoise: ein attraktives Stadtbild und ein einmaliges, unverwechselbares Image, gleichzeitig die Kulturverbindung zwischen der Neuen Stadt und der Stadt Paris.*

<sup>8</sup> Anmerkung: Die Lust am Experimentieren war während des gesamten Projektes in den administrativen Strukturen erkennbar. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 14

- In der heutigen europäischen Neuen Stadt besitzt das Neue Stadt-Quartier oft nicht nur so genannte quantitative Merkmale, z.B. eine niedrige Anzahl an Wohneinheiten bei gleichzeitiger hoher Baudichte und niedrigem Grünanteil, sie gewinnt die Bewohner eher durch die Qualität ihres Stadtlebens, der Wohn- und Lebensqualität.<sup>9</sup> Deshalb sollen Stadtplaner besonders großen Wert, nicht nur auf die funktionale Qualität, sondern auch auf die **städtebauliche Qualität** legen und immer versuchen, ein ausgewogenes Stadtbild und ein identitätsstarkes, unverwechselbares Image zu schaffen - die gleichzeitige Befriedigung der immateriellen wie materiellen menschlichen Bedürfnisse (vgl. Abb. 4.6).
- Eine nachhaltige „Neue“ Stadt
  - Voraussetzung für eine nachhaltige Neue Stadt ist es, kurzfristige und langfristige Interessen von Beginn an miteinander zu kombinieren.
  - Die Verwirklichung einer nachhaltigen städtischen Entwicklung und die Bereitstellung hoher Städtebauqualität für die aktuelle Bevölkerung sind zentrale städtebauliche Ziele. Es geht um vielfältige Möglichkeiten, z.B. kann die Neue Stadt - als Neue Stadt oder als Stadtquartier - eine **systematische Erfassung und Planung von Umweltbelangen bei der baulichen Flächennutzung** durch die integrierte Umweltprüfung, durch die technischen Ver- und Entsorgungssysteme und durch Gebäudetechnik und -konstruktion, fokussiert auf Energieeffizienz und alternative Energien realisieren. Dabei ist **ein stadtverträgliches Verkehrssystem und der behutsame Umgang mit natürlichen Lebensgrundlagen von besonderer Wichtigkeit.**
- Nicht die gebaute Neue Stadt oder das Stadtquartier, sondern die Neue Stadt-Gesellschaft ist das Ziel der Planung, Realisierung und Verwaltung.
  - **Voraussetzung dafür sind markt- und wohnverträgliche** Nutzungen und die soziale Mischung, die räumliche Integration muss mit der sozioökonomisch verträglichen Marktqualität und Lebensqualität der Stadt korrespondieren.
  - Dabei helfen auch überschaubare Nachbarschaften mit einer Balance zwischen öffentlichen, halböffentlichen (z.B. Wohngemeinschaften) und privaten Interessen - eine sehr wichtige Gesellschaftseinheit für die Neue Stadt. Die Summe der oben genannten Nachbarschaften stellt eine gesunde und starke Basis der Gesellschaft einer großen Neuen Stadt dar.
- Die Neue Stadt knüpft an die bestehenden städtebaulichen Strukturen und Kulturen an (vgl. Abb. 4.7).

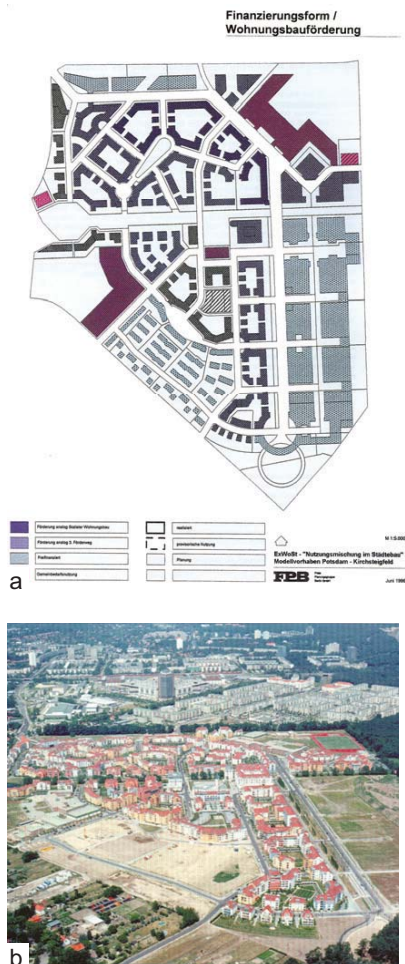


**Abb. 4.7**  
*Die Kultur-Achse zwischen Cergy-Pontoise und Paris. Das besonders „Gute“ an diesem Beispiel ist, dass die Kulturachse Cergy-Pontoise zur zentralen Stadt Paris leitet und die Individualität der Neuen Stadt auf Basis des Stadtbildcharakters der Mutterstadt gebildet wird.*

<sup>9</sup> Anmerkung: „Diese neuen Stadtteile enthalten häufig eine ausgeprägte Stadträumlichkeit, die sich nicht nur in Straßen, Raumkanten, Plätzen, Blöcken, Höfen, Gassen, Angern und baulicher Horizontalität darstellt, sondern ebenso in charakteristischen Baugruppen, die auf Aufgabe, Lage und Topographie mit großer Phantasie antworten [...] Im ganzen beeindruckt die Vielfalt der Konzepte.“ vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 7



- Die Neuen Städte oder Neuen Stadt-Quartiere liegen oft in **wirtschaftlich dynamischen Regionen**. Die **effektive Verbindung mit der Region** ist sehr sinnvoll, einerseits mit Hilfe der verkehrlichen **Infrastruktur**, wie dem Schienen-Verkehr und vielfältig ausgeprägtem ÖPNV-Angebot, andererseits durch gegenseitige Verbindungen **von Wirtschaft und Bedarfseinrichtungen** - d.h. ist eine funktionale und wirtschaftliche Integration von großer Bedeutung.
- Als Instrument der Stadtentwicklung werden durch die „Stadterneuerung“ **alle erhaltenswerten Elemente** des Gebietes bei dem „Einfügen“ von neuen Stadtteilen sorgfältig erhalten und durch neue Nutzungen in das aktuelle Stadtleben integriert. So werden beispielsweise die alten Flughafengebäude, Hafenanlagen, Lagerhäuser oder Fabriken aber auch Dörfer oder Altstädte soweit wie möglich in die Neue Stadt integriert. Dies geschieht nicht nur aus **formalen Gründen des Denkmalschutzes**, sondern **vor allem, um von Beginn an die ältere Stadtkultur in die Neue Stadt zu integrieren**. Dies erzeugt eine **Quelle der Identität und Kultur** der Neuen Stadt, auch durch die wahrnehmbare geschichtliche Kontinuität in Bezug auf die Stadtentwicklung.



**Abb. 4.8 a,b**  
 Die Gewerbe-Nutzung im Kirchsteigfeld.  
 Kirchsteigfeld ist in diesem Sinn keine erfolgreiche Stadt, sondern eine schöne große Wohnsiedlung. Das frei finanzierte Gewerbegebiet wurde nach 30 Jahren immer noch nicht bebaut. Das Gewerbe wurde vereinzelt im Zentrum realisiert. (a): Plan zur Finanzierungform /Wohnungsbauförderung, b: Luftbild mit Blick auf das unbebaute Gewerbegebiet.

- Mischung der Nutzungen und sozialen Schichten
- Die Nutzungs- und Bevölkerungsmischung, sowohl räumlich als auch zeitlich, ist eine wesentliche neue Tendenz der Neue Stadt-Generation in Europa.**
- Die abgeschlossene Wohnsiedlungs-, Stadtquartiers- oder Stadtteileinheit („Gated Community“) bringt keine Kultur in die Stadt. **Die kulturelle Vernetzung zwischen mehreren sozialen Schichten** ist die Quelle des vielfältigen und lebendigen Stadtlebens, diese ist auch wichtig für ein reichhaltiges Dienstleistungsangebot.
  - Eine lebendige Neue Stadt lebt von **qualifizierten Arbeitsplätzen**, ebenso wie von der qualifizierten Lebensumwelt für alle Familienmitglieder, für die gut ausgebildeten Menschen wie für die neuen Berufsanfänger. Wenn **genügend diversifizierte Arbeitsplätze entstehen, wird die wirtschaftliche Selbstständigkeit in Bezug auf die Mutterstadt und die Region gestärkt, ebenso wird die Lebensqualität der Einwohner erhöht und der Pendlerverkehr entlastet**. Diese Zusammenhänge sind für eine langfristig funktionierende und „gesunde“ Stadt sehr wichtig.
  - Auf der anderen Seite muss dies **durch marktwirtschaftliche Realisierungsstudien überprüft werden**. In bestimmten Gegenden beispielsweise in denen es eine Nachfrageschwäche hinsichtlich Büroflächen gibt, kann dies langfristig betrachtet Leerstände erzeugen. Angemerkt sei hierbei auch, dass sich zeigte, dass die vertikale Nutzungsmischung in einem Stadtquartier mit vielfältiger Größe und Lage besser ist als die räumlich getrennte Nutzungsanordnung<sup>10</sup> (vgl. Abb. 4.8<sup>11</sup>).

<sup>10</sup> Vgl.: BBR: 2000, S. 122

<sup>11</sup> Vgl.: Freie Planungsgruppe Berlin GMBH: 1997, S. 12



Zusammen betrachtet sind die folgenden Prinzipien der Kern der Grundsätze der Neuen Stadt-Planung:

- Nicht die gebaute Stadt, sondern die Stadtgesellschaft ist das Ziel.
- Die vielfältigen Entwicklungsziele mit Hilfe eines ganzheitlichen Umwelt- und gesellschaftsfreundlichen Systems von Nutzungen, Verkehr, Freiräumen, öffentlichen Einrichtungen und Stadtgestalt realisieren.
- Die wirtschaftliche und soziale Funktion der Neuen Stadt als gleichwertig ansehen und die individuellen Bedürfnisse als erste Priorität für eine langfristige Entwicklung abdecken, auch in einer Industriestadt.
- Nicht nur die Neuartigkeit und Schönheit der Stadterscheinung schätzen, sondern auch die Kraft der Sozialebene, Verwaltungsebene und Kulturebene im Stadtbild widerspiegeln und ein qualifiziertes, harmonisches und identitätsstiftendes Stadtimage erzeugen.

## 4.2.2 Die Planungsgrundsätze der Neuen Stadt-Planung

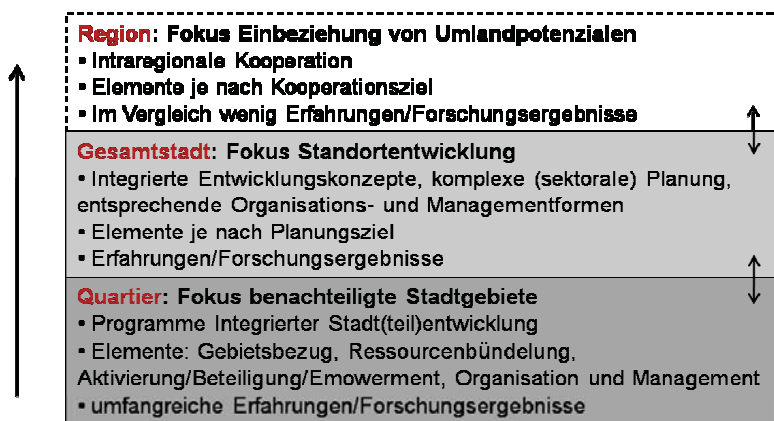
Die größten Schwierigkeiten bezüglich der Vielfalt und Qualität der Neuen Stadt liegen einerseits in der **kurzen Entwicklungszeit** die zur Verfügung steht, **dem relativ starken Hauptinitiator** sowie dem gegenüber, **in den anonymen zukünftigen Stadtbewohnern**. Die jüngere städtebauliche Praxis in Europa beweist, dass die städtebaulichen Projekte in Neuen Stadt-Quartieren in einer kurzen Zeit und von einem relativ dominierenden Initiatorenteam - realisierbar sind.

- Nachhaltigkeitsprüfung  
Die Qualität der Neuen Städte der letzten Generation zeigt sich vor allem in ihren Beiträgen zu einer **nachhaltigen Stadtentwicklung**. Von besonderer Bedeutung soll dementsprechend vor der Planungsarbeit ihre Wirkung in den drei folgend genannten Nachhaltigkeitsbereichen sein und im Laufe des Planungsprozesses weiter geprüft werden:
  - **Sozialverträglichkeit**
  - **Umweltverträglichkeit**
  - **Wirtschaftliche Tragfähigkeit**
 Sie entscheiden über die Durchsetzbarkeit des Neuen Stadt-Projektes bevor es zu **unnötigen Lasten zu Ungunsten der ursprünglichen Landschaftsfläche und Wirtschaft** und Gesellschaft kommt und bilden **einen Rahmen und eine Richtlinie** für die nächsten Schritte der Stadtplanung (vgl. Abb. 4.9<sup>12</sup>).  
*Brundtland Kommission*

Nachhaltige Stadtentwicklung: Dimensionen, Handlungsfelder, Qualitätsmerkmale						
Nachhaltigkeit	Sozialverträglichkeit		Umweltverträglichkeit	Wirtschaftliche Tragfähigkeit		
Handlungsfelder	Bodenmanagement	Mobilitätssteuerung	Umweltschutz	Wohnungsversorgung	Wirtschaftsförderung	Prozessgestaltung
Qualitätsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebauungsdichte</li> <li>• Flächennutzung</li> <li>• Nutzungsverteilung</li> <li>• Vegetationsflächen</li> <li>• Wasserflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußverkehr</li> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Radverkehr</li> <li>• Schienenverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abfallverwertung</li> <li>• Abwasserbehandlung</li> <li>• Energieversorgung</li> <li>• Stoffeinsatz</li> <li>• Wärmeversorgung</li> <li>• Wasserversorgung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bevölkerungsstruktur</li> <li>• Nahversorgung</li> <li>• Soziale Infrastruktur</li> <li>• Kultureinrichtungen</li> <li>• Wohnraumversorgung</li> <li>• Wohnungsgemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsplätze</li> <li>• Arbeitsstätten</li> <li>• Beschäftigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligung</li> <li>• Diversität</li> <li>• Kooperation</li> <li>• Schritthaftigkeit</li> <li>• Überschaubarkeit</li> <li>• Verflechtung</li> </ul>

**Abb. 4.9**  
Hauptpfeiler der nachhaltigen Stadtentwicklung nach BSSR/BBR

- Eine kleinteilige Entwicklungsphase  
Nach dem Prinzip einer **nachhaltigen Stadt** versucht die Neue Stadt durch kleine Einheiten eine **überschaubare Gesellschaft** zu bilden. Die kleine Größe erlaubt vielfältige Eigentums- und Trägerformen ebenso wie kleinteilige Parzellenstrukturen. Im Gegensatz zur Starrheit homogener Großstrukturen kann hier **eine sukzessive und teilräumliche Anpassung der Stadtquartiere an veränderte Bedürfnisse, Nutzungsanforderungen und Verhaltensweisen offen gehalten werden**. Dies bringt zudem eine hohe strukturelle und gestalterische Vielfalt, eine breite Mischung an Einkommen, Ausbildung, Generationen und Ethnien mit sich.<sup>13</sup>
- Eine integrierte Stadtentwicklung  
Für die Neue Stadt ist **eine integrierte Stadtentwicklung** außerordentlich wichtig - eine der kompliziertesten Aufgaben des Städtebaus. Die Neue Stadt gründet sich oft auf dem „Nichts“, muss jedoch eine wirtschaftliche, funktionale und gesellschaftliche „reife“ Neue Stadt für mehrere zehntausend oder hunderttausend Bewohner werden. Nach einem BBSR-Bericht sollen dabei folgende Punkte beachtet werden: „räumliche Bezugsebene“, „fachlich-thematische Zusammenhänge“, „beteiligte Fachresorts“, „beteiligte Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung“, „Bündelung von Fördermitteln“, „Steuerung von integriertem Handeln“ sowie „Ausgestaltung von Entwicklungskonzepten“<sup>14</sup> (vgl. Abb. 4.10<sup>15</sup>).  
Es ist wichtig, eine **örtlich angepasste und regional ausgleichende Planung** in die Neue Stadt-Planung und die Planung eines Stadtquartiers zu integrieren, bzw. die Offenheit für Änderungen während der Planungs-, Ausführungs- und Nutzungsphasen zu bewahren.



**Abb. 4.10**  
Der Inhalt der integrierten Stadtentwicklung nach BMVBS/ BBSR

<sup>13</sup> Vgl.: Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Tübingen: 2011, [www.tuebingen.de](http://www.tuebingen.de)

<sup>14</sup> Siehe: BMVBS / BBSR (Hrsg.): 37/2009, S. 6

<sup>15</sup> Vgl.: BMVBS / BBSR (Hrsg.): 37/2009, S. 24

- **Effizientere Stadtentwicklung durch Kooperation**  
Wesentliche Veränderungen zeichnen sich im Zusammenspiel **der Akteure von Stadtentwicklung und Städtebau** ab. Stadtentwicklung und Städtebau funktionieren heute nicht mehr so, dass die kommunalen Akteure in der Politik und der Verwaltung Pläne bis ins Detail ausgearbeitet vorlegen, die von den privaten und öffentlichen Investoren nur noch nachvollzogen werden müssen. Ziel des praxisnahen Arbeitens ist es, die praktizierten trilateralen Kooperationen zwischen **öffentlicher Hand, privaten Investoren und Bürgern zu prüfen und auszuwerten**. Kernpunkt der bisherigen Erfahrungen ist vor allem die Erkenntnis, dass Public-Private-Partnerships im Bereich Stadtentwicklung und des Städtebau, insbesondere mittel- und langfristig nur dann erfolgreich sein können, wenn unter **Einbeziehung des gesamten Lebenszyklus eines Vorhabens eine „Win-Win-Situation“** für alle Partner zu gewährleisten ist. Die kontinuierlich aufeinanderfolgende Aufreihung von Maßnahmen kann durch parallel stattfindende Entwicklungen ergänzt oder ersetzt werden<sup>16</sup> und die Neue Stadt-Entwicklung für vielfältige soziale Gruppen und Familien interessant und teilnehmbar gemacht werden.

---

<sup>16</sup> Anmerkung des Verfassers: so wie z.B. das Modul der Baugemeinschaften als Städtebau-Instrument im Experiment von Tübingen den Erfolg brachte.

## 4.3 Das Neue Stadt-Entwicklungsmodell

### 4.3.1 Der Arbeitsprozess

Am Anfang steht der Beschluss, eine Neue Stadt bauen zu wollen. Die Planung dieser Neuen Stadt soll in folgenden Arbeitsschritten entwickelt werden:

Zentrale Arbeitsschritte zur Neue Stadt-Planung - Beschlussphase und Arbeitsprogramme aufstellen:

- Regionale Ressourcen und Bedürfnisse beurteilen
- Ziel des Baus der Neuen Stadt festlegen
- Vollständige Realisierbarkeitsstudie in Hinsicht auf Ökologie, Wirtschaft, Gesellschaft und Infrastruktur, dabei insbesondere die Prüfung der Grundstücksherkunft und der Finanzierung durch die jeweiligen politischen Verantwortungsträger erstellen
- Bildung eines langfristigen Arbeitsteams und Festlegung der Arbeitsinhalte der Planung und Realisierung der Neuen Stadt
- Entwicklung von Planungsalternativen durch Wettbewerbe, Gutachten oder andere Arbeitsformen
- Entwicklung des Entwurfes der Neuen Stadt
- Realisierung der Neuen Stadt bei flexibler Einstellung gegenüber verschiedenen Formen der Bürgerbeteiligung, Veränderungen der marktwirtschaftlichen Verhältnisse etc.

### 4.3.2 Das normatives Neue Stadt-Entwicklungsmodell : Inhalte der Neuen Stadt-Planung

Die Neue Stadt-Planung selbst ist eine komplizierte Art ganzheitlicher Stadtplanung und zeitlich bedingt teilweise ein dynamischer unvorhersehbarer Prozess. Aus der Untersuchung der bisherigen Planungsfallstudien (siehe Kapitel 2 und 3) ergibt sich, dass die folgenden Planungsinhalte besonders wichtig sind. Es entspricht auch der Planungs- und Bauphase in den ganzen Entwicklungsprozessen. Diese bestehen aus vier Ebenen: **Regionalplanung, Sozialplanung, Nutzungsplanung und Stadtgestaltplanung**. Sie bestimmen den Prozess der Neuen Stadt-Planung zusammen mit dem Planungsziel und den Initiatoren der Neuen Stadt (vgl. Abb. 4.11).



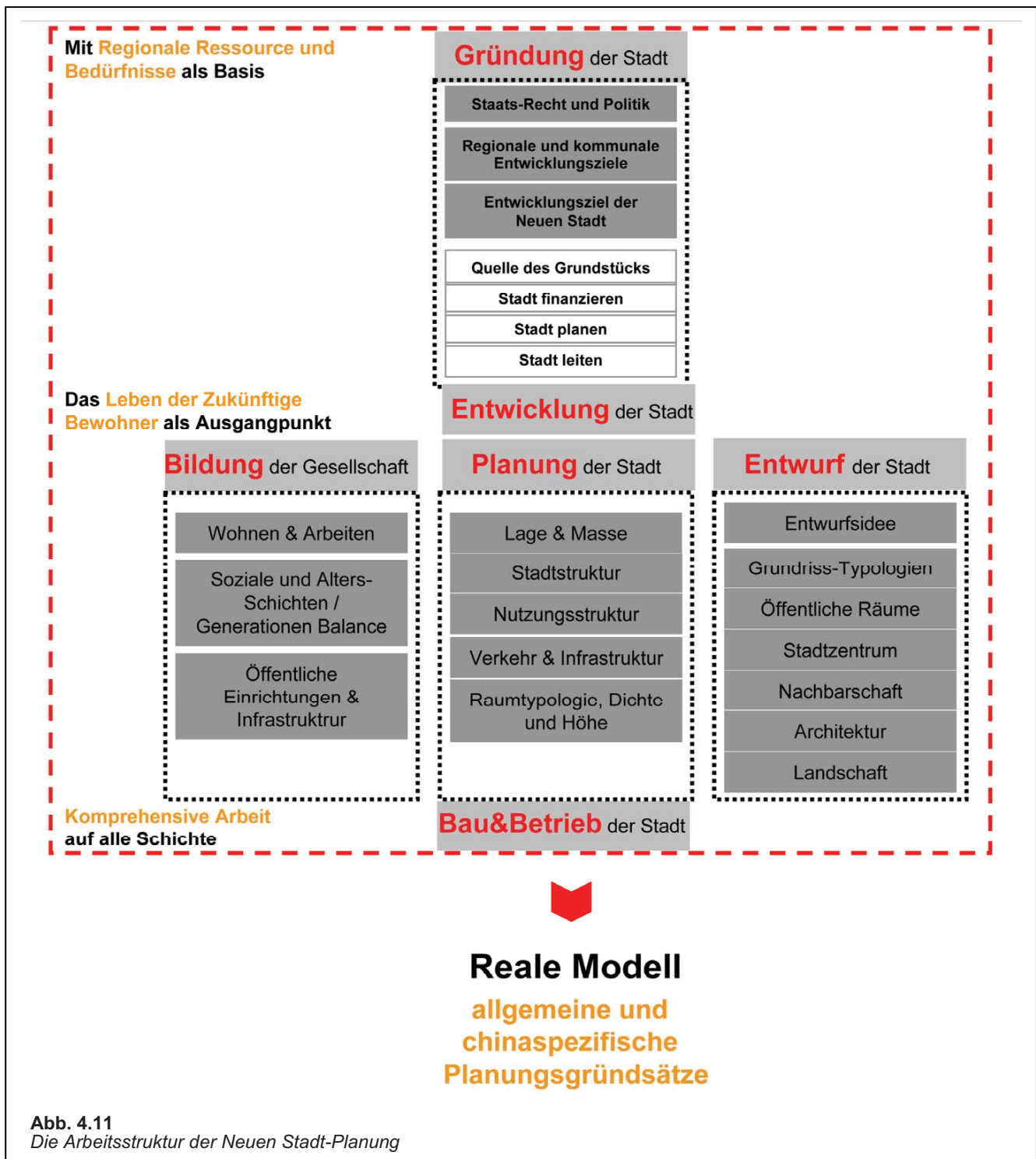


Abb. 4.11  
Die Arbeitsstruktur der Neuen Stadt-Planung

## **1.Gründung der Stadt: Regionalplanung**

Auf der Grundlage der regionalen Ressourcen und Bedürfnisse soll als erster Arbeitsschritt Inhalt und Ort der „Wiege“ der Neuen Stadt festgelegt werden, das Entwicklungsziel, die Organisation und entsprechende Unterstützung.

Die Gründung der Neuen Stadt beruht zunächst auf den **Planungszielen der Regionalplanung**. Sie bestimmen die Gründung der Neuen Stadt, die auf den regionalen Bedürfnissen und den regionalen Ressourcen beruht. Sie verkörpern **Staatspolitik, staatliches Recht und regionale** (sogar globales Wertesystem) **sowie kommunale Entwicklungsziele** und führen direkt zum **Entwicklungsziel der Neuen Stadt**, das indirekt durch die Meinung von Beratern und Prüfern beeinflusst ist. Dieser „Vorder- und Hintergrund“ entscheidet auch über die Herkunft der Grundstücke und über andere wichtige Themen der Neuen Stadt, wie die Finanzierung, die Planung oder die Verwaltung dieser, die Nachhaltigkeit sowie andere überregionale sogar globale Wertesysteme.

## **2.Entwicklung der Stadt :**

In der Stadtplanungsphase ist das **Leben der zukünftigen Bewohner zentraler Ausgangspunkt der Planung**. Die Planung besteht in der Praxis aus drei Teilen, überwiegend werden diese Teile auch von unterschiedlichen (Planungs-) Teams bearbeitet: erstens die Gesellschaftsbildung durch Sozialplanung, zweitens die Nutzungs- und Infrastrukturplanung und drittens der Entwurf der Stadt in der Stadtbildplanung

### **2.1 Bildung der Gesellschaft: Sozialplanung**

Für eine zukunftsfähige Stadt muss neben einer starken wirtschaftlichen Basis und einer gesunden Umwelt auch eine **ausgewogene, solidarische Stadtgesellschaft initiiert werden, die auch nationale Disharmonien überwinden kann**.

Als eine neue aber unabhängige Arbeit beginnt die Sozialplanung damit, eine Reihe von Anforderungen an die physisch-materielle Planung zu stellen, also z.B. das Verhandeln mit den ursprünglichen Bewohnern und Bauern, die Herkunft der Stadtbewohner und des Gewerbes und ihre jeweiligen Interessen beeinflussen die Städtebau-Grundsätze, die mögliche Einwohnerentwicklung beeinflusst den Phasenplan der Baurealisierung und die konkreten Bedürfnisse der neuen Bewohner nach ihrem Einzug beeinflussen z.B. die Summe der notwendigen öffentlichen Einrichtungen. Dies hilft den ursprünglichen und auch neuen Einwohnern in der „harten“ Stadtumwelt ihr Leben zu beginnen bzw. zu bestreiten. Ihr Ziel ist die Stärkung der Selbstständigkeit der Gesellschaft und fördert die „echte **Teilnahme**“ der neuen Bewohner an der Neuen Stadt. Bei Stadtentwicklungen in großem Maßstab sollen die folgenden Forderungen besonders berücksichtigt werden:

- **die Ausgeglichenheit zwischen der Anzahl von Wohnungen und Arbeitsplätzen**, d.h. sowohl ihre quantitative wie räumliche Vernetzung.
- **die Ausgeglichenheit der sozialen Schichten, der Altersschichten und Generationen**, sowie ihre räumliche und quantitative Beziehung, die Mischung der notwendigen Wohntypologien, z.B. hinsichtlich Eigentumswohnungen und Mietwohnungen.
- **die Ausgeglichenheit der öffentlichen Einrichtungen und Infrastruktur** - zwischen Bedarfseinrichtungen (Lebensmittel-Läden, Kiosken, Kindergärten etc.) und besonderen Einrichtungen (Uni, Theater, Galerie, Shoppingmall etc.), zwischen dem begrenzten Budget und den notwendigen Dienstleistungen in der Start-Phase bzw. der besonders teuren Infrastruktur.

## 2.2 Planung der Stadt: Nutzungs- und Infrastrukturplanung

Hier wird über den überwiegenden Teil der physisch-materiellen Ebene der Neuen Stadt entschieden. Der Nutzungs- und Infrastrukturplan hat folgende Inhalte:

- **Die Lage und Masse:** Einbindung in die Region und Bündelung der regionalen Ressourcen, zusammen mit den inneren Potenzialen bestimmen diese die Programminhalte.
- **Der Nutzungsplan:** entscheidet über den Rahmen der Stadtstruktur, über die Stadtfunktion und Wirtschaftsfähigkeit. Grundsatz ist die Nutzungs- und Sozialmischung, soweit wie möglich unter Berücksichtigung der Wohnqualität und Marktfähigkeit.
- **Der Verkehr und die Infrastruktur:** stadtverträgliche und umweltfreundliche Verkehrssysteme und entsprechende technische Infrastrukturen. Neben dem Hauptentwicklungsziel der Neuen Stadt (z.B. Gartenstadt, Öko-Stadt, Kompakte Stadt, lebendiges urbanes Stadtquartier) beeinflussen die aktuellen lokalen menschlichen Bedürfnisse, von denen sich einige in den Marktbedürfnissen widerspiegeln, den Nutzungs- und Infrastrukturplan am stärksten, kombiniert mit den ökologischen, ökonomischen und stadtgestalterischen Bedürfnissen - die ganzheitliche Grundlage der Infrastrukturplanung.

## 2.3 Entwurf der Stadt : Stadtbildplanung

Geschichtlich betrachtet, wird die Stadtbildplanung stark vernachlässigt. **Die Bedeutung einer hohen städtebaulichen Qualität** wird erst in letzter Zeit anerkannt, in Europa wie auch in China.<sup>17</sup> Eine Umfrage des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)<sup>18</sup> bestätigt die Zufriedenheit mit unterschiedlichen Aspekten der lokalen Lebensbedingungen und ordnet sie nach ihrem statistisch ausgewerteten Einfluss wie folgend:

<sup>17</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 11

<sup>18</sup> Vgl.: Adam, Brigitte; Driessen, Kathrin; Münter, Angelika: 2008, S.404

- die Attraktivität des Stadtzentrums.
- die Gestaltung und Erhaltung von Gebäuden und des Straßenbildes
- Eigenschaften des unmittelbaren Wohnumfeldes
- soziale Gesichtspunkte (die soziale Zusammensetzung, der Ruf der Wohngegend etc.)
- ökologische Qualitäten im Wohngebiet (nach nationaler Politik der Rahmenbedingung besetzen etc.).
- die Verkehrsanbindung und die Sicherheit im Straßenverkehr

Die Neuen Städte mit einem hochwertigen Stadtbild üben eine hohe Anziehungskraft aus, deshalb konzentrierte sich beispielsweise die Stadterneuerung der Neuen Stadt Almere auf ein neues innovatives Stadtbild. Die Stadtbildplanung beinhaltet folgende Schwerpunkte:

- **Die Entwurfsidee:** die Identität soll das wichtigste Element der Stadtkultur und Gesellschaftsbildung sein. In der eigenen Planungspraxis zeigte sich, dass die Entwurfsidee eines der direktesten Mittel ist, um die Identität zu bilden, auch schon in einer frühen Entwicklungsphase der Neuen Stadt.
- **Die Stadtgrundrisstypologie** soll sich aus dem Nutzungs- und Verkehrsplanungsrahmen ableiten, bildet den spezifischen Charakter des Stadtorganismus (organisch, streng, gemischt) bzw. die Grundfunktionseinheit der Stadt (Zeilen, Blöcke, Einzelarchitektur, etc.).
- **Die öffentlichen Räume** sollen Kristallisationspunkte für die Kontakte zwischen dem einzelnen Bewohner und der Stadtgesellschaft sein, sie sind wichtige Sozialräume, welche das Stadtleben positiv fördern können.
- **Das Stadtzentrum** soll das Herz und das Gesicht der Stadt, sowie der Fokus der Stadtkultur sein, es bündelt auch die Hauptströme des Stadtlebens und der Stadteinrichtungen, der Kultur, der Unterhaltung und der Freizeitnutzung.
- **Stadtbild, Stadterscheinung und Stadtgestalt sollen auf Stadt-, Architektur- und Landschaftsqualität beruhen**, beeinflussen das Stadtimagen, die Stadtqualität und die Lebensqualität wesentlich.

**3. Bau- und der Betrieb der Stadt:** eine kontinuierliche Planungskorrektur in der Praxis

Es ist die letzte wichtige Phase, die oben genannten Planungsziele beinhalten offensichtlich einige Übergangsformen und Konflikte, dabei soll der Neue Stadt-Bau, wie der Betrieb als **umfassende Gesichtspunkte in Hinblick auf Schichten, Elemente und Aspekte** wichtig sein.

In den Realisierungsprozessen außerhalb des Arbeitsinhaltes sind die Leistungsfähigkeit, optimale Organisationsmuster, innovative

städtebauliche Kooperationsformen, beteiligte verantwortliche Persönlichkeiten und der Stil ihrer Zusammenarbeit die Schlüsselemente. **Ein unabhängiges und kontinuierlich arbeitendes und zusammengesetztes Fachteam des Planungsvorhabens ist mit einem kontinuierlichem Planungsziel und mit einer flexiblen Einstellung auf dem Weg dahin** beim Erfolg einer Neuen Stadt sehr wichtig.

### 4.3.3 Das reale Planungsmodell der Neuen Stadt-Entwicklung

Eine Auswertung des heutigen Informationstandes über die Neue Stadt und die Neuen Stadt-Quartiere, entsprechende Untersuchungen, eine systematische Erforschung Westeuropas bzw. des weltweiten **Stadtentwicklungsgeschehens** hat seit dem Zeitraum der 1970er bis 1980er Jahre in Europa wie in China nicht mehr stattgefunden. Mit dieser Situation ist die Gefahr verbunden, dass die Neue Stadt und die Neuen Stadt-Quartiere als „alte“ Phänomene wahrgenommen und damit auch nicht als aktuelle bedeutende Aufgaben im Planungsalltag anerkannt werden.<sup>19</sup> Durch diese Informationssammlung (siehe Kapitel 1-3) und die übergeordnete Zusammenfassung (siehe Kapitel 4) soll einerseits die **quantitative und qualitative Bedeutung der Neuen Stadt und Neuen Stadt-Quartiere** und andererseits die **Zusammenhänge zwischen den städtischen Grundfunktionen, der Gesellschaftsbildung und der Stadtgestaltung** verdeutlicht werden. Damit sollen die Erfahrungen aus der Vergangenheit für die Zukunft der Neuen Städte nutzbar gemacht werden.

Die Neuen Städte basieren auch auf sehr unterschiedlichen Kontexten des Staates, dies beeinflusst die Gründungsziele der Neuen Städte tiefgreifend, ebenso wie ihren Entwicklungsweg. Irion und Sieverts haben in ihrer Forschungsarbeit die Beispiele aus Deutschland, Finnland, Schweden und Polen miteinander verglichen und auch darauf hingewiesen, dass aus ganz unterschiedlichen Gründen durch unterschiedliche Wege die vielfältigen Neuen Städte entwickelt wurden und trotzdem **ein vergleichbares Forschungsmaterial von konkreten Programmen und ein System der Entwicklung in der Praxis darstellen**.<sup>20</sup> Aufgrund des Maßstabes und der Kompliziertheit der Neuen Stadt als Forschungsziel ist eine globale Beispielsammlung, Vergleich und Studie notwendig, sowie z.B. die Stadtplaner von Paris am Anfang die Arbeit Englands untersucht haben oder das New Town Institut von Almere bis heute noch immer stetig die Forschung und Praxis der Neuen Stadt weltweit sammelt und analysiert.

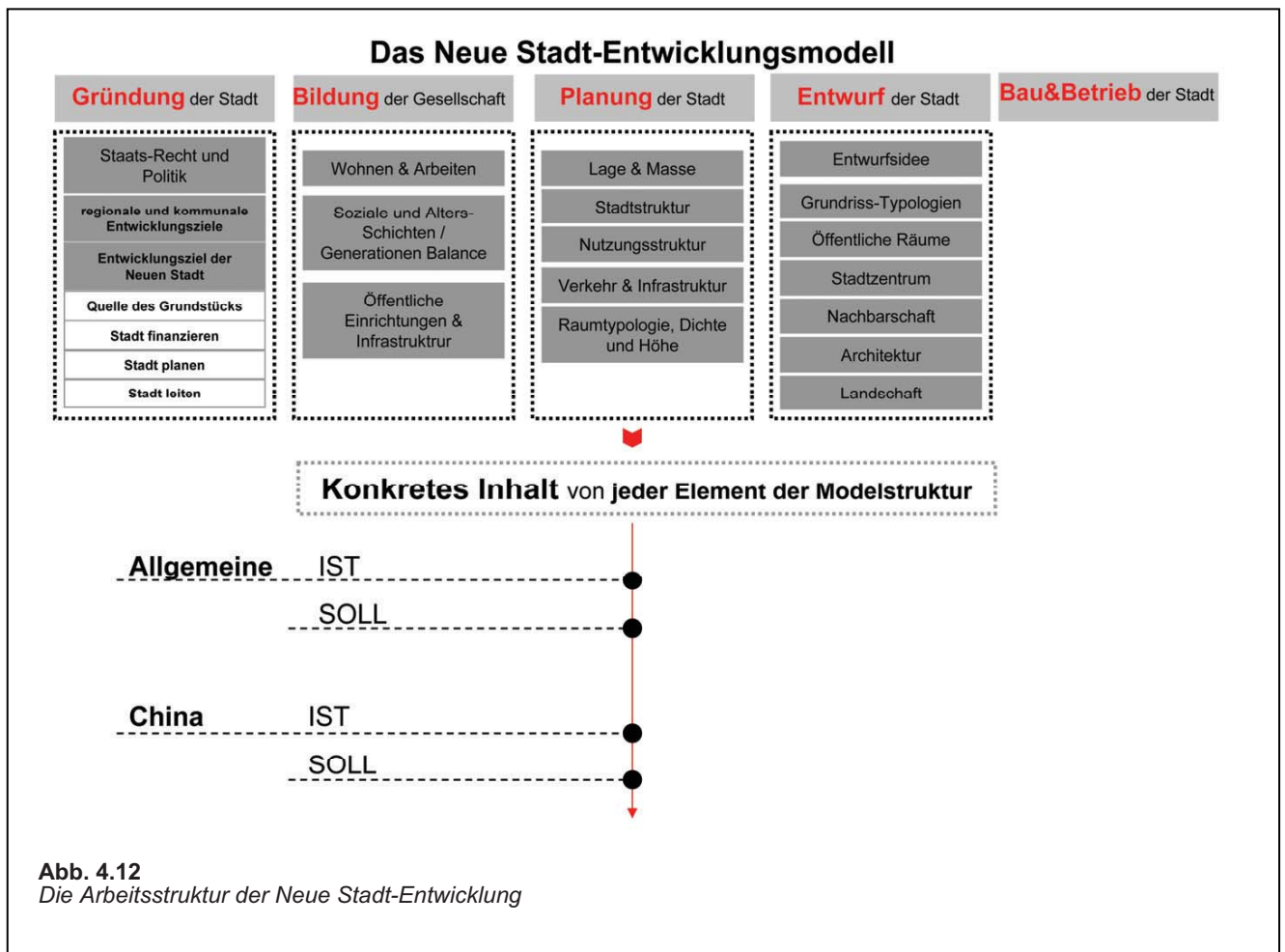
Basierend **sowohl auf Praxiserfahrungen als auch auf theoretischen Erfahrungen und Erwägungen**, ist das Ziel dieser Arbeit erweitert: **auf der einen Seite die Basis der Neuen Stadt als das mögliche**

<sup>19</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007, S. 5

<sup>20</sup> Vgl.: Irion, Sieverts: 1991, S. 12



**Entwicklungsspektrum von Politik, Rechtslage, Führungsorganisation und Finanzierung** (teilweise als Leitbild, insbesondere wichtig zwischen Europa und China, darüber hinaus kann die lokale Verwaltung noch den Horizont erweitern und nach der Überprüfung einige dieser Erfahrungen umsetzen) und auf der anderen Seite **einige allgemeingültige Grundsätze in Hinblick darauf** zusammenfassen,<sup>21</sup> die allgemein für die Neue Stadt-Praxis weltweit bzw. insbesondere für China wichtig sind.



<sup>21</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. ist der regionale Entwicklungshintergrund in jedem Staat unterschiedlich (z.B. Finanzen, Recht, Verwaltung), aber die Offenheit bezüglich einer, auf regionale und sogar globale Bedürfnisse orientierten Entwicklung, eine starke Intergration und nicht absolute Selbstständigkeit, ist eine der wichtigsten Erfahrungen der Neuen Stadt-Entwicklung, die leider noch in vielen Neuen Städten oder etwa im Hong Kong der dritten Phase der Neuen Stadt-Entwicklung fehlt.



## Kapitel 5

### Konkretes Modell der Neuen Stadt-Entwicklung

Was muss man beachten, wenn man eine Neue Stadt planen und realisieren will?

„First we shape the cities - then they shape us.“

- Gehl, 2010

## 5.1 Gründung einer Stadt

### 5.1.1 Staatliche und kontinuierliche Stadtentwicklungspolitik und -strategie

**Leitsatz:** Die Entwicklungsziele des Staates, des Landes, der Region und der Stadt sind die Grundlage und der Ausgangspunkt öffentlicher Stadtentwicklungspolitik.

Die Neue Stadt, als eine, in ihre Umgebung eingebettete, neuartige „Regierungseinheit“, welche die komplizierte Beziehung und den potenziellen wirtschaftlichen Konflikt zwischen neuen und lokalen Interessengruppen, zwischen öffentlichem und privatem Interesse, koordinieren muss, braucht eine starke und klare unterstützende staatliche, bzw. kommunale Stadtentwicklungspolitik und -strategie, insbesondere auf der Ebene der Legislative. Diese staatlichen Instrumente konkretisieren das Leitbild für die nachfolgende Stadtplanung.

9 & 10 GEO. 6. New Towns Act, 1946. CH. 68.



#### CHAPTER 68.

An Act to provide for the creation of new towns by means of development corporations, and for purposes connected therewith. [1st August 1946.]

**B**E it enacted by the King's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:—

**Abb. 5.1**  
New Town-Act 1946

- Die blühende erste Generation europäischer Neuer Städte, z.B. die New Town in England hat durch den „New Town-Act“ 1946 den oben genannten Konflikt beseitigt (vgl. Abb. 5.1). Dies half auch der dritten Generation Neuer Städte in Holland und Frankreich; für die zweite und vierte Generation gab es etwas Vergleichbares nicht.<sup>1 2</sup>

- In Europa, verwandelt sich der Initiator (die politischen Akteure der Entwicklungsgesellschaft) der Neuen Stadt, vom Staat (erste Generation), hin zur Region (Flevoland) und zur Metropole (Paris, Amsterdam usw.), und schlussendlich zur einzelnen lokalen Stadt (wie die Kleinstadt Tübingen),<sup>3</sup> dies teils wegen der reduzierten Baumasse der Stadt, teils auch aufgrund der individuellen regionalen Entwicklungsbedingungen und -bedürfnisse.

Zusammengefasst, sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Der Entwicklungsrahmen und die Zuteilung der regionalen Ressourcen der Neuen Stadt-Generation sind nur nachvollziehbar wenn ein **Verständnis von der entsprechenden Staatspolitik** besteht<sup>4</sup> - eine

<sup>1</sup> Anmerkung: Die Neue Stadt-Strategie in Frankreich wies im Jahr 1964 acht Städten und ihren dazugehörigen Regionen die höchste Priorität in der staatlichen Entwicklungspolitik zu, eine konkrete Strategie zur „Einbindung in der Region“ wurde erstellt. In den Entwicklungsprozessen der Neuen Städte in Frankreich wurde das staatliche Planungsinstitut (IAURP) durch finanzielle Institutionen und ihre führenden öffentlichen Finanzexperten sowie fachlich ganzheitliche Berater und eine personelle Zusatzausbildung direkt unterstützt. vgl.: Roullier, Jean-Eudes, und Research and Innovation Representative: 1993, S. 4

<sup>2</sup> Anmerkung: In den Niederlanden wurde die Erschließung Flevolands und dessen Funktion in der Randstad auf Staatsebene entschieden und später in den 1980er Jahren eingestellt. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 46, 47

<sup>3</sup> Anmerkung: Die Tendenz entstand auch in der Regional- und Stadtplanung Frankreichs, wie auch der Deutschlands. In Deutschland besitzen die Gemeinden weitgehende Eigenständigkeit in Bezug auf die Planung, die sogenannte kommunale Planungshoheit. vgl.: Eggert, Silke: 2002, S. 6

<sup>4</sup> Anmerkung: Bei dem Kirchsteigfeld-Potsdam in Deutschland ist das

regional vielfältige und relevante Politik ist die Grundlage der Neuen Stadt.

- Auf der anderen Seite kann der Widerstand der Politik auch einen sehr negativen Einfluss auf die Neue Stadt ausüben,<sup>5</sup> die Entwicklungsgesellschaft soll dabei als **Puffer zwischen den Schwankungen der Staatspolitik und den Stadtbewohnern** wirken.<sup>6</sup>

- Umgekehrt muss die Neue Stadt als Teil der jeweiligen **regionalen Planung** entworfen werden. Dabei soll ein Ausgleich zwischen regionalen und internen Bedürfnissen gegeben sein. Die Neue Stadt kann auch als eine politisch und wirtschaftlich aktive Schachfigur auf der regionalen Bühne dynamischer urbaner Wechselspiele fungieren.

- Gegen den „Urban Sprawl“ und die „normale“ Städtebau-Entwicklung gerichtet, ist die Neue Stadt in der Praxis ein kompaktes Stadt-Modul sowie eine komplizierte und große Entwicklungsleistung mehrerer unterschiedlicher Interessengruppen. Die Zustimmung der oberen staatlichen Regierung und ein klares Leitbild, auch gegenüber potenziellen politischen, wirtschaftlichen und ökologischen Risiken, sind deswegen von besonderer Bedeutung (vgl. Abb. 5.2<sup>7</sup>).

Die **Stadtentwicklungspolitik und -strategie** kann folgende Formen annehmen:

- Staatliche und akademische Forschung in Bezug auf die Neue Stadt-Entwicklungsstrategie
- Stadtentwicklungspolitik des Staates oder der metropolen Region
- Städtische Neue Stadt-Entwicklungspolitik der Mutterstadt
- Staatlicher, regionaler oder städtischer Flächennutzungsplan
- Neue Stadt-Legislative

Das Planungsrecht einer Neuen Stadt ist dabei das effektivste Mittel der Neue Stadt-Entwicklung, eine verbindliche, klare Vorgabe durch die staatliche Zielsetzung; der Anwendung folgt oft direkt ein Aufschwung der

---

dringende Angleichen des Wohnungsstandards zwischen West-Deutschland und der ehemaligen DDR, bzw. das nachhaltige Stadtentwicklungskonzept in den 1990er Jahren der Hintergrund der Entwicklung. vgl.: Interview mit dem ehemaligen Stadtplanungsamtschef Roehbein.

<sup>5</sup> Anmerkung: so gab die konservative Partei Englands mit ihrer Politik der schnellen Privatisierung, das öffentliche Interesse auf. vgl.: Ward, Colin: 1993, S. 67-69

<sup>6</sup> Anmerkung: Die Entwicklungsgesellschaften der Neuen Stadt in England, die den Staatsprofit vertreten, werden stark von der Politikveränderung /Pateiveränderung beeinflusst. „The Councils have a major neighbourhood management problem in the housing estates and local shopping centers which they inherited from the New Town Corporations. This is caused by the combination of the Radburn design and the fragmented ownership of property and land which was a result of right-to-buy sales and the ‘fire’ sales just before the corporations closed down. This has frequently produced neighborhoods which are poorly maintained and perceived to be unsafe by residents.“ siehe: Deputy Prime Minister and the first Secretary of State: 2002, S. 8, Paragraph 39

<sup>7</sup> Vgl.: Saiki, Feeestone; van Rooijen: 2002, S. 198



## Neue Stadt-Entwicklung.

Für die Neue Stadt sind folgende **inhaltliche Aspekte der staatlichen Politik** von besonderer Bedeutung:

- Ziele der Entwicklungspolitik für Neue Städte
- Planung und Steuerung der Neuen Stadt-Entwicklung
- Lage der Gebiete für Neue Städte
- Einrichtung, Aufgaben, Befugnisse, Finanzierung und Übergangsphasen einer Entwicklungsgesellschaft
- Erwerb und Verkauf von Grundstücken
- Investmentquellen für Infrastruktur, Industrie und öffentliche Einrichtungen
- Übergabe der Entwicklungsgesellschaft an die Gebietskörperschaften
- Rahmenplan für die Neue Stadt

Locate	House Density	Site areas	Public areas ratio
	House/Hectare	qm	%
Garden housing	10-25	400-600	10-30%
New Town	17-29	230	35-60%
Urban area(Seoul)	36-67	100-200	20-30%

**Abb. 5.2**

*Die bauliche Dichte der Neuen Stadt in Korea.*

*Im Vergleich zum suburbanen Sprawl und zu urbanen Gebieten hat die Neue Stadt eine kompakte Baudichte und einen höheren Anteil öffentlicher Räume, ein Ausgleich zwischen Nachhaltigkeit und Qualität.*

In **China** wird die Neue Stadt in der Praxis immer als ein Instrument der staatlichen und regionalen Stadtentwicklung betrachtet. Wie schon in der chinesischen Geschichte, konzentrierte sich die Staatspolitik auf die Neue Stadt-Entwicklung, insbesondere die zweite und dritte Generation Neuer Städte, teilweise auf Kosten der Stadtbewohner, um durch ihre Autorität die staatliche Politik der Neuen Stadt gegen alle Widerstände voranzubringen. Diese **Übermacht** verbirgt Konflikte jedoch nur vorläufig und beeinflusst das Selbstbewusstsein des Einzelnen sowie die zukünftige Gesellschaftsbildung (vgl. Abb. 5.2).

- Konfrontiert mit der komplizierten Situation, dem Übergewicht der Regierung und dem begrenzten Planungs-„Know how“, ist in China **ein nationales Leitbild und eine Leitlinie der Neue Stadt-Entwicklung** notwendig. Dies sogar in Form des „New Town-Act“ und in Bezug darauf, die Verantwortung der Regierung, wesentliche Aspekte der New Town, wie z.B. das Wirtschaftsverteilungsprinzip, in politischen - rechtlichen Festsetzungen zu regulieren.
- Dieses Leitbild ist nicht Instrument der politischen Macht. Im Leitbild sollen **die öffentlichen wie privaten und zentralen wie lokalen Interessen** vertreten, geschützt und gepflegt werden.
- Die chinesische Stadt weist vielfältige Ziele auf - sie soll durch individuelle **regionale Forschungsarbeit** mit der Neuen Stadt als einzelner Thema vor dem Hintergrund der regionalen Planung entwickelt werden, um somit an die lokalen Gegebenheiten angepasst zu werden und realistische Ziele festzulegen.
- Der Regionalplan ist ein wichtiges Mittel, um die **staatlichen und städtischen Interessen** auszugleichen. Die regionale

Entwicklung und damit auch die der Neuen Städte muss durch eine staatliche Politik gesteuert werden, damit etwa das Risiko von unnötigem Flächenverbrauch vermindert werden kann. Gleichzeitig sollen die **lokalen Städte und Kommunen** grundsätzlich in die Regionalplanung mit einbezogen werden und dabei das langfristig regionale Entwicklungsbild flexibel interpretieren.

## 5.1.2 Der Rahmen der regionalen Stadtentwicklungsplanung

**Leitsatz:** Ein Plan mit überkommunalem Überblick

Die Neue Stadt soll alle Ressourcen der Region bündeln und eine Ausgewogenheit, nach innen wie nach außen, auf regionaler Ebene schaffen. Auf der anderen Seite hat die Neue Stadt als ein **umfassender neuer Nutzungskomplex von zahlreichen Wohnungs- und Gewerbeanlagen** auch eine stärkere Kraft und eine höhere und besondere Funktion in der Regional- und Metropolstruktur als die Summe vieler Orte mit gleicher Einwohnerzahl. Die Neue Stadt hat in der Region die im Folgenden erläuterten Aufgaben teilweise aus mehreren Teilfunktionen zusammengesetzt, um den regionalen Stellenwert der Region und ihre Dynamik weiter zu verstärken. Deshalb sollen die Neuen Städte in einen regionalen Stadtentwicklungsplan eingebunden werden (vgl. Abb. 5.3) (vgl. Abb. 5.4).

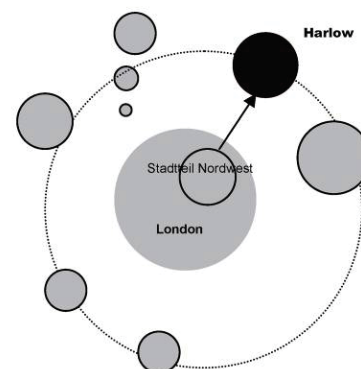
### A. Die Dezentralisierung der Metropole

Aufgrund der günstigen Grundstückspreise wurden die Arbeitersiedlungen, Sozialwohnungssiedlungen und „störenden“ Industrien in der Neuen Stadt untergebracht - also eine Dezentralisierung der „störenden“ Nutzungen der Metropole. Der Wert der Neuen Stadt wird mit der fortlaufenden Entwicklung dieser mehr anerkannt. Die **Neue Stadt** in Europa und Asien wird heute **nicht nur für die flächenverbrauchenden Nutzungen** wie Wohnsiedlungen, Industrien, Logistik, Gewerbe, Erziehung, Freizeit und die entsprechenden Dienstleistungen, **sondern auch für High-Tech-Industrien, Messegelände, Universitäten und Business-Parks/Gewerbeparks** entwickelt, welche **höhere Anforderungen an die Umweltqualität** aufweisen.<sup>8</sup> Als wichtige Elemente des Wirtschaftssystems sind die oben genannten Nutzungsprogramme wichtige Ergänzungen der regionalen Kompetenz und Entwicklungskraft geworden.

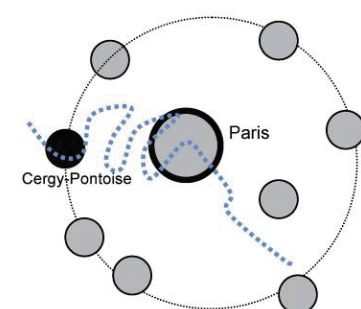
### B. Das Zentrum der regionalen Wirtschaft

<sup>8</sup> Anmerkung des Verfassers: In Letchworth ist die High-Tech-Industrie heute die wichtigste wirtschaftliche Säule „The economic recession of the 1980s, resulted in the closure of many early industries, but a new business park created employment opportunities in the high-tech and information technology sectors.“ siehe: Miller, Saiki; Freestone; von Rooijen: 2002, S. 55

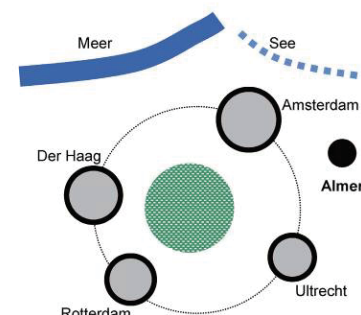
Harlow Neue regionale Struktur



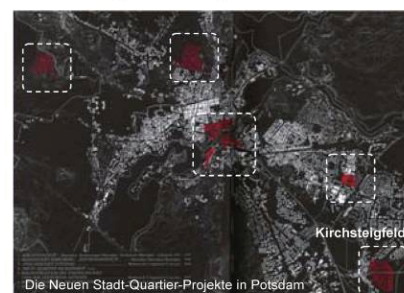
Cergy Neue regionale Struktur



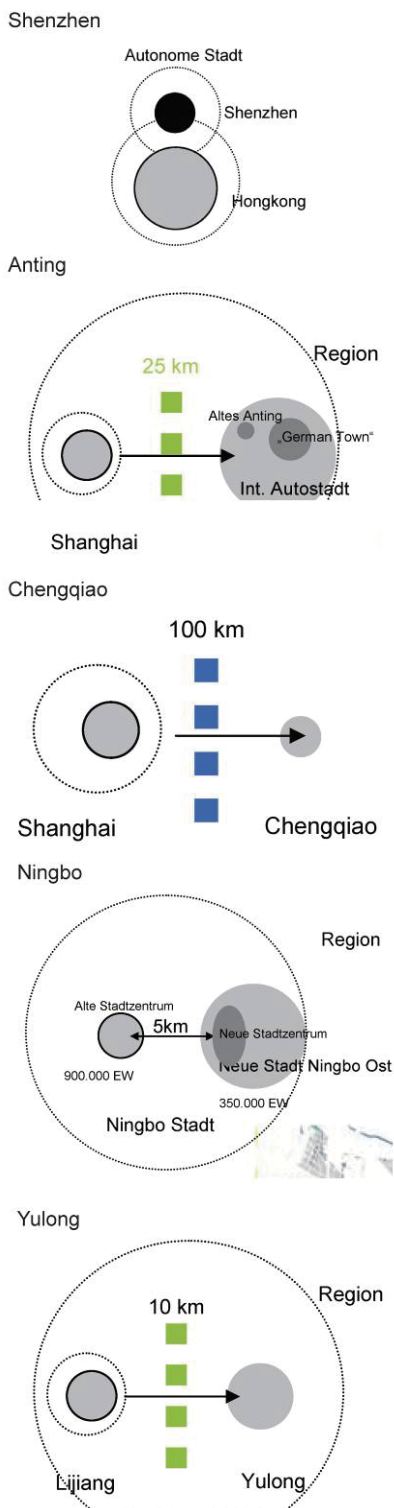
Almere Neue regionale Struktur



Kirchsteigfeld Neue regionale Struktur



**Abb. 5.3**  
Die Regionalstruktur von Harlow, Cergy-Pontoise, Almere und dem Kirchsteigfeld.



**Abb. 5.4**  
Die Regionalstruktur von Shenzhen, Anting, Chengqiao und Lijiang

Großmaßstäbliches Kapitalinvestment und qualifizierte Arbeitnehmer finden in der Neuen Stadt Alternativen in Bezug auf unterschiedliche Lagen, Raumqualitäten, Mietpreise und Dienstleistungen. Die Neuen Städte bilden damit ein Wirtschaftsnetzwerk mit der Metropolregion.<sup>9</sup>

Die Neue Stadt wurde z.B. auch wegen der Ressourcen, welche über oder unter Tage abgebaut werden, oder aufgrund besonderer Wirtschaftsbranchen als Dienstleistungsort gebaut, so entstanden etwa die Industriestädte.<sup>10</sup> Jedoch kann das Übergewicht der industriellen Entwicklung nicht auf Kosten der Unabhängigkeit der Stadtwirtschaft bzw. der Lebensqualität und der Umwelt erfolgreich sein, was auch bei der zweiten Generation chinesischer Neuer Städte eine Rolle spielte.<sup>11</sup>

### C. Politisches-, wirtschaftliches-, infrastrukturelles- und Dienstleistungszentrum als Mittel gezielter Urbanisierung

Die Neuen Städte können u.a. politischen, wirtschaftlichen und militärischen Zwecken dienen. Als Instrument der staatlichen Entwicklungspolitik wird die Neue Stadt als das Dienstleistungszentrum für das umliegende Land von der Regierung bestimmt. Typische Beispiele hierfür sind die Kolonialstädte oder der Großteil der chinesischen traditionellen Städte aber auch die Erschließung von Flevoland in den Niederlanden und Israels Neue Städte.<sup>12 13</sup>

### D. Stadtbild und Stadtkultur - die Neue Stadt als Träger der - Neuen - Zeit

Die Neue Stadt soll auch ein eigenes Kulturentwicklungsziel haben, welches nicht nur von den regionalen Bedürfnissen bestimmt wird. Dies bedeutet die Etablierung von neuen Formen des Stadtlebens und des Stadtbildes, bzw. der Stadtkultur.<sup>14</sup> Diese Entscheidung ist für den individuellen Charakter, den eigentlichen Charme und die spezielle Kultur einer Neuen Stadt verantwortlich. Vom Stadtbild ausgehend, könnte auch versucht werden, einen Gegenpol und eine Kompensation zur vorhandenen Situation der Metropole zu schaffen.<sup>15</sup> Die Neue Stadt

<sup>9</sup> Anmerkung: Ein Ziel der Neuen Städte-Entwicklung von Paris im Jahr 1965 war die Entwicklung einer regionalen Struktur durch zwei Entwicklungsbänder auf beiden Seiten der Stadt, diese Entwicklung funktionierte gut. Im Jahr 1989 wurde diese erweitert, mit dem Ziel, den regionalen Ungleichheiten zwischen dem Osten und dem Westen der Metropolregion entgegenzuwirken. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 329

<sup>10</sup> Anmerkung des Verfassers: wie die Wolfsburger Autostadt, Deutschland; der Jurong-Industrial-Park, Singapur; die Shanghaier Autostadt Anting, oder die Touristenstadt Yulong in der chinesischen Provinz Yunnan.

<sup>11</sup> Siehe Kapitel 3, 3.3

<sup>12</sup> Anmerkung: Die Neuen Städte Almere und Lelystad mit Hauptstadtfunktion der holländischen Flevo-Provinz, sind staatliche Erschließungsinstrumente. siehe: New Town-Anhang Fallbeispiele, S. 46

<sup>13</sup> Anmerkung: Zwischen 1948 und 57 hat Israel 28 Neue Städte geplant, obwohl Israel im Jahr 1964 insgesamt nur 400.000 EW besaß, dadurch wurde Süd-Israel erfolgreich erschlossen. vgl.: Galanty: 1974, S. 32

<sup>14</sup> Anmerkung des Verfassers: Diese kann sie selbst auswählen, von der Gartenstadt über den Funktionalismus bis hin zur „Solar-City“ und besonderen Wohnformen, wie bei dem wohngemeinschaftlichen Experiment von Tübingen.

<sup>15</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. die Gartenstadt im Gegensatz zur überfüllten Metropole London oder hoch standardisierte Hochhausgruppen im Gegensatz zur überfüllten und veralteten Innenstadt Hong Kong's.

könnte als ein großes Experimentierfeld, sowohl der Stadtplanungstheorie als auch der Bautechnik, einen Beitrag zu diesem Experimentierfeld leisten; dies ist ein charakteristisches Element der europäischen Neuen Stadt. Ungeprüfte Innovationen, welche soziale sowie wirtschaftliche Probleme mit sich bringen können, sind zu vermeiden.<sup>16</sup> (vgl. Abb. 5.5)

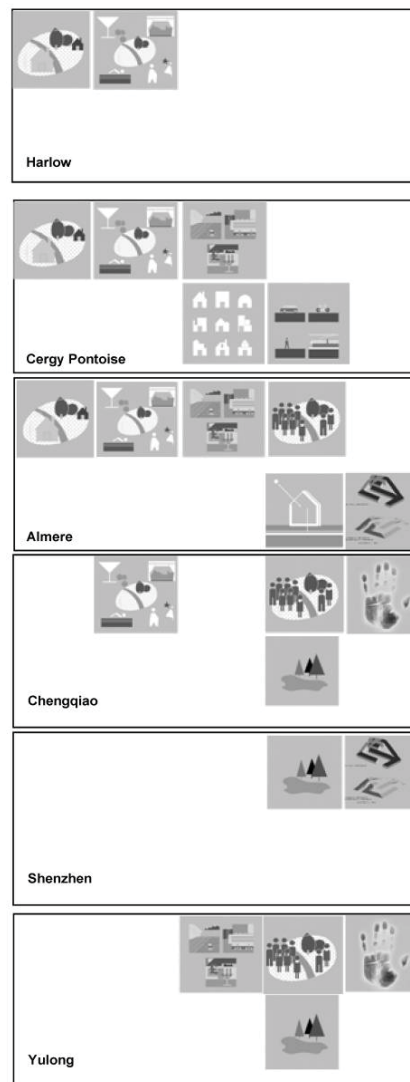
- In der **Stadtplanung Europas** überwog nach dem Zweiten Weltkrieg die **Dezentralisierung als Entwicklungsleitbild**. Die Neue Stadt wurde durch ihre Distanz und Verkehrsanbindung als Gegenkraft der anziehenden Wirkung der Metropole geplant.

- Bei der zweiten Generation wandelte sich diese Entwicklung hin zu einem Programm des Massenwohnungsbaus ohne eine entsprechende unabhängige Wirtschaftsfunktion.

- Ab der dritten Generation der Neuen Stadt dienten die **Neuen Städte** einem **doppelten Zweck**, nämlich der **wirtschaftlichen Entwicklung**, wie auch der **Dezentralisierung**<sup>17</sup>. Die regionalen Bedürfnisse wurden als wichtiger Hintergrund mit einbezogen.

- Die aktuellen Neuen Städte versuchen individuell, je nach ihren **regionalen Bedürfnissen**, lokalen Ressourcen und wichtigen globalen Tendenzen, ein spezielles konkretes Ziel mit eigenem Schwerpunkt zu entwickeln, so z.B. die reine Wohnstadt, die „Science-City“, die Tourismus-Stadt oder mit Hilfe ganzheitlicher Ziele - sie weisen dann ein inhaltlich sehr breites Spektrum auf<sup>18</sup> (vgl. Abb. 5.6<sup>19</sup>).

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die **direkte Dezentralisierung** der Metropole sich nicht sehr stark auf die Einwohnerzahl ausgewirkt hat. Die Neuen Städte bringen allen Fallstudien zufolge durchschnittlich weniger als ca. 15 Prozent der gesamten zuwachsenden Einwohnerzahl der Region unter.<sup>20</sup> Im Gegensatz zu der einfachen Dezentralisierung und der Suburbanisierung durch Vororte, wirkt sich die **wirtschaftliche Rolle der Neuen Städte** viel positiver aus.<sup>21</sup> Sie unterstützt die punktuelle Verstädterung ruralen Raumes und verhindert damit die weitere Überfüllung der Metropolen. Die Zahl der Beschäftigten in der Neuen Stadt beträgt durchschnittlich mehr als ein Drittel der Einwohnerzahl, ein



**Abb. 5.5**  
Das Stadtentwicklungsziel der Neuen Städte entwickelt sich von der materiellen Ebene hin zu der immateriellen Ebene (Identität, Freizeit, Innovation etc.)

<sup>16</sup> Anmerkung: Wie z.B. die Plattenbausiedlung der zweiten Generation Neuer Städte. Siehe Kapitel 2.2.3.4

<sup>17</sup> Anmerkung: die regionale Planung von Paris basiert auf den folgenden komplementären Prinzipien: „1. creating new town, 2, establishing preferential urban development and transport axes, 3. unifying of the urban region. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 204

<sup>18</sup> Anmerkung des Verfassers: „As a natural extension of the business axis running through Paris-La Defense, Cergy-Pontoise has over the years become the bissest economic focus in the north-west quarter of the Ile-de-France region. The City now employs 80000 people.“ siehe: Etablissement Public D' Amenagement Cergy-Pontoise: 1999, S. 4

<sup>19</sup> Vgl.: ISA Stadtbauatelier Forschungsarbeit, 2010

<sup>20</sup> Anmerkung: Durch den Vergleich der Beispiele Harlow, Cergy- Pontoise, z.B. nur sieben Prozent der Einwohner, die aus London ausgezogen sind, zogen in die Neue Stadt. Q: Ward, Colin: 1993, S.12; In Hong Kong wurde der Einwohneranteil der Metropole von nur 81 Prozent (1971) auf 73 Prozent (1981) reduziert. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 61

<sup>21</sup> Anmerkung: Almere, Shenzhen oder Cergy-Pontoise sind heute wichtige regionale oder nationale Wirtschaftszentren. siehe: Kapitel 2.2.4.2



deutlicher Fortschritt gegenüber den Vororten<sup>22</sup>.

Im Vergleich der vier Stadtentwicklungsmodule - Stadterweiterung durch Neue Stadt, Neue Stadt-Quartiere, unkontrollierte Stadterweiterung „Urban Sprawl“ und Stadterneuerung in Zusammenhang mit dem Gleichgewicht des regionalen Umfelds - ist die **Neue Stadt teurer aber auch effektiver, einflussreicher und eine gut durchsetzbare Alternative**.<sup>23</sup> Die Neuen Städte sind ein **ideales stadtpolitisches Instrument**, darin liegen die Gründe dafür, dass Westeuropa, nach dem rapiden Einwohnerwachstum bis in die 1970er Jahre, die Neue Stadt noch als „Leuchtturm“-Projekt (nach außen) und als Leitbild (nach innen) der regionalen Entwicklung angewendet hat.

#### Grundsatz:

- **Erfassung der regionalen Bedürfnisse**

Durch eine Entwicklungsplanung der Mutterstadt (z.B. Cergy-Pontoise, Chengqiao<sup>24</sup>) oder die regionale Planung (z.B. Almere<sup>25</sup>) werden Lage, Masse, Wirtschaftsunterstützung, Leitung und Bauzeit der Neuen Stadt festgelegt. Die Beziehung zwischen der Neuen Stadt und der Mutterstadt, bzw. der Region ist noch wichtiger, die regionalen Bedürfnisse entscheiden über das Programm der Neuen Stadt (vgl. Abb. 5.7<sup>26</sup>). So kann diese mit umfassenden Nutzungen als Subzentrum der Metropole oder als alleinstehender Regierungssitz mit Stadtfunktion, als Stadtquartier oder Großwohnsiedlung geplant werden - die Ausgewogenheit der Neuen Stadt muss zunächst im regionalen Maßstab geprüft werden. Außer Wohn-, Gewerbe- oder Industrienutzungen kann die Neue Stadt insbesondere Freizeitnutzungen entwickeln. Das regionale Programm kann durch die Änderung des Masterplans noch korrigiert werden (vgl. Abb. 5.8).<sup>27</sup>

- **Vermeidung des Übergewichtes der Wohnraumfunktion und der Wirtschaftsentwicklung.**

Als ein ganzheitliches soziales und ökologisches System soll die

<sup>22</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. Almere, Shenzhen, Cergy-Pontoise.

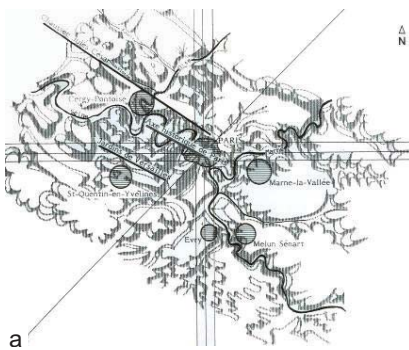
<sup>23</sup> Anmerkung: Hong Kong hat durch die Neuen Städte die regionale Urbanisierung des ganzen Stadtstaates gesteuert und realisiert, angefangen bei der Monozentralität, bis hin zu einem vernetzten regionalen Modul, welches aus der Metropole nun eine Summe mehrerer Stadteile gemacht hat. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 60

<sup>24</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26, 112

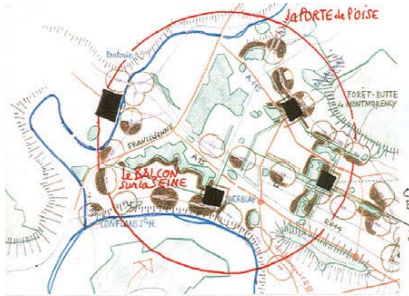
<sup>25</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 46

<sup>26</sup> Anmerkung des Verfassers: „Priority is given to long-term development planning for the entire urban region, of which new towns are only individual elements among many others. In particular, new towns are fitted into transport and traffic systems that should provide every citizen with greater freedom of choice in such fields as business relationships social life and leisure activities, a freedom which only major urban centers can provide.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. VII

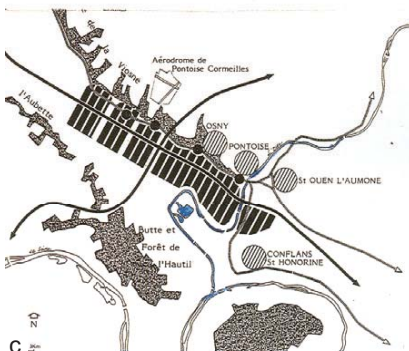
<sup>27</sup> Anmerkung: In Harlow und Shenzhen änderte sich die Einwohnerzahl und das Stadtumfeld mehrmals (siehe Fallbeispiele Harlow, Shenzhen; Kapitel 2, 3). In Cergy-Pontoise ist das Hauptstadtzentrum sogar umgelegt worden. vgl.: Interview mit Bertrand, Warnier, Stadtplanungsamt-Chef von Cergy-Pontoise.



a: Die fünf Pariser Neuen Städte im Talgebiet entlang der Seine mit einer Reihe von Kulturachsen.



b



c



d

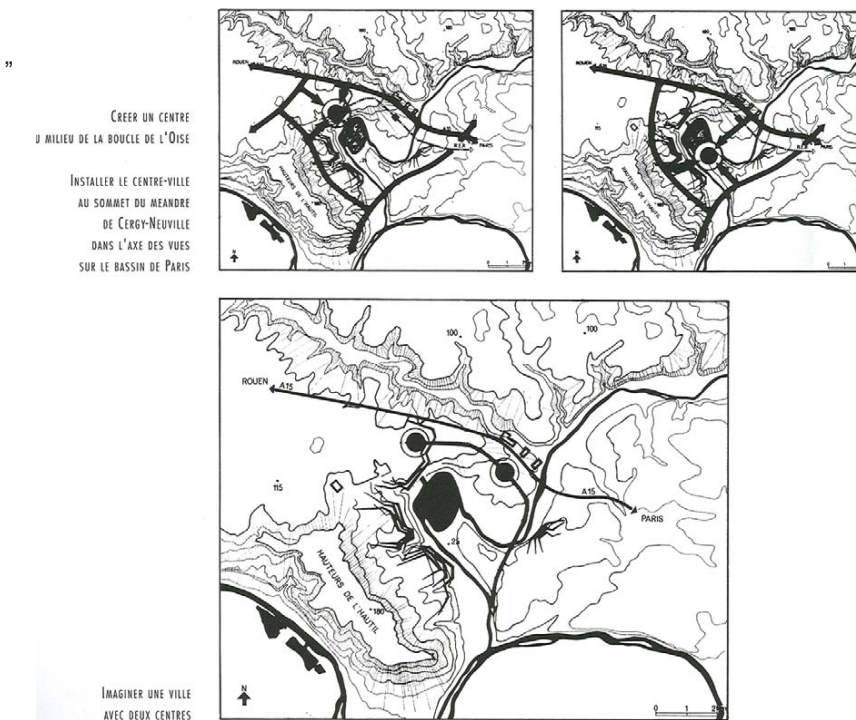
**Abb. 5.7 a-d**  
Die Untersuchung des regionalen Entwicklungskonzeptes von Cergy-Pontoise 1961 bis 1964; unterschiedliche regionale Entwicklungs-Modelle werden diskutiert.



Neue Stadt wie eine typische Stadt funktionieren, gesellschaftlich wie wirtschaftlich, soweit dies die regionalen Rahmenbedingungen ermöglichen.

- **Ein konkretes Ziel für die Neue Stadt und das Stadtquartier.**

Das Leitthema der Neuen Stadt, besonders das des Stadtquartiers, ermöglicht eine starke Unterstützung der regionalen Wirtschaftszweige, einen Teil der Identität, ein Hauptziel, um welches herum die vielfältigen Funktionen organisiert werden. Die Nutzungsmischung und die tiefgehende Vernetzung der Region, reduzieren extreme wirtschaftliche Abhängigkeit.



**Abb. 5.8**  
Cergy-Pontoise, Umlegung des Zentrums.



**Abb. 5.6**  
Die Science-City“ Aspern in Wien



**Abb. 5.9**  
*Der Urban Sprawl entlang des -  
 Ostufers, das Westufer weist noch  
 die Perfluss-Landschaft auf*

In **China** sind die komplexen Entwicklungsziele, insbesondere die der Wirtschaft, die bedeutendsten Aspekte der modernen Neuen Städte, die Wohnnutzung hat oft eher eine untergeordnete Funktion. Das „Stadtbild“ und seine Bedeutung ist immer einer der wichtigsten Teile der Stadtentwicklung. Die Neue Stadt in China vertritt dabei teilweise die Zukunft der Mutterstadt, die Wirtschaftskraft der Region und das Bild der staatlichen Urbanisierungsprozesse, ein gemischtes „Politik“-Image.<sup>28</sup> Nicht zuletzt ist die Einnahmequelle der Landveräußerung der Neuen Stadt ein aktuelles aber nicht nachhaltiges Stadtentwicklungsmodul. Dies gefährdet die soziale Ausgewogenheit und erhöht die Gefahr eines wirtschaftlichen Zusammenbruchs.<sup>29</sup>

#### Grundsatz In China

- Die paternalistische chinesische Regierung soll das **Gleichgewicht zwischen öffentlichem und privatem Interesse** im Leitbild entwickeln und dabei den Inhalt des öffentlichen Interesses repräsentieren. So beispielweise die Stadtentwicklung zu fördern, nicht nur in Hinblick auf Wirtschaftsentwicklung, sondern auch in Bezug auf ökologische und soziologische Entwicklungsziele und -erfordernisse.

Die Metropolen und Großstädte sind heute schon die **zentrale Kraft** der chinesischen Wirtschaftsentwicklung und der Verstädterung. Die Neue Stadt als Dezentralisierungswerkzeug der Metropolen und der Großstädte ist ein unersetzliches Element, als Alternative zum „Urban Sprawl“ (vgl. Abb. 5.9<sup>30</sup>).

- Der individuelle Entwicklungshintergrund und dessen Ziele benötigen jeweilige **Machbarkeitsstudien**. In Bezug auf die Mittel- und Kleinstadt soll besonders die ökonomische Machbarkeit überprüft werden. Unter acht Neuen Städten der Neuen Stadt-Planung Shanghai's vertreten Anting und Chengqiao jeweils das Ziel der **Dezentralisierung und Verstädterung**, Chengqiao ist auch Dienstleistungskern und Verstädterungspol auf dem Land. Dabei soll ihre Versorgungseinrichtung, ihr infrastrukturelles Layout und das Einwohnerziel zusammen mit anderen Modulen geplant werden.
- **Das eindeutige Wirtschaftsziel**, wie das der „Science-Stadt“, der „Touristen-Stadt“ oder der „Uni-Stadt“, ist die ideale Impulskraft für die Neue Stadt, jedoch ist dabei eine einseitige Konzentration, quantitativ wie auch räumlich zu vermeiden, die vielfältige Verzahnung der Stadtfunktionen zu fördern, damit in der Neuen Stadt keine „Schlaf- und Industrie-Stadtteile“ entstehen.

<sup>28</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 91

<sup>29</sup> Anmerkung: wie Lijiang, Yulong. siehe: Kapitel 3.5.5 Fallbeispiele Lijiang Bewertung

<sup>30</sup> Vgl.: ISA Stadtbauatelier Forschungsarbeit, 2010

### 5.1.3 Die Organisation und Umsetzung

Die Neue Stadt ist ein langfristiges, teures und kompliziertes Projekt, es bringt die Aufwertung der Immobilienwerte und nachhaltige Steuervorteile mit sich, in negativen Fällen aber auch soziale und städtebauliche Misserfolge. Die Sozial- und Finanzpolitik der Neuen Stadt ist eine Aufgabe mit hohem Risiko, von der mehrere Generationen betroffen sein können. In der Praxis, in Europa wie auch in Asien, werden die Neuen Städte deswegen **überwiegend von Vertretern der Regierung - den Entwicklungsgesellschaften** - gelenkt. Eine Top-Down-Organisationsstruktur dominiert diese Prozesse. Dies ist offensichtlich - deutlich einfacher, effektiver und besser durchsetzbar - und wird als ausgewogen, wie auch als selbstverständlich akzeptiert weil in den Planungs- und Bauprozessen der Neuen Stadt die **zukünftigen Bewohner meist noch nicht anwesend** sind.

- Der wichtigste Teil der Gartenstadt-Theorie besteht in dem **gemeinsamen Eigentum** der Neuen Stadt und ihres „Profits“, ihres wirtschaftlichen Ertrages.<sup>31</sup>
- Bis zu der dritten Generation der Neuen Städte war **die zentrale politische Führung** der Hauptinitiator, seit der dritten Generation werden die privaten Investoren mit einbezogen.
- Erst ab den 1980er Jahren erschien eine ähnliche neue Tendenz in der Stadtplanungspraxis welche bis heute anhält, nämlich die, dass **die zukünftigen Stadtbewohner zunehmend in früheren Phasen der Stadtplanung an den Planungs- und Bauprozessen partizipieren**.

#### 5.1.3.1 Die Herkunft der Grundstücke

Das Grundstück ist die Kernressource der Neuen Stadt. Bei dessen Erwerb geht es um die Koordinierung **zwischen der Regierung, den ursprünglich dort lebenden Bewohnern und den lokalen Kommunen**.

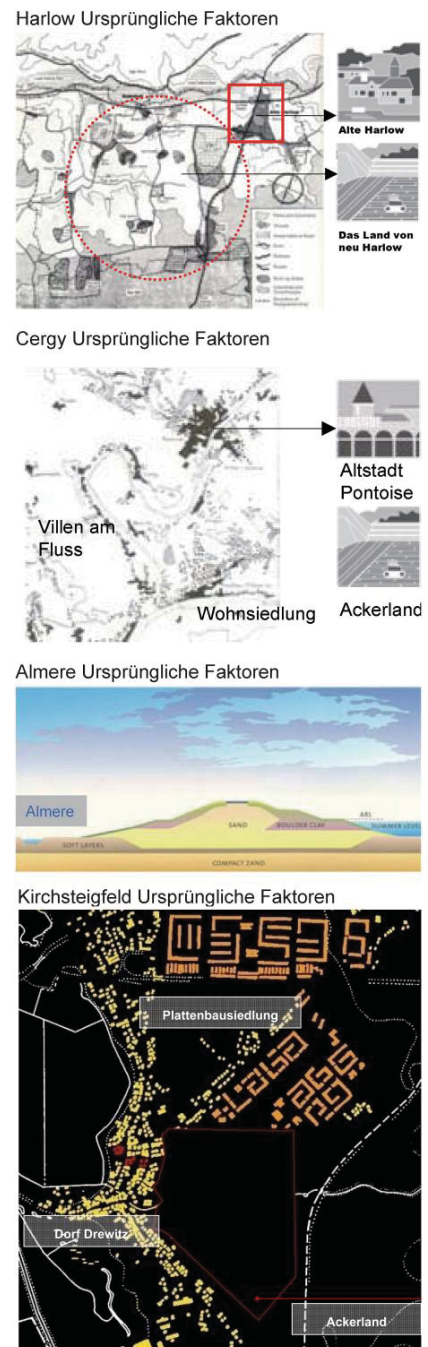
- In der ersten Generation wurde die Erschließung der Neuen Stadt nicht nur durch das „**New Town-Recht**“ garantiert, sondern auch direkt von dem „**New Town-Committee**“ unter der Leitung des „**Ministry of Town and Country Planning**“ kontrolliert, auch wurden **die Rechte der lokalen Kommunen teilweise beschränkt**.<sup>32</sup>
- In Paris - Cergy-Pontoise wurden die **beteiligten Kommunen unter einer neuen Regierung zusammengefasst**.<sup>33</sup> Sie beauftragte die Entwicklungsgesellschaft damit, in den nachfolgenden 30 Jahren die Neue Stadt zu bauen.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Anmerkung des Verfassers: Dieser Grundsatz wird aber nur in dem Neuen Stadt-Experiment Letchworth verfolgt.

<sup>32</sup> Vgl.: Ward: 1992, S. 90-91

<sup>33</sup> Anmerkung: Die Entwicklungsprinzipien der Region Paris beinhalten: „Existing cities and villages cannot be left out of the picture. Any conflict between their residents and the new inhabitants must be avoided, creating a real interdependent community of citizens. Construction of new towns must not impede the development of these other areas that have a role to play in the global sociological balance.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 211

<sup>34</sup> Anmerkung: Einzelne Kommunen und Dörfer durften sich jedoch gegen die regionale Politik stellen, einige stimmten tatsächlich erst nach 20 Jahren zu. So wurde rund um die bestehenden Dörfer, die nicht der Neuen Stadt

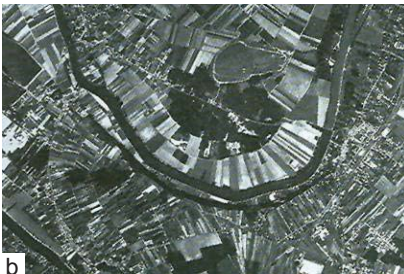


**Abb. 5.10**  
Herkunft der Grundstücke der Neuen Städte





a



b

**Abb. 5.11 a,b**  
Cergy-Pontoise 1999 und 1969, um den zentralen See der Stadt herum ist eine Vielzahl von Bauernhöfen und Ackerland gelegen.

- Nach den 1980er Jahren belegten die Neuen Stadt-Quartiere zuerst die Brachflächen, kombiniert mit dem Schutz der Landschaft und der Naturschutzgebiete, diese Entwicklung wurde **direkt von der Stadt oder der Region gesteuert. Die lokalen Kommunen bekamen dabei immer größere Kontrollrechte zugesprochen** (vgl. Abb. 5.10).

#### Grundsatz:

- Voraussetzung für die Auswahl der Lage der Neuen Stadt muss ein **schonender Umgang** mit wertvollen Landschaftsflächen und Naturschutzgebieten, ursprünglichen Kulturdenkmälern, besonderer Topographie, der landwirtschaftlichen Agglomerationen, Orten, Feldern, Lebensräumen (mit hohem ökologischen, kulturellem oder ästhetischem Wert) sein, auch sollen diese weiterentwickelt werden.<sup>35</sup> Sie sind eigenständige Lebensorganismen und können wesentlicher Teil der Stadtkultur der Neuen Stadt werden (vgl. Abb. 5.11).<sup>36</sup>
- Die ausgereifte Dienstleistungsinfrastruktur der **bestehenden städtebaulichen Umwelt** (vom Dorf bis zum Stadtrand), ist das hilfreiche Fördermittel der Anfangsphase der Neuen Stadt-Entwicklung.<sup>37</sup>
- Diese Entwicklung erfolgt auf Basis des „**Kompakte Stadt**“-Prinzips. Die Prüfung und der sparsame Umgang mit den Raummodulen und Baudichten von beispielsweise Industrie- und Gewerbeparks, vermeidet einen unnötigen Grundstücksverbrauch. Dies ist eine wesentliche Quelle von Urbanität und Stadtlebendigkeit.
- **Beteiligung der Kommune** an der Entwicklung der Neuen Stadt - die Einbeziehung oder direkte Führung der Neuen Stadt-Entwicklung durch die lokalen Kommunen unter Kontrolle der Regierung ist zweckmäßig.
- **Soziale Gerechtigkeit bei Grundstückserwerb, Gewinn und Gewinnverteilung** - gerechte, offene, soziale Formen des Grundstückserwerbs, der Gewinnverteilung sowie der Gewinnverwendung bei dem Bau einer Neuen Stadt sind zu gewährleisten.
- **Einbeziehung und Beteiligung der ursprünglichen Bewohner** - ihrer Beteiligungswünsche, ihres ihnen zustehenden Aufwertungsgewinn-Anteils und ihrer Zukunft ist zu beachten. So ist z.B. nach dem Bau der Neuen Stadt die Vermeidung einer

---

zugeordnet werden wollten und das alte Stadtzentrum Pontoise, Saint-Quen-l'Aumône, die Neue Stadt gebaut. vgl.: Etablissement Public D' Aménagement Cergy-Pontoise: 1999, S. 2, 8

<sup>35</sup> Anmerkung: wie beispielsweise die Ackerflächen an dem Kanal, bei der Entwicklung von Cergy-Pontoise. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42

<sup>36</sup> Anmerkung des Verfassers: In Milton Keynes, „They won out to the extent that each was ‚given‘ a grid square to design and they did just that-starting from scratch as if nothing else would ever exist“ Jeff Bishop Milton Keynes: The best of Both Worlds: Public and Professional Views of a New City (Bristol: School for Advanced Urban Studies, Occasional Paper 24, 1986). siehe: Ward: 1992, S. 19

<sup>37</sup> Vgl.: Cullingworth: 1972, S. 236

gesellschaftlichen und räumlichen Konzentration und Segregation in der Neuen Stadt zu gewährleisten.

- In **China** läuft der Erwerb des Grundstückes aufgrund des **staatlichen Grundstückseigentums** ohne strenge Kontrollen ab. Das erste Problem dabei ist ein unkontrollierter Baulandverbrauch. Das zweite Problem ist, dass das Land der Bauern günstig angekauft wird und diese nicht angemessen entschädigt werden. Dies birgt ein hohes soziales Risiko.<sup>38</sup> Die neu erschlossenen Grundstücke werden mit einem durchschnittlichen Gewinn von 30 Prozent verkauft und der daraus resultierende Profit direkt zwischen der lokalen Stadt, der zentralen Stadt sowie indirekt unter den Stadtbewohnern aufgeteilt.<sup>39</sup> Die lokalen Kommunen stehen deswegen auf der Seite dieser flächenverzehrenden Politik der Grundstückerschließung. Diese aber verbreitert weiter die soziale Kluft zwischen der Stadt und dem Land, der Neuen Stadt und den umliegenden Orten (vgl. Abb. 5.12).

Die Grundsätze in China:

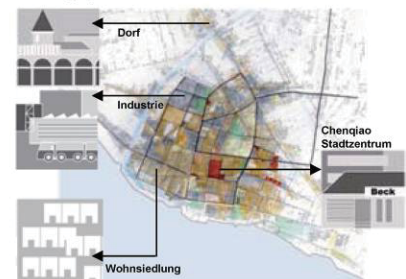
- Das **Grundstücksankauf-System** muss verändert werden. Zwischen den ursprünglichen Bewohnern, der Stadt und der lokalen Kommune ist eine gerechte Verteilung anzustreben. Die Rendite ist zu reduzieren.
- Der immer stärker zunehmende **Grundstücksbedarf** der Stadterweiterung muss kontrolliert werden.<sup>40</sup> Die zentrale Regierung soll eine Leitlinie des Landverbrauchs in China entwickeln.
- Die Kompakte Stadt und eine dementsprechende **Baudichte der Neuen Stadt** sollen als wichtige Prinzipien weitgehend beachtet und quantitativ reguliert werden, insbesondere in Industrie- und Gewerbegebieten. Die Neue Stadt soll dem Schutz der ökologischen Umwelt Rechnung tragen.
- Die Neue Stadt soll den Anforderungen an eine **sozial nachhaltige Entwicklung** gerecht werden.
  1. Eine angemessene und gerechte Entschädigung der ursprünglichen Bewohner soll gewährleistet werden, dies ermöglicht ihre positive Integration als eine wichtige Gruppe der Neuen Stadt-Gesellschaft.
  2. Die Wünsche der Dorfbewohner sollen beachtet werden, sie sollen bewusst als eine Gesellschaftseinheit behandelt werden, insbesondere in Bezug auf ihre Lebensumwelt - die ehemaligen Dörfer. Diese kann durch eine landschaftliche Pufferzone, welche um die Dörfer herum angelegt ist, mit der Neuen

Shenzhen Quell des Stadtländes



Einkaufsstraße

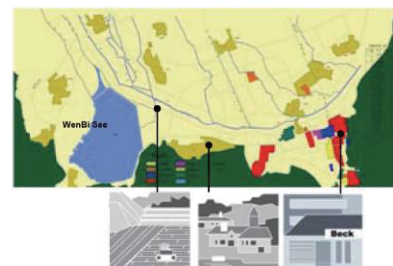
Chengqiao Quell des Stadtländes



Ningbo Quell des Stadtländes



Yulong Quell des Stadtländes



Ursprüngliche Landschaft und Städtebau

**Abb. 5.12**  
Herkunft der Grundstücke der Neuen Städte

<sup>38</sup> Anmerkung: Der Profit wird so verteilt: die lokale Regierung erhält 20 bis 30 Prozent, die Entwicklungsgesellschaft 40 bis 50 Prozent, das Dorf 25 bis 30 Prozent und die Bauern 5 bis 10 Prozent. vgl.: Xia, Shuzhang; Wang, Fengyun: 2010, S. 03

<sup>39</sup> Vgl.: Xia, Shuzhang; Wang, Fengyun: 2010, S. 01

<sup>40</sup> Anmerkung: In Asien, in den Stadtstaaten wie Hong Kong und Singapur mit begrenzten Entwicklungsräumen und zusammenhängenden Grundstücksflächen wird die Lage der Neuen Stadt meist von der verfügbaren Grundstücksquelle bestimmt. vgl.: R. Phillips David; G.O. Yeh Anthony: 1993, S. 41



Stadt-Umwelt kombiniert werden.<sup>41</sup> Zusätzlich zu der Versorgung durch Sozialwohnungen soll die Stadtverwaltung die Überfüllung der Dörfer in der Stadt vermeiden.<sup>42</sup>

### 5.1.3.2 Die Finanzierung der Neuen Stadt

Die ehemals **staatlich finanzierte Neue Stadt** hat sich in Europa wie in Asien allmählich zu einer **Kombination aus Förderung durch öffentliches und privates Kapital** gewandelt. Seit den 1990er Jahren werden sehr viele Neue Stadt-Quartiere aus rein privatem Kapital finanziert; durch einen **städtebaulichen Vertrag** wird die Durchsetzung kontrolliert.<sup>43</sup> Jedoch ist die reine Finanzierung durch Privatkapital bei einer Neuen Stadt von mehr als 50.000 Einwohnern noch selten. Die **Unterstützungsinstrumente der zentralen Stadt** bestehen aus Darlehen mit niedrigen Zinsen und Steuervergünstigungen sowie der Übernahme der regionalen Erschließung, Infrastruktur und den öffentlichen Einrichtungen.

Basiert die Neue Stadt-Entwicklung auf einer Reihe von politischen und finanziellen Unterstützungen (**Darlehen, Infrastrukturrealisierung**), einschließlich der **indirekten Förderung der regionalen Wirtschaft und Gesellschaft**, sind die Neuen Städte oft **ein wirtschaftlicher Erfolg**.

Die Entwicklungsgesellschaft hat finanzielle Autonomie und Verantwortung. Außer bei der ersten Generation Neuer Städte wurde die Entwicklungsgesellschaft von Seiten des Staates stark kontrolliert<sup>44</sup> und direkt gefördert, ihre Profite flossen dem Staat zu, jedoch liegt das **Verlustrisiko eher bei der Neue Stadt-Regierung**<sup>45</sup>.

#### Grundsatz:

- **Entwicklung eines kombinierten Finanzierungsinstrumentariums**, Kombination von Initial- und Grundfinanzierung der Neuen Stadt-Entwicklung durch vielschichtige Quellen, von Seiten des Staates und der staatlichen Entwicklungsträger bis hin zu privaten Unternehmen. Ein einseitiges Investment durch einen Finanzierungsträger soll vermieden werden. Dies garantiert eine bessere Orientierung auf vielfältige Interessen, nämlich auf zentrale und lokale sowie soziale und marktorientierte Bedürfnisse. Es ermöglicht eine bessere Berücksichtigung dieser, insbesondere der wechselnden Marktbedürfnisse. Diese wechselnden Trends sollen berücksichtigt werden, jedoch nicht das langfristige Gesamtentwicklungsziel der Neuen Städte verändern.

<sup>41</sup> Anmerkung: Cergy-Pontoise. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 27, 32

<sup>42</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 97

<sup>43</sup> Anmerkung: wie z.B. das Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66

<sup>44</sup> Vgl.: Cullingworth: 1972, S. 240

<sup>45</sup> Vgl.: Cullingworth: 1972, S. 240

**In China** wird die Neue Stadt als ein Profitprojekt betrachtet. Die obere Regierung fördert die Neue Stadt nur geringfügig direkt, inklusive der regionalen Infrastruktur.<sup>46</sup> Die Grundstücksannahme und die Grundstücksvergabe sind die finanziellen Hauptquellen der Entwicklungsgesellschaft, ergänzt durch Darlehen und politische Förderung.<sup>47</sup> Dies erzeugt das **Bedürfnis nach höheren Renditen in kurzen Zeiträumen**, woraus **kurzfristige Interessen** und die **Vernachlässigung des Gemeinwohls und der vielfältigen, komplexen Bedürfnisse der Stadtbewohner** resultieren. Die finanzielle Steuerung und Abwicklung - der Finanzfluss - durch die städtische Entwicklungsgesellschaft ist dabei für die Stadtbewohner nicht transparent.

#### **Grundsatz in China:**

- Eine **diversifizierte Finanzierungsquelle ermöglicht den Städtebau in großem Maßstab, unter Berücksichtigung der vielschichtigen Interessen und reduziert so die Risiken der Neuen Stadt-Entwicklung**. Die extreme Abhängigkeit von der Einnahmequelle aus dem Grundstücksverkauf kann nur durch breit aufgestellte Finanzierungsoptionen abgeschwächt werden. Der Staat und die Stadt sollen, als ein Mittel der politischen Führungsstärke, direkt oder indirekt an der Finanzierung der neuen Kommunen beteiligt sein.

- **Trotz der begrenzten Finanzierungsquelle soll der extreme Eingriff der privaten Investment-Organisation vermieden werden.**

In einigen besonderen Fällen spielt der Investor die Hauptrolle in einigen Neuen Städten.<sup>48</sup> Dies kann eine wichtige Ergänzung des chinesischen Städtebaus sein.

- Die Entwicklungsgesellschaft soll die **wirtschaftliche Unabhängigkeit** behalten, bedarf jedoch, im öffentlichen Interesse, der staatlichen Kontrolle und soll, als Vertreter der öffentlichen Hand, alle Finanztransaktionen, sowohl intern wie auch extern, auf Basis höchster Transparenz veröffentlichen.<sup>49</sup>

- Die **Spekulation in Bezug auf das Grundstück und die Immobilien**, von der Stadt bis hin zu Privatpersonen, soll verhindert werden.

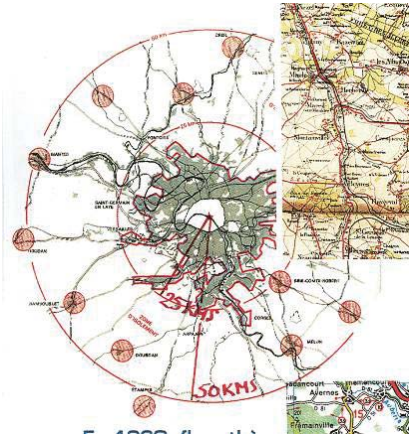
---

<sup>46</sup> Anmerkung des Verfassers: Nur zwei Prozent in Shenzhen, China.

<sup>47</sup> Anmerkung des Verfassers: Ca. 30 Prozent in Shenzhen, China.

<sup>48</sup> Anmerkung: In Yulong schloss die Regierung mit dem Investor einen Vertrag ab. Der Investor gründete die Entwicklungsgesellschaft, finanzierte mehr als 70 Prozent des Städtebaus- nicht nur den Wohnungsbau, sondern auch die öffentlichen Einrichtungen und die Infrastruktur, führte den Großteil der Arbeiten durch und kontrollierte die Arbeitsprozesse. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 147

<sup>49</sup> Anmerkung: z.B. Cergy-Pontoise, „constant direct involvement of leading public finance experts and financial institutions (of Finance Ministry in France)“ in der Neuen Stadt-Entwicklung ist ein hilfreiches Mittel hierbei gewesen. siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. IX



**Abb. 5.13**  
Die regionale Planung von Paris Hinter der Neuen Stadt Cergy-Pontoise steht der Wille des französischen Staates einer kontrollierten Urbanisierung zu begegnen durch: die Beratung durch IAURP (staatliches Forschungsinstitut); die Stadtregion Paris als Planungsträger von acht Neuen Städten um Paris durch die regionale Planung; den staatlichen Entwicklungsträger (EPA) und - last but not least - den Zusammenschluss der Kommunen (SAN), auf deren Gelände die Neue Stadt entwickelt wird.

### 5.1.3.3 Die Steuerung der Neuen Stadt-Entwicklung

Die Neue Stadt braucht einen starken Initiator mit finanzieller und politischer Unterstützung, der trotz aller Hindernisse die Entwicklung der Neuen Stadt als Gesamtwurf bis zu ihrer Fertigstellung leiten kann. Die typische Steuerung der Neuen Stadt erfolgt in zwei Phasen, welche zeitlich aufeinander folgen und in der Übergangsphase auch in Konflikt miteinander geraten können:

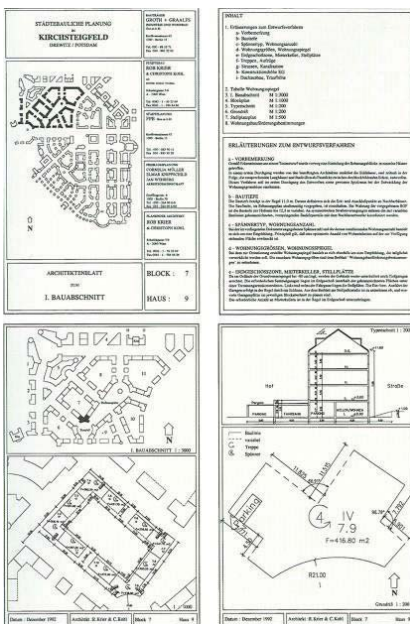
- a) Steuerung durch den Entwicklungsträger<sup>50</sup>
- b) Steuerung durch die neue Kommunalverwaltung

Die Entwicklungsgesellschaft besitzt wirtschaftliche Unabhängigkeit, führt den Bau der Neuen Stadt durch und vertritt als Entwicklungsträger:

- die vielfältigen Bedürfnisse der zukünftigen Stadtbewohner
- ein marktfähiges Projekt und die Interessen der Initiatoren
- eine enge Kooperation zwischen dem Staat, der Mutterstadt, den lokalen Kommunen und der Privatwirtschaft

Die **Entwicklungsgesellschaft** soll dabei Koordinator zwischen den verschiedenen Interessengruppen und den **sozialen und wirtschaftlichen Interessen** sein (vgl. Abb. 5.13).<sup>51 52 53</sup> (vgl. Abb. 5.14)

Die neuen Kommunalverwaltungen vertreten eher die **sozialen Interessen der Neue Stadt-Kommunen**, verwalten die **öffentlichen Einrichtungen** schon in deren Bauphase und übernehmen **das Kapital und das Verwaltungsrecht** nach der baulichen Reife der Neuen Stadt - üblicherweise nach mehr als 20 Jahren. Im Vergleich zu dem Entwicklungsträger vertreten sie vor allem die **gesellschaftlichen Interessen**. Ab den 1970er Jahren, mit der Reduzierung der Größe der Neuen Städte, besaßen die lokalen Kommunen in Europa mehr Rechte, durch die Kooperation mit privaten Firmen, die Neue Stadt-Quartiere direkt zu entwickeln und zu lenken. Die privaten Firmen haben dabei die Verantwortung in Bezug auf die Marktorientierung, die Finanzierung, den Bau und den Immobilienverkauf der Neuen Stadt wie z.B. bei dem Kirchsteigfeld (vgl. Abb. 5.15).<sup>54</sup>



**Abb. 5.15**  
Das Architektenblatt verwandelt die Anforderung der Stadt in Baurecht, so wird auch die Farbe, die Sichtachse, die Förderungsform etc. bestimmt.

<sup>50</sup> Anmerkung: Obwohl die Entwicklungsgesellschaften überwiegend öffentlich sind, gibt es Beispiele wie Tapiola (Finnland, 1951 gegründet, 16.001 EW 2006), welche durch rein private - NGO's -, ohne die Unterstützung der Stadt, erfolgreich durchgeführt wurden. vgl.: Galantay: 1975, S. 62-65

<sup>51</sup> Anmerkung: Die Beziehung zwischen der Mutterstadt und der lokalen Regierung ist oft nicht harmonisch und kann zu organisatorischen Problemen führen, welche sogar in erhebliche Rechtsstreitigkeiten ausufern können. vgl.: Cullingworth: 1972, S. 239-240

<sup>52</sup> Anmerkung des Verfassers: „Silkin, speaking in the Victoria Hall in Old Harlow in January 1948, said: Harlow does appear to be the only one of the new towns which has not gone to the courts.“ siehe: Gibberd: 1980, S.16

<sup>53</sup> Anmerkung des Verfassers: „In fact, although the corporations appeared all-powerful, they needed a great deal of professional knowingsness to cope with shifts of central government policy and annual financial uncertainty in the post-war 'stop-go' economy.“ siehe: Ward: 1992 S. 36,72

<sup>54</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66

Der Prozess der Verantwortungsübernahme und Weitergabe der Verantwortung hat sich im Grunde in allen untersuchten Beispielen von der **Zentralverantwortung zur Selbstverantwortung** gewandelt (vgl. Abb. 5.16).<sup>55 56</sup>

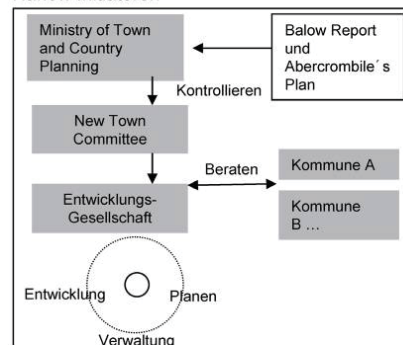
Aufgrund der Anonymität der zukünftigen Stadtbewohner ist in den meisten Neuen Städten die Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse in unterschiedlichem Maße vernachlässigt.<sup>57</sup> In der aktuellen Neuen Städtebau-Praxis in Europa sind die möglichen Eigentumsbesitzer vor und während des Bauprozesses in Form der **Bürgerinitiative** zu einer umfangreichen, wichtigen und positiv wirkenden Kraft geworden.<sup>58</sup>

Die Verantwortung, ausgewogen mit den aktuellen Alltagsproblemen umzugehen, mit denen die Menschen konfrontiert werden, liegt neben dem Hauptinitiator der Neuen Stadt angesichts der sich immer stärker verbreitenden Selbstverantwortung bei den Bürgerinitiativen, welche einen starken Willen haben diese Probleme zu lösen.<sup>59</sup>

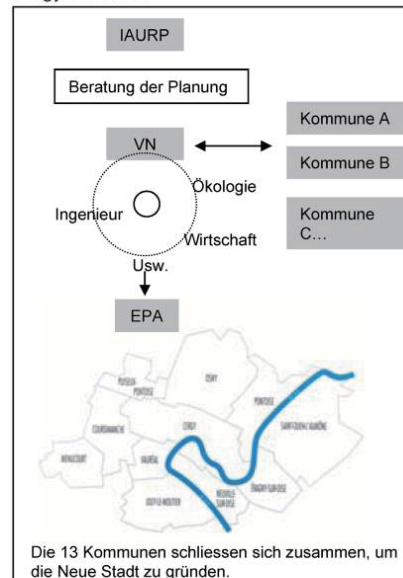
**Grundsatz:**

- **Ein starker Initiator als Koordinator**  
Voraussetzung für die Entwicklung und Realisierung einer Neuen Stadt ist immer ein starker Initiator - der Staat, eine Provinz, eine Stadt oder ein privates Unternehmen, welche jedoch eine soziale Einheit wie eine Stadt oder ein Stadtquartier nicht allein realisieren dürfen und können (vgl. Abb. 5.16).
- **Kombination von staatlicher Steuerung und privater Wirtschaft**  
In aller Regel bedarf es hierbei des Zusammenwirkens mehrerer Institutionen und vielfältiger Interessen. In den Neuen Städten herrscht heute immer die Tendenz vor, das fachliche Bauen und die Pflege der Immobilien oder der öffentlichen Einrichtungen, der privaten Wirtschaft zu überlassen. Diese verfügt über eine hohe

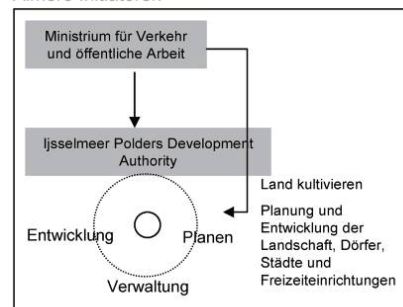
Harlow Initiatoren



Cergy Initiatoren



Almere Initiatoren



**Abb. 5.14**  
*Die Führungsgruppe der Neuen Städte*

<sup>55</sup> Anmerkung: Im Falle Harlow's initiierte der Staat über das New Town-Committee und eine Entwicklungsgesellschaft die Gründung und erste Entwicklungsphase der Stadt - immerhin für 25 Jahre - um die Stadt dann der zwischenzeitlich aufgebauten kommunalen Selbstverwaltung zu übergeben, die jetzt seit weiteren 25 Jahren die Verantwortung für die New Town trägt (bei Harlow sind es ca. 32 Jahre). Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 6

<sup>56</sup> Anmerkung: Auch bei Cergy-Pontoise war es zunächst der Staat und die Region Paris, vertreten durch den staatlichen Präfekten, welche die Arbeit begannen, um sie dann an einen staatlichen Entwicklungsträger, die EPA (Etablissement d'aménagement Public) zu übergeben, welche die Verantwortung nach ca. 30 Jahren an die neue kommunale Selbstverwaltung (SAN) weiterreichte. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 26, 27, 30

<sup>57</sup> Anmerkung des Verfassers: „Most new town reports show slight concern for people's preferences.“ siehe: Ward Colin: 1993, S. 36

<sup>58</sup> Anmerkung des Verfassers: Beispielsweise werden in Tübingen die privaten Baugemeinschaften und Bewohner in diesen Ausgleich mit einbezogen.

<sup>59</sup> Anmerkung des Verfassers: In der Regionalplanung und Neuen Stadt-Planung von Paris gibt es bereits folgendes Prinzip: "The mechanisms of town construction give the development corporations a lot of power. They must try to limit their own authority and bring about conditions which favor the individual initiative of promoters, architects and residents." siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 211



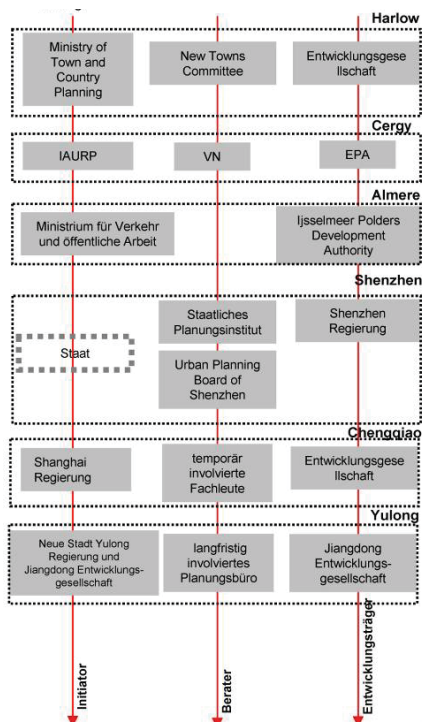


Abb. 5.16

Die wichtigsten Interessengruppen der Neuen Städte

Sensibilität für die Marktbedürfnisse sowie das fachliche Know-How, um die Immobilienentwicklung und -verwaltung zu managen. Zudem ist sie eine ausgleichende Kraft gegenüber dem „allmächtigen“ staatlichen Initiator der Neuen Stadt.

- **Städtebauliche Verträge als Koordinationsinstrument**

Um die Gefahr einseitig orientierter Entscheidungen privater Initiatoren zu vermeiden, sollen städtebauliche Verträge zwischen der öffentlichen Hand und den privaten Investoren vereinbart werden.

Ein **umfassender städtebaulicher Vertrag** sichert auf verschiedenen Ebenen die Zusammenarbeit und die vielfältigen gesellschaftlichen Interessen ab. Die kontinuierliche Leitung der Stadtentwicklung benötigt außerdem eine gemeinsame Werte-Anerkennung und schlussendlich die Fähigkeit des Stadtplanungsamtes, in Hinblick auf die Überwachung und Beratung durch qualifiziertes Personal.<sup>60</sup>

- **Bürgerinitiativen als neu aufkommende Kraft in der Stadtentwicklungsplanung**

Stadtentwicklung soll nicht nur als Aufgabe der Stadt, sondern auch als Aufgabe **privater Bauherren** und **Baugemeinschaften** verstanden werden. Eine neue Tendenz dabei ist, diese als Stadtentwicklungsmotoren zu verstehen, wie in dem Beispiel der Tübinger Süd-Stadt. Mit Hilfe von geeigneten Stadtentwicklungswerkzeugen (z.B. Wohngemeinschaften, Workshops, Parzellierung etc.) können sie den Bau einzelner Häuser direkt finanzieren und deswegen schon in einer frühen Planungsphase teilnehmen. Dies hilft auch dabei, bereits frühzeitig der vielfältigen sozialen Dynamik der Gesellschaft gerecht zu werden.



**In China** sind die Steuerungs- und Verwaltungsformen noch nicht sehr weit entwickelt. Das politische System bedingt, dass die lokalen Städte der Zentralregierung absolut untergeordnet sind. Die Entwicklungsgesellschaft als Vertreter der oberen Regierungsebene ist in einer höheren Vormachtstellung. Die unabhängige Entwicklungsgesellschaft ist kein typischer Entwicklungsträger der zahlreichen Neuen Städte. Als eine der frühesten modernen Neuen Stadt in China wird Shenzhen von dem UPBSZ (Urban Planning Board Shenzhen), als Vertreter der Regierung, in Bezug auf ihre städtebauliche Arbeit bis jetzt geleitet. Diese Module werden weiterhin in einigen anderen chinesischen Städten benutzt, vor dem Hintergrund der starken Regierungskontrolle oder der geringen ökonomischen Erfahrung. Das „**Verwaltungskomitee der Entwicklungszone** (开发区管委会)“, eine untergeordnete Organisation der Regierung, dominiert in vielen Neuen Städten deren Stadtentwicklung und verfügt über unbegrenzt und unüberschaubares Verwaltungs- sowie Wirtschaftsrecht. Der politischen Hierarchie folgend, vertritt die Neue Stadt überwiegend die Planungsziele der oberen Regierung. In den letzten zehn Jahren ist die Entwicklungsgesellschaft mehr und mehr zum Entwicklungsträger geworden.<sup>61</sup> Jedoch führen die Undurchschaubarkeit des politischen Systems und das unkontrollierte Wirtschaftssystem zu fehlender demokratischer Kontrolle (vgl. Abb. 5.17).

**Grundsatz in China**

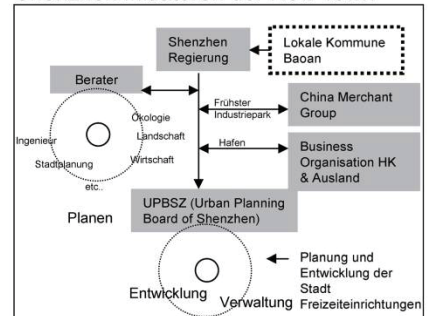
- Die **Entwicklungsgesellschaft** ist als eine der Standard-Führungsformen der Neuen Stadt **generell zu akzeptieren**, soll aber **politisch unabhängig sein**, die vielfältigen Interessen vertreten, insbesondere soll die Entwicklung nicht auf Kosten der sozialen Interessen der Stadteinwohner erfolgen.
- Ein **stabiles Beraterteam** - Ein stabiles externes Beraterteam und eine zentrale Forschungsinstitution unterstützen die Lokalregierung, welche nur begrenztes „Know how“ und Erfahrung hat, bei den komplizierten Städtebauprozessen in China. Ein festes lokales Stadtplanungsinstitut<sup>62</sup> oder die kontinuierliche Beratung durch kontinuierlich beteiligte Planungsteams<sup>63</sup> kann die Situation positiv beeinflussen.

<sup>61</sup> Anmerkung: Die Neue Stadt von Shanghai - Chengqiao - zeigt ein Standard-Modul, welches jetzt in China verbreitet benutzt wird. Eine unabhängige Wirtschaftsorganisation unter der Leitung der Regierung ist ein passendes Modul für eine komplizierte und langfristige Entwicklungsgeschichte. Die städtebauliche Arbeit der acht Neuen Städte von Shanghai und der meisten anderen chinesischen Neuen Städte wird auf diese Weise entwickelt und gesteuert. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 113

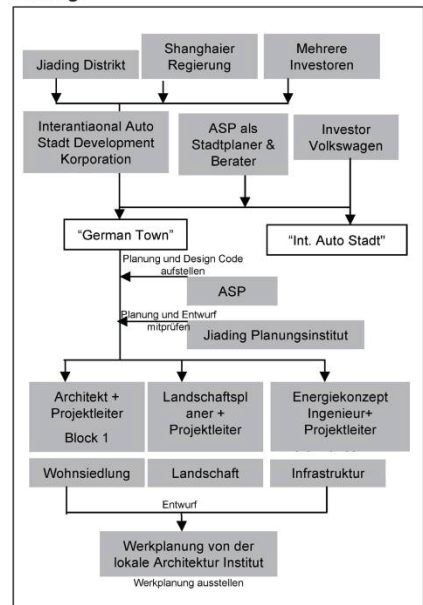
<sup>62</sup> Anmerkung: wie das Stadtplanungsinstitut in Shenzhen, wurde 1980 das Shenzhen Planning & Design Institute of Shenzhen begründet, welches u.a. die rechtlichen Pläne wie die Urban Design Guideline der Stadt Shenzhen bearbeitet. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 91

<sup>63</sup> Anmerkung des Verfassers: Wie das Provinz-Planungsinstitut von Yunnan bei der Neuen Stadt Yulong und AS&P (Albert Speer und Partner) bei der Neuen Stadt Anting - die Planungsbüros haben von der Konzeptplanung bis zu dem Architekturentwurf an den Planungsprozessen teilgenommen und bei den weiteren Prozessen beratend zur Seite gestanden.

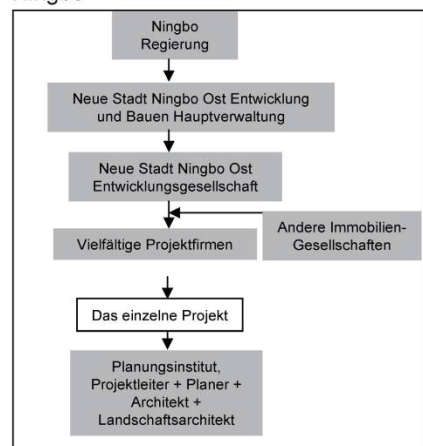
Shenzhen Initiatoren der New Town



Anting



Ningbo



**Abb. 5.17**  
Die Führungsgruppe der Neuen Städte

- **Die Entwicklung der Bürgerbeteiligung und der Industrie- und Handelskammern als Gegenkraft zu der Autonomie der Entwicklungsgesellschaft ist zu fördern.** Die lokalen Kommunen sollen weitere Rechte in Bezug auf die Stadtentwicklung erhalten. Damit wird die Bürgerbeteiligungs-Plattform als ein notwendiges Element einer „gesunden“ Stadtentwicklung betrachtet. Die vielfältigen Vereine sollen ebenfalls gefördert werden.<sup>64</sup> Insbesondere in der Neuen Stadt - in China - soll die Gegenkraft zu der Entwicklungsorganisation auf vielfältige Weise, aktiv und positiv gestaltend, in die Stadtentwicklung mit einbezogen werden.

#### 5.1.3.4 Die Planung der Neuen Stadt

Der Masterplan der Neuen Stadt beinhaltet vielfältige Ziele, ist Grundlage der Stadtentwicklung, steuert die Neue Stadt-Entwicklung in den langfristigen Realisierungsprozessen und ist die Grundlage und Plattform der Public-Private-Partnerships. Die Grundsätze der europäischen Stadtplanung haben sich in eindrucksvoller Weise von der Befriedigung **einseitiger materieller Bedürfnisse zu umfassenden Zielen, insbesondere zu kulturellen und gesellschaftlichen Bedürfnissen gewandelt**; dies erschwert aber aufgrund ihrer gesteigerten Komplexität auch die Planungsaufgabe.

Die erfolgreiche Neue Stadt-Planung in Westeuropa ist abhängig von **einem stabilen Planungsteam und dessen kontinuierlicher Arbeit in der Entwicklungsgesellschaft**, welche die detaillierten Planungsaufgaben in Auftrag gibt und kontrolliert.<sup>65</sup> Die hauptverantwortlichen Planer (wie etwa Sir Frederick Gibberd in der Neuen Stadt Harlow) beginnen oft schon mit der Mitarbeit an der regionalen Planung, wohnen und arbeiten für mehrere Jahrzehnte in der Neuen Stadt, sammeln dort persönlichen Erfahrungen, können die Neue Stadt ständig selbst überprüfen und eng mit der lokalen Regierung zusammenarbeiten, wodurch die Neue Stadt stetig verbessert werden kann.<sup>66</sup> Im Idealfall vertreten sie die **Doppelrolle von Stadtplanern und Stadtbewohnern gleichermaßen** (vgl. Abb. 5.18).

Zu einer wichtigen Interessengruppe gehören auch das **Planungsbüro bzw. dessen Mitarbeiter, die Berater sowie die oberen städtischen bzw. staatlichen Prüfstellen**. Sie helfen einerseits dabei, **eine starke Idee und das räumliche Entwicklungsbild** mit überregionalem Blickwinkel vor der politischen Ebene darzustellen und zu prüfen, z.B. wie



a



b

**Abb. 5.18 a,b**  
*Gibberd, Sir Frederick: Architekt, Landschaftsplaner, Masterplaner und Bewohner von Harlow. - Gleiches gilt für Heikki von Hertzen in Tapilola, Finnland.*  
 a: Ehrentafel  
 b: Bildhauerei-Skulptur von Gibberd, Sir Frederick

<sup>64</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Vereine werden in Almere als wichtige soziale Infrastruktur betrachtet und mit sehr günstigen Räumen versorgt. vgl.: Nawijin, K.E: 1979, S. 87, 88; In Harlow wird diese auch als wichtige Unterstützung der Stadt betrachtet. vgl.: Gibberd, Frederick: 1980, S. 126

<sup>65</sup> Anmerkung des Verfassers: „The study of urban districts primarily involves town planners who trained as architects, engineers, landscape designers, project planners, economists and financiers.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 227

<sup>66</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 10

die „TCPA (Town and Country Planning Association)“ in London (vgl. Abb. 5.19), andererseits können sie **vergleichbare Erfahrung** in die Neue Stadt einbringen. Sie begleiten oft den gesamten Erschließungsprozess. In der letzten Generation der Neuen Stadt-Entwicklung wird auch die **Bürgerinitiative** in den Entwurf mit einbezogen. Diese konnte bereits in der städtebaulichen Entwurfsphase erfolgreich mitwirken und effektiv dazu beitragen, die **Vielfalt des Stadtbildes** zu fördern.

**Grundsatz:**

- Ein „Think-Tank“ besteht aus **mehreren Fachrichtungen**, die **verschiedene soziale Schichten** vertreten und wird von einem **starken Koordinator** geleitet

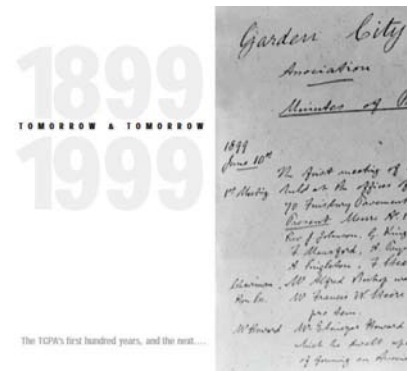
Die Qualität einer Stadt ist stark von den beteiligten Akteuren abhängig. Wettbewerbe und Workshops werden in einer frühen Phase der Entwicklungsplanung als eine Art des Brainstormings angewandt. Das Planungsbüro sowie Berater aus dem In- und Ausland helfen bei der Entwicklung der Entwurfsidee und bei der Einbeziehung internationaler Erfahrungen. Nur ein gut koordiniertes Team kann dabei den Aus- und Abgleich aller Bedingungen und der Bedürfnisse auf sozialer, technischer und gestalterischer Ebene sicherstellen. (vgl. Abb. 5.20).

- **Steuerung von Einzelplanungsprojekten durch ein hochqualifiziertes Team** mit ganzheitlichem Hauptziel und flexiblen Unterzielen

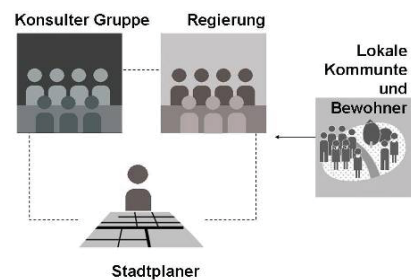
Die **Planung und die Entwicklung** einer Neuen Stadt besteht immer aus einer Reihe von Einzelplanungsvorhaben, die je nach Lage und Zeitphase unterschiedlichen, ja konträren Bedingungen unterworfen sein können. Ein kontinuierliches, stabiles und hochqualifiziertes Team hat die Möglichkeit ein stabiles Hauptziel langfristig zu verfolgen aber im Einzelfall auch flexibel auf veränderte Anforderungen reagieren zu können.<sup>67</sup>

- **Mehrstufige Kontrolle der Realisierbarkeit**

Die Durchführung von **Realisierbarkeitsstudien** schon in den frühen Phasen der Stadtentwicklung und eine **ständige erneuerte Selbstkontrolle der Realisierbarkeit** durch Wettbewerbe, Gutachten und Workshops für neue Planungs- und Entwicklungsphasen oder Phasen der Bürgerbeteiligung sind wichtig für den Erfolg einer Neue Stadt-Entwicklung.<sup>68</sup> Für die Neue Stadt sollten „Feedback-Mechanismen“ für die Realisierbarkeit geschaffen werden, welche die räumliche und zeitliche Flexibilität von Einzelplanungen einbeziehen



**Abb. 5.19**  
100 Jahre-Jubiläumsbuch der TCPA (1899 bis 1999).



**Abb. 5.20**  
Die Interessengruppe der Neuen Stadt

<sup>67</sup> Anmerkung: z.B. das „Q-Team“ der Erneuerung in Almere. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 55

<sup>68</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. die Reihe von Forschungsarbeiten der weiteren Entwicklung der „alten“ Neuen Stadt. The Royal Town Planning Institute: The New Towns: their Problem and Future, 2002; The house of commons: The New Towns: Their Problems and Future(R), 2002; House of Commons & Communities and Local Government Committee(UK): New towns: Follows-up, 2008





**Abb. 5.21 a-c**  
Dongtan (东滩), Ortsteil der Großgemeinde Chenjiazhen des Kreises, das „Vogelarten- und Naturschutzgebiet Dongtan (崇明东滩鸟类自然保护区)“ soll als die erste CO<sub>2</sub>-neutrale und autofreie „Öko-Stadt“ Asiens mit sehr hoher Energieeffizienz, durchdachter Abfallentsorgung und guter Luftqualität gebaut werden.

Durch mehrstufige Wettbewerbe ohne direkte Endergebnisse - beispielweise von dem Planungsbüro Atkins (a) oder dem ISA Stadtbauatelier (b), ist der Planungsgedanke zunehmend reifer bzw. klarer geworden, so dass folglich das erste Planziel (c) festgelegt werden konnte: eine Kooperation zwischen dem lokalen Planungsinstitut und dem ausländischen Büro ARUP, mit dem Ziel einer Einwohnerzahl von 30.000 Bewohnern im Jahr 2010 zu schaffen und dem Endziel von 500.000 Bewohnern im Jahr 2050.

In **China** befindet sich die Neue Stadt-Praxis seit langer Zeit in einer Situation, bei welcher anwendbare Forschung und wissenschaftliche Leitung fehlen. Um unverwechselbare Identität und einmalige Stadtbilder zu schaffen, werden zahlreiche **mehrstufige Wettbewerbe** durchgeführt **sowie** eine große Zahl **ausländischer und nationaler Planer sowie Berater** beteiligt (vgl. Abb. 5.21), deren Meinung in Bezug auf den lokalen städtebaulichen Kontext nur geringfügig in Frage gestellt wird. Jedoch sind die „**allmächtige**“ **politische Führung und der zukunftsorientierte Empirismus der Experten** treibende Kräfte für ihre Verwirklichung. **Die rasante und dynamische Entwicklung Chinas** erschwert weiter die Situation.<sup>69</sup> Angesichts des komplexen Wirtschafts- und politischen Systems, der fehlenden Machbarkeitsstudien bei der Erschließung,<sup>70</sup> aber insbesondere auch bei der Bevölkerungsplanung, ist ein **hochqualifiziertes, kontinuierlich arbeitendes Expertenteam**, welches ganzheitlich planen, prüfen und verwalten kann, **für die Zukunft Chinas von besonderer Bedeutung**.

#### Grundsatz in China

- **Einbindung lokaler Stadtplaner als Mitglieder des „Think-Tank“, des Kernteams der Planung und Realisierung**

Die Einbindung eines lokalen Stadtplaner-Teams in den „Think-Tank“, welches parallel die Rolle von Stadtbewohnern und Stadtverwaltern übernimmt,<sup>71</sup> ist der beste Ausgangspunkt für die erfolgreiche Einbeziehung lokaler Erfahrungen und Bedürfnisse, dadurch können die Bedürfnisse der Stadtbewohner am besten vertreten und mit einbezogen werden. Ein lokales Verwaltungsteam sollte also eine zentrale Rolle bei der Leitung der Stadtentwicklung spielen und mit den externen Beratern (Planern wie Gutachtern) gut kooperieren können.

- In einem dynamischen Zeitalter und einer ebenso dynamischen „Umwelt“ muss die Neue Stadt fähig sein, **Unterziele des Gesamtzieles und Arbeitsschritte immer wieder an sich verändernde Bedingungen anzupassen**.
- **Die Durchsetzbarkeitsstudie soll in einer früheren Phase, in jedem Fall vor dem Masterplan-Stadium, durchgeführt werden.**

In dem chinesischen Städtebau der Neuen Stadt soll die Machbarkeitsstudie die soziale, ökonomische, ökologische

<sup>69</sup> Anmerkung des Verfassers: Das Umfeld und die Einwohnerzahl der Neuen Stadt Shenzhen erweitert bzw. erhöht sich in hohem Maße in der mehrphasigen regionalen Planung. Laut der zweiten Planung vergrößerte sich die Stadt zum fünften Mal gegenüber der ursprünglichen Planung. vgl. Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute: Theme Report of Shenzhen City Master Plan Review and Countermeasures- Expansion and Intergration, Shenzhen in the Year 2005.

<sup>70</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Neue Stadt der Stadt Lijiang wurde, bedingt durch die Erfahrung des Investors, als eine Gemeinschaft von 60.000 Bewohnern geplant - was die Grenze der Entwicklungskraft eines privaten Investors überstieg und zu einem längeren Baustopp führte. Interview mit Prof. Lee, Seogjeong, Projektleiterin der Neuen Stadt Yulong, 2007

<sup>71</sup> Anmerkung: Die Entwicklungsgesellschaft von Harlow besteht aus mehreren „Senior“- Stadtplanern, Architekten und Landschaftsarchitekten, welche für 20 Jahre in der Neuen Stadt gewohnt und gearbeitet haben. vgl.: Gibberd, Frederick; Harlow: 1980, S. 67,68

Entwicklung, etc. wissenschaftlich erforschen und begründen.

- **Ein stabiles Team aufbauen**, bestehend aus internen Stadtverwaltern, Stadtplanern und externen Stadtplanungsberatern<sup>72</sup>

## 5.2 Eine sozial ausgewogene Gesellschaft ermöglichen

Bei den früheren realistischen Stadtutopien wie der „Gartenstadt“ liegt die **eigentliche Innovation** nicht im Stadtbild, sondern im **gesellschaftlichen Entwicklungskonzept** begründet. Eines ihrer wichtigsten Prinzipien ist die kollektive Selbstständigkeit - **das gemeinsame Eigentum** der Gesellschaft.<sup>73</sup> In der Praxis wurde dies leider nur in dem frühesten Experiment (z.B. „New Harmony“ von Owen, Robert oder Letchworth von Sir Ebenezer Howard) teilweise realisiert.

### Die gesellschaftliche Selbstständigkeit der modernen Neuen Städte beruht auf drei Ebenen:

die **Ausgewogenheit** zwischen Arbeitsplätzen und Wohnungen, zwischen den sozialen Schichten sowie zwischen den Einwohnern und den öffentlichen Einrichtungen. Sie bestimmt die Attraktivität der Neuen Stadt für die Bewohner und die Investoren in einer immer stärker zunehmenden globalen Konkurrenz.

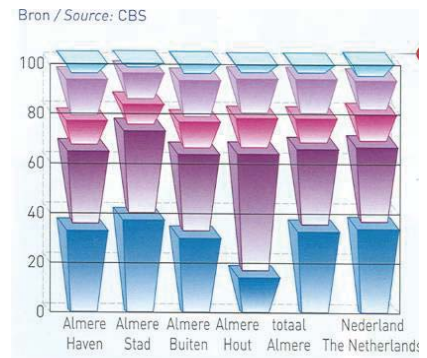
Nach Forschungen von PCRT weisen die Neuen Städte im Allgemeinen eine höhere Selbstständigkeit auf (vgl. Abb. 5.22, 5.23), insbesondere bei größerer räumlicher Trennung von der Metropole.<sup>74</sup> Aber: "This theoretical balance does not exclude the possibility of some exchange of "in and out commuting" - such as occurs also in established towns."<sup>75</sup>

**Eine absolute Selbstständigkeit** ist jedoch unmöglich und nicht notwendig, wie es die Aussagen vieler Fachleute belegen.<sup>76</sup>

- Die **zwanghafte Bindung von Wohnungen an Arbeitsplätze** in der ersten Generation der Neuen Städte führte dennoch zu einem Pendleranteil von 50 Prozent an der Gesamtzahl der Einwohner.<sup>77</sup>

- Die zweite Generation der Neuen Stadt war stark abhängig von der Metropole und von einseitiger Wohnfunktion geprägt.

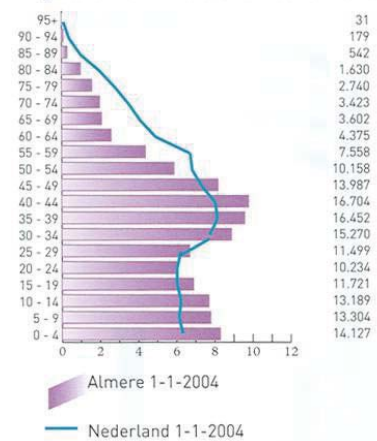
- In der nächsten Phase wurde eher die Kombination der regionalen und inneren Ausgewogenheit zum Fundament der Gesellschaft.



Bron / Source: Gemeente Almere / CBS

**Abb. 5.22**  
Nach 25 Jahren hat die Stadt Almere im Jahr 2004 bereits ähnliche Familienstrukturen wie insgesamt die Niederlande, insbesondere das Zentrum (Almere Stadt) und Gesamt-Almere.

Bevolkingspiramide van Almere en Nederland  
Population of Almere and the Netherlands



**Abb. 5.23**  
In Hinblick auf die Bevölkerungszahl hat Almere ähnliche Tendenzen wie der Gesamttraum der Niederlande, jedoch in Bezug auf Menschen mittleren Alters und Kinder eine 10 bis 15 -prozentige Erhöhung aufzuweisen.

<sup>72</sup> Anmerkung: z.B. wies die Stadtentwicklungsphase II von Almere vielfältigere Arbeitsgruppen im Vergleich zur Phase I auf. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 55

<sup>73</sup> Vgl.: Hall: 1988, S. 37

<sup>74</sup> Vgl.: Ward: 1993, S. 76

<sup>75</sup> Vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 2

<sup>76</sup> Vgl.: Phillips, David R.; G.O. Yeh, Anthony: Fig. 2.2, S. 7-8

<sup>77</sup> Anmerkung des Verfassers: Obwohl Cergy-Pontoise eine regional ausgewogene Stadt ist: "52% of the active population works on the Spot". siehe: Etablissement Public D' Aménagement Cergy-Pontoise: 1999, S. 10



### 5.2.1 Die Ausgewogenheit zwischen Arbeitsplätzen und Wohnungen

Die Ausgewogenheit der Arbeitsplätze ist keine Voraussetzung für die Neue Stadt. Golany hat deswegen die Neuen Städte in „Ausgewogene“ und „Unausgewogene“ aufgeteilt, dabei sind die Arbeitsplätze im Verhältnis zu der Einwohnerzahl das wichtigste Kriterium der Beurteilung.<sup>78</sup> Die „Ausgewogene Stadt“ weist jedoch offensichtlich eine lebendigere und nachhaltigere Stadtwirtschaft und Stadtkultur auf.

Die Ausgewogenheit der Arbeitsplätze bedeutet vordergründig eine **Anpassung der Haushalte an die Arbeitsplätze**, in quantitativer, räumlicher wie auch zeitlicher Hinsicht.<sup>79</sup> Dies unterstützt das alltägliche Stadtleben, auch kann es der Wirtschaft in der Krise dabei helfen, immer ein Mindestmaß an wirtschaftlicher Dynamik beizubehalten.

Eine **Vielzahl unterschiedlicher Arten von Arbeitsplätzen** ist das **wichtigste Kriterium**, sie sollten **zwischen den unterschiedlichen Wirtschaftssektoren**, vom produzierenden Gewerbe über die Forschung bis zur Verwaltung reichen,<sup>80</sup> um Arbeitsplätze für alle Berufsgruppen anbieten zu können.<sup>81</sup> **Auch ist der Ausgleich zwischen einflussreichen großen Unternehmen und vielfältigen kleiner strukturierten Unternehmen anzustreben**<sup>82</sup>, um gesunde Wirtschaftskreisläufe sicherzustellen und weitgehend krisensicher aufgestellt zu sein. Das Gleiche gilt für den Einkaufsbereich - u.a. durch die Ansiedlung großer Kaufhäuser und Großmärkte in Kombination mit vielfältigen Einzelhandelseinrichtungen - und für große

<sup>78</sup> Anmerkung des Verfassers: „Once the idea of self-containment is accepted, then the provisions of employment and housing become the two wheels of new-town machinery essential for the creation of a balanced community.“ siehe: Golany, Gideon: 1973, S. 26

<sup>79</sup> Anmerkung: Cullingworth hat darauf hingewiesen, dass nach den Neue Stadt- Planungserfahrungen in England, die Produktionsindustrie im Allgemeinen leichter in die Neuen Stadt eingezogen werden kann, dagegen müssen Einrichtungen des tertiären Sektors zusammen mit der Stadt wachsen, die Büroarbeitsplätze entstehen vordergründig wenn viele Personen der jüngeren Generation in den Arbeitsmarkt eintreten - die zweite Generation der Neuen Städte. vgl.: Cullingworth: 1972, S. 242-243

<sup>80</sup> Anmerkung des Verfassers: Zum Beispiel in Cergy-Pontoise: “25% of the city’s jobs are provided by the public sector. 75% of the city’s jobs are in the private sector- a strong framework of about 3500 companies operating in a wide range of tertiary and industrial activities. Many companies are also developing laboratory work.” siehe: Etablissement Public D’ Amenagement Cergy-Pontoise: 1999, S. 4, 5

<sup>81</sup> Anmerkung: Eine Industriestadt wird nicht empfohlen, aufgrund des negativen Mikroklimas der Industriestadt oder etwa der „Minenstadt“, der Abhängigkeit von speziellen Industriezweigen und Unternehmen und der unausgewogenen Arbeitsplätze (Dienstleistung, typisch „weibliche“ Arbeitsplätze). vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 39

<sup>82</sup> Anmerkung des Verfassers: Ward hat darauf hingewiesen, dass: “in a climate of expansion, national and international companies were ready to accept all the lures that both government regional policy and the New Town corporations could offer. But in times of contraction, these branch plants and distribution centres were the first to be closed by head offices. „In the property boom of the 1960s the sites occupied by this myriad of small employers became more valuable than the turnover of the humble industries which they accommodated.“ siehe: Ward: 1992, S. 67, 69

Dienstleistungseinrichtungen wie lokale und regionale Ausstellungen, Messen und Universitäten. Sie können 20 bis 40 Prozent der Arbeitsplätze der Stadt umfassen und ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot bereitstellen.<sup>83</sup>

Die Neue Stadt sorgt effektiver als die Innenstadt oder der Vorort für eine Vielzahl von Gebäuden und relativ günstige Grundstücke, deutlich hochwertigere öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen, für High-Tech wie für Logistik.<sup>84</sup> **Außer bei Neuen Städten mit dem „Science-City“-Modell, ist der tertiäre Sektor** immer der schwierigste Teil einer Neuen Stadt, insbesondere in den frühen Entwicklungsphasen. Forschungen, deren Beobachtungsfokus auf Fokus Hong Kong - Neue Städte – lag, haben gezeigt,<sup>85</sup> dass die **produzierende Industrie** der Neuen Stadt folgt, dass jedoch Büros, Einzelhandel, und Großhandel sich immer auf die Metropole konzentrieren, entgegen der Bevölkerungswanderung und dem sekundären Sektor. Die Arbeitsplätze, insbesondere die für Frauen, welche meist auf den tertiären Sektor angewiesen sind, sind in den Neuen Städten aufgrund dessen besonders schwierig zu bereitzustellen.<sup>86</sup> (vgl. Abb. 5.26)

*- Harlow sollte von Anfang an eine „selbstständige“ Gartenstadt sein, die jedoch auch urbanen Charakter besitzt und für alle Bewohner Arbeitsplätze bereithält. Allerdings hat der zeitbedingte Wandel vom produzierenden Gewerbe hin zu Forschung und Technologie auch eine tiefgreifende Veränderung der Arbeitsplatzstruktur und den regionalen Organisationsbedürfnissen eingeleitet, was wiederum dynamischen Einfluss auf die Sozialstruktur der Einwohner hat.*<sup>87</sup>

*- Die zweite Generation der Neuen Städte verfügte über keine andere Arbeitsplatzversorgung als die alltäglichen Dienstleistungen, der Rest war regional abgedeckt, damit reduzierte sich die urbane und wirtschaftliche Dynamik.*<sup>88</sup>

*- Almere und Cergy-Pontoise haben ihre vielfältigen Gewerbeparks, High-Tech-Parks, Universitätsstandorte und Forschungseinrichtungen eng mit den Stadtteilen verzahnt und unter den Stadtteilen gleichmäßig aufgeteilt.*<sup>89</sup> *Durch ihre Lage versorgen sie nicht nur die Neue Stadt mit*

---

<sup>83</sup> Vgl.: Cullingworth: 1972, S. 243

<sup>84</sup> Vgl.: Gemeinde Almere: 2001

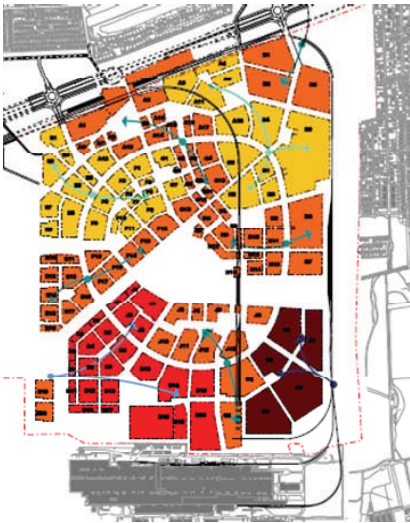
<sup>85</sup> Vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 69

<sup>86</sup> Anmerkung: 1982 lagen in Singapur beispielsweise ca. 21 Prozent der Arbeitsplätze (65.000) in den Neuen Städten, mit 81 Prozent des Bewohneranteils von Singapur. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 26, 35

<sup>87</sup> Anmerkung: Der strukturelle Wandel der Arbeitsplätze von der Industrie zu der Dienstleistung in den 1970er Jahren erzwang einen „Expansion Plan“ von 27.500 Arbeitsplätzen. Jedoch waren die 500 Arbeitsplätze pro Jahr viel zu wenig für die mehr als 1.000 lokalen Berufseinsteiger. 1973 gab es noch eine kurze „Manpower Shortage“ „the skills required and the skills available were not matched“, und dann wieder eine hohe Arbeitslosigkeit von 5 Prozent (1977). Endlich hatte Harlow aufgegeben, eine innere Selbstständigkeit zwischen Arbeitsplätzen und Bewohnern beizubehalten, sondern einen Ausgleich mit der Region zu führen. Vgl.: Gibberd, Frederick: 1980, S. 309-310

<sup>88</sup> Siehe: New Towns Fallbeispiele Bijlmermeer, Kapitel 2. 2.2.2

<sup>89</sup> Anmerkung: Obwohl die Arbeitsplätze von Almere 30 Prozent der Einwohnerzahl ausmachen, pendeln 60 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung nach außen, im großen Unterschied zu anderen Städten in



**Abb. 5.24**

„Science-City“ Aspern, Wien  
 Grundstücksfläche: 2,5 qkm  
 Baufläche: ca. 221 ha, 8.500  
 Wohnungen, 18.000 Arbeitsplätze  
 und 7.000 indirekt Arbeitsplätze.

GFZ: 0,6; Geschossfläche:  
 ca. 1.320.000 qm  
 Bauphase: ca. 20 Jahre, ab 2007

Als eine „Science-City“ mit kompletter  
 Nutzungsstruktur, besteht die Neue  
 Stadt aus Gewerbenutzung, einer  
 Vielzahl gemischter Nutzungen im  
 Zentrum und Industrie - 9 Prozent,  
 insgesamt wurden mehr als 52  
 Prozent reine Baufläche  
 eingenommen.

ihrer regionalen Kompetenz, Kraft und Qualität, sondern auch die Region und den Großraum Paris - durch **regionale Dienstleistungseinrichtungen, Büro-Parks** und insbesondere **High-Tech-Forschungsparks**.<sup>90</sup>

- In der weiteren Entwicklung haben die Neuen Stadt-Quartiere heute eine eigene sozialräumliche Tragfähigkeit,<sup>91</sup> insbesondere dank der zugeordneten **Gewerbeflächen**<sup>92</sup> und der Neuen „Themenstadt“-Typen wie der High-Tech-Stadt, der Uni-Stadt oder der Messe-Stadt mit großem Gewerbe-Park wie z.B. Riem in München (siehe Kapitel 2.2.4.2) oder die „Science-City“ Aspern in Wien (vgl. Abb. 5.24).

Anders als bei der Wohnanlage hat die **Arbeitsplatzschaffung** eng mit der **Erwartung der Unternehmer** zu tun, ihre schwankenden, d.h. zunehmenden und abnehmenden Aktivitäten und Interessen - oft konjunkturbestimmt - bringen eine Verzögerung, instabile Steuereinnahmen, bzw. Schwankungen im Stadtleben mit sich. Eine preisgünstige aber qualifizierte Umwelt und vielfältige öffentliche Einrichtungen gewinnen dabei an Bedeutung.<sup>93</sup> Die Unterstützung oder Förderung der Regierung wirkt hierbei sehr stark mit.<sup>94</sup> In einer relativ unterentwickelten Region sind die Arbeitsplätze innerhalb der Stadt von besonderer Bedeutung, die einseitigen regionalen Arbeitsplätze bei wirtschaftlichen Veränderungen sind schwer zu erhalten (Abb. Hong Kong) (vgl. Abb. 5.25).<sup>95</sup>

Holland. Nach dem Entwicklungsplan 2001 soll dies durch eine Reihe von Maßnahmen auf 50 Prozent reduziert werden. Q: Gemeinde Almere: Balanced Growth. The Netherlands fifth largest city of tomorrow, 2001

<sup>90</sup> Auch die alltäglichen Dienstleistungen, obwohl die Einwohner nur 190.000 Personen betragen, jedoch „With a catchment area of over 600,000 people, provides some 255,000 sqm of commercial premises of all kinds which are a powerful attraction for shoppers from nearby.“ siehe: Etablissement Public D' Aménagement Cergy-Pontoise: 1999, S. 5

<sup>91</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1997, S. 7

<sup>92</sup> Anmerkung des Verfassers: Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 70

<sup>93</sup> Anmerkung des Verfassers: „In Milton Keynes were not the ones which would have been uppermost to an economist, but the ones which would have been uppermost to an economist, but the ones which would have occurred to an estate agent: the presence of high quality ‚executive‘ houses, easy access to an international airport, luxury hotels private schools and golf courses, the green landscape and parks, contemporary sculpture in public places.“ Mit einem Investment von 1,5 Millionen Euro bis zum Jahr 1983 (fast die Gewinnsumme der frühesten Neuen Städte in England), wurden 83.000 Arbeitsplätze, 44.000 Häuser und 14 Millionen Bäume und Sträucher in ca. 20 Jahren bereitgestellt „in an atmosphere of industrial decay and hopelessness.“ siehe: Ward, Colin: 1993, S. 71

<sup>94</sup> Anmerkung: Die Neue Stadt-Entwickler in Korea und Japan sind diesbezüglich skeptisch. Hong Kong hat auch in der letzten Generation der Neuen Städte grundsätzlich auf das Gewerbe verzichtet. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 79, 124, 178

<sup>95</sup> Anmerkung: z.B. Tin Shui Wei gehört der dritten Generation Neuer Städte Hong Kong's an (1982). In Nord Tin Shui Wai (100.000 EW, 1998) machten die Bewohner in Sozialwohnungen (Mietwohnungen) 85 Prozent der gesamten Einwohner aus. Aufgrund der Finanzkrise im Jahr 1997 wurden Parkanlagen, Polizeistationen, Krankenhäuser, Bibliotheken, Bürgerzentren und der öffentlicher Verkehr für lange Zeit unterhalb des normalen Dienstleistungsniveaus gebaut und betrieben. Der Stadtteil Tin Shui Wai hatte zudem keine nennenswerten Wirtschaftsbetriebe außer lokalen Dienstleistungseinrichtungen zu verzeichnen; die Stadtbewohner konnten sich damit nur in den anderen Stadtteilen Arbeitsplätze suchen. Die abgelegene

**Grundsatz:**

- **Internes Gleichgewicht zwischen einem Mindestmaß an Arbeitsplätzen und Einwohnern**

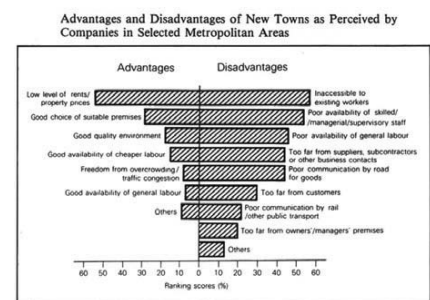
Das innere Gleichgewicht zwischen Einwohnern und einem Mindestmaß an Arbeitsplätzen ist eine unverzichtbare Aufgabe.<sup>96</sup> Außer den traditionellen Wirtschaftsbranchen könnten die hochqualifizierten, regionalen öffentlichen Einrichtungen wie Messegelände, Universitäten oder Forschungsinstitute hierzu beitragen, unter der Voraussetzung eines existierenden hoch qualifizierten Dienstleistungs- und Infrastrukturangebotes und entsprechenden Grünanlagen.<sup>97</sup>

- **Regionale Arbeitsplätze als notwendige Ergänzung des Arbeitsplatzangebotes**

Die regionale Arbeitsquelle ist die Ergänzung zum lokalen Arbeitsplatzgleichgewicht, insbesondere für diejenigen Neuen Stadt-Quartiere, welche Schwierigkeiten damit haben, interne Arbeitsplätze bereitzustellen. Die effektive Versorgung mit Arbeitsplätzen hängt jedoch von einem breit aufgestellten regionalen Verkehrsnetzwerk ab.

- **Die Förderung kleiner Unternehmen**

Einer Neuen Stadt fehlt es immer an differenzierter Infrastruktur und verschiedenen Mietpreisangeboten. Im Vergleich zur regionalen Großindustrie bedarf das Management der kleinen Unternehmen oft der Unterstützung der Regierung.<sup>98</sup> So sollte für den Dienstleistungsbereich gelten: "New Towns that neighborhood shops should be provided, despite the way in which the growth of private motoring undermined the viability of local shops if they paid market rents."<sup>99</sup> Die Neuen Städte erhalten damit ihre vielfältige Wirtschafts- und Dienstleistungsstruktur. Dabei könnten kleinmaßstäbliche Gewerbeparks und die Mischung von kleinen, nicht störenden Gewerben mit Wohnsiedlungen, Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen eine Wirtschaftsstruktur bilden, die



Source: Hong Kong Productivity Centre (1983).

**Abb. 5.25**  
Die Industrie der Neuen Städte in Hong Kong zeigt keine starke Konkurrenz zur Metropole

Lage und die hohen Mobilitätskosten verhinderten die Erwerbstätigkeit in der größeren Region. Die Neue Stadt wird auch als „Tragische New Town“ (悲情新市镇) betitelt. vgl.: The Commission on Poverty, Government of Hong Kong Special Administrative Region 中国人民共和国香港特别行政区政府 扶贫委员会: www.cop.gov.hk/; The Hong Kong Council of Social Service: Scenario (社情) No.21, 200803

<sup>96</sup> Anmerkung: In den Neuen Städten der Niederlande wird ein Anteil von 40 Prozent an Arbeitsplätzen je Einwohner angestrebt. vgl.: Department for Communication of the City of Lelystad: 2001, S. 2

<sup>97</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 32

<sup>98</sup> Anmerkung des Verfassers: „As Ray Thomas noted, 'All the new towns have suffered from a lack of very small firms and self-employment.'“ Q: Ward, 1996, S. 69 Die Wandlung der sozialen Marktwirtschaft zum freien Kapitalmarkt in den 1970er Jahren in England erzeugte eine erhebliche Menge an Problemen und Konkursen bei den kleinen Unternehmen.“ „Such small businesses were steadily eliminated in the inner cities, not by competition from the New Towns, but by speculation in site values by developers.“ siehe: Ward: 1993, S. 99-101

<sup>99</sup> Siehe: Ward: 1993, S. 99

sich gegenseitig versorgt, dies könnte auch die Kosten für Existenzgründer reduzieren.

In **China** gibt es die gleichen Schwierigkeiten in Bezug auf Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor. So sind die Arbeitsplätze der sozialen Mittelschicht überwiegend in der Metropole verortet (vgl. Abb. 5.27).<sup>100</sup> Die Industrie- und Gewerbenutzung ist in China aufgrund der „Effektivität“ durch innerhalb des Fabrikgeländes liegende Wohnanlagen und ein einfaches Serviceangebot für ihre Mitarbeiter - überwiegend Wanderarbeiter - eine weitgehend „geschlossene“ Einheit.<sup>101</sup> So entsteht hier ein **quantitativer Ausgleich zwischen Arbeitsplätzen und Einwohnern, jedoch keine qualitative Verflechtung mit dem Stadtleben**. Das Problem liegt in der, an der sozialen Mittelschicht orientierten, Belegungspolitik ohne die Berücksichtigung der sozial Schwächeren begründet, aber auch in der großmaßstäblichen und räumlichen Nutzungstrennung in den Masterplänen.

#### Grundsatz in China

- In der Stadtplanung soll die Herkunft der zukünftigen Neuen Stadt-Bewohner und deren Altersschicht bzw. soziale Zusammensetzung umfassend vorausgedacht und von Soziologen und Ökonomen durch eine **Durchsetzbarkeitsstudie** geprüft werden.<sup>102</sup>
- **Die Vernetzung des Stadtlebens zwischen den Bewohnern und den Arbeitern** kann durch die öffentlichen Einrichtungen, das Stadtteilzentrum und das Stadtzentrum als gemeinsamer Stadtleben-Fokus wirken. Die Nutzungsmischung in kleinerem Maßstab, bzw. die gemeinsamen Bedarfseinrichtungen fördern den sozialen Kontakt, so z.B. die traditionelle gemischte Einkaufsstraße in der Nachbarschaft.
- In der chinesischen Stadtumwelt ist die **Metroverbindung** zwischen der Metropole und der Neuen Stadt noch nicht typisch. Die einseitige Abhängigkeit von dem regionalen Arbeitsmarkt erhöht den Pendlerverkehr und das Risiko der Erzeugung einer „Schlafstadt“. Die vielfältigen Wirtschaftszweige und die heterogenen Arbeitsplätze im tertiären Sektor in der Neuen Stadt sind deswegen als eine Quelle der Vielfalt von Wirtschaft sowie von Urbanität von besonderer Bedeutung.
- **Die reine Wohnstadt oder Arbeiterstadt ist zu vermeiden.**

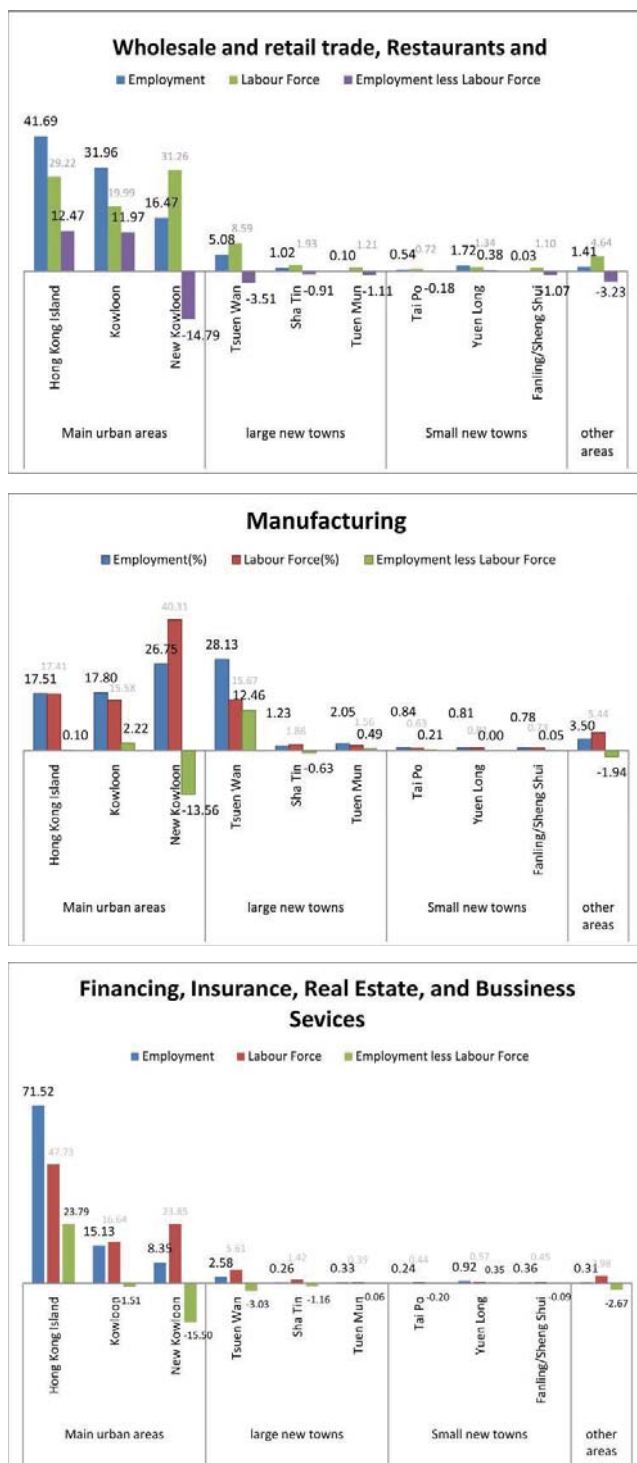
<sup>100</sup> Anmerkung: Die Arbeitsplatzdichte in dem Industriesektor war im Jahr 2001 in der Shanghaier Innenstadt 10 bis 30mal höher als in der Neuen Stadt, im Dienstleistungsbereich 250mal höher. vgl.: Wang, Guixin; Wei, Xing: 2006, S. 69

<sup>101</sup> Anmerkung: Die „Einheit“ (单位) war die Basis der sozialen Gesellschaftseinheit der Planwirtschaft, in den Jahren 1957 bis 1979 wurden die Stadteinwohner durch diese latente Regierungseinheit versorgt und verwaltet. Die geschlossene kleine Welt verhinderte die Fluktuation der Stadtbürger. vgl.: He, Chongda; Lv, Bin: <http://www.hprc.org.cn/> The History of the People's Republic of China

<sup>102</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. kann Chengqiao nur eine Verstärkung der Region bewirken, die Entlastung der Metropole Shanghai ist voraussichtlich gering.



Die einzelnen Stadtteile mit einseitiger Einzelnutzung und notwendiger minimaler Dienstleistung, wie in der Internationalen Autostadt Anting<sup>103</sup>, müssen miteinander vernetzt sein und sich gegenseitig ergänzen. Die einseitige Abhängigkeit der Mutterstadt und der Region sollte ebenso vermieden werden.



**Abb. 5.26**  
Die Wirtschaftsentwicklung zwischen der Hauptinsel Hong Kong und den Neuen Städten unterschiedlicher Größe hat ähnliche Probleme gezeigt.

<sup>103</sup> Anmerkung: Yulong hat eine ähnliche Nutzungsaufteilung. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 157; Luodian ist eine Neue Stadt von Shanghai, sie besitzt ein „nordeuropäisches Stadtzentrum“, ein Kongresszentrum, einen Golf-Club und breit angelegte Golfplätze, Villensiedlungen, Wohnsiedlungen und die öffentlichen Einrichtungen wie Schule, Krankenhaus etc., 30.000 bis 50.000 Bewohner werden hier leben. vgl.: SWECO company, Sweden: 2005, S. 68



**Abb. 5.27**  
Die Finanzierungsformen des  
Wohnungsbaus in Kirchsteigfeld

## 5.2.2 Die Ausgewogenheit zwischen den sozialen Schichten

Eines der wichtigsten Ziele der Neuen Stadt ist die Schaffung einer Gesellschaft mit einer „gesunden“ und sozialen Durchmischung - die stärksten Vorwürfe gegenüber den Neuen Städte zielen auf die Abwertung einiger Gesellschaftsschichten in diesen ab.<sup>104</sup> Die Sicherstellung einer ausgewogenen Alters- und Sozialstruktur ist deshalb nicht nur eine einmalige Aufgabe zu Beginn, sondern als eine permanente Anforderung zu verstehen. (vgl. Abb. 5.27). Die soziale Ausgewogenheit, vor allem in Bezug auf die Alters- und Sozialstruktur, besteht in den Stadtplanungsprogrammen überwiegend aus folgenden Punkten

- Besondere Apartments für junge Menschen, Senioren etc. gegenüber „normalen“ Wohnungen
- Sozialwohnungen gegenüber Eigentumswohnungen
- Mietwohnungen gegenüber Eigentumswohnungen
- Ausgewogenheit von unterschiedlichen Wohnungstypologien
- Sozialverträgliche räumliche Mischung dieser Wohnungstypen

Die sozial schwächeren Personen haben im Allgemeinen einen großen Bedarf an **Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor, an günstigen Mietwohnungen und einem effektiven öffentlichen Nahverkehr** - Faktoren, die normalerweise in der Metropole konzentriert sind, zumindest aber im Zentrum der Neuen Stadt vorhanden sein sollten. Deswegen ist der hohe Anteil an Sozialwohnungen in der Neuen Stadt oft eine „erzwungene“ politische Aktion für die sozial Schwächeren. Diese fehlende Bedarfsdeckung, **die räumliche Trennung von Wohnungen und Arbeitsplätzen und die eintönig gestaltete zweite Generation der Neuen Städte** verstärkte die Abneigung der Bewohner, letztendlich verursachte sie eine Verschlechterung der gesellschaftlichen Situation.<sup>105</sup>

- Obwohl die soziale Mischung ein erklärtes Ziel der ersten Generation Neuer Städte war, wurden von allen Wohneinheiten **überwiegend nur zehn Prozent Geschosswohnungen („Flats“)** gebaut,<sup>106</sup> die übrigen Wohnungen in überwiegend niedriger Bebauung lieferten eine zufriedenstellende Situation.<sup>107</sup>

- Andererseits führte der Anteil von teilweise **mehr als 50 Prozent Sozialwohnungen** der zweiten Generation der New Towns, ohne genügende Arbeitsplätze zu einer einseitigen sozialen Ausrichtung mit standardisierten Lebensmodellen - dem Anfang der sozialen „Slums“.<sup>108</sup>

<sup>104</sup> Anmerkung: z.B. die weitergehende Kritik an der zweiten Generation der Neuen Stadt. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele Bijlmermeer, Kapitel 2.2.3.2

<sup>105</sup> Anmerkung: z.B. die weitergehende Kritik an der zweiten Generation der Neuen Stadt. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, Bijlmermeer, Kapitel 2.2.3.4

<sup>106</sup> Vgl.: Gibberd, Frederick: 1980, S. 103

<sup>107</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, Harlow Bewertung, Kapitel 2.2.2.2

<sup>108</sup> Anmerkung: In England hat mit der Gartenstadt-Tradition der Anteil von Apartments in Geschosswohnungsbauten mit mehr als 40 Prozent bereits

- Die dritte Generation Neuer Städte hat die sozialen Schichten **räumlich voneinander getrennt**, durch Aufteilung der Raumtypologien innerhalb der Stadtteile, dies bringt einen Ausgleich in quantitativer Hinsicht, jedoch keine wirkliche soziale Mischung und Stadtbild-Vielfalt. Dies verursachte den Verfall eines Teils des Stadtzentrums, wo sich die sozial Schwächeren sammelten<sup>109</sup>.

- Die heutigen Neuen Städte setzen **Marktfähigkeit und Wohnqualität jedes Bauabschnittes** voraus, die **räumliche und quantitative Konzentration der Sozialwohnungen** wird vermieden. Durch das Wohnform-Experiment in Tübingen sind, durch die Vielfalt der Wohntypologien bedingt, Menschen aus unterschiedlichen sozialen Schichten eingezogen und bildeten eigenständige Nachbarschaften. Wenn aufgrund einer besonderen Situation das starke Bedürfnis nach Sozialwohnungen bestehen bleibt (z.B. Kirchsteigfeld), wird ein Anteil von normalerweise weniger als 50 Prozent geplant, mit privaten Miet- und Eigentumswohnungen **räumlich gemischt und mit dem gleichen Standard ausgestattet**<sup>110</sup>. So entsteht eine nachhaltige Gesellschaftsstruktur und Stadtgesellschaft. Mit einem hochqualifizierten und vorörtlichen Image der Neuen Stadt und dem dennoch hohen Anteil an Sozialwohnungen und geförderten Wohnungen vertreten sie die aufsteigende **junge Mittelschicht - sie repräsentieren einen Mainstream im Immobilienmarkt**<sup>111</sup>(vgl. Abb. 5.28<sup>112</sup>).

Grundsatz:

- Die Ziele des Sozialen Wohnungsbaus sollen in Bezug auf gesellschaftliche Verträglichkeit geprüft und flexibel weiter angepasst werden

Die Neue Stadt ist nicht ein definierter und idealer Wohnort der sozial Schwächeren, im Gegenteil, **bei den Stadtstaaten in Hong**

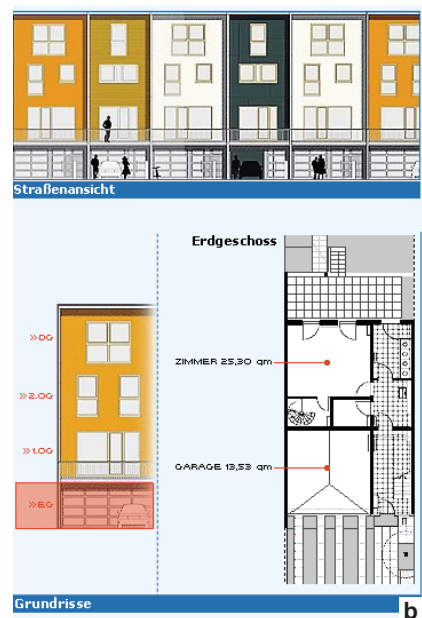
soziale Probleme in der Neuen Stadt ausgelöst. Cumbernauld ist die dichteste Neue Stadt Englands, 40 Prozent Apartments und 205 EW/ha, das Nachbarschaftsmodell wurde aufgegeben. Die Stadt hat unterdurchschnittliche Immobilienpreise, obwohl sie ein überdurchschnittliches Einkommensniveau aufweist. vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 60

<sup>109</sup> Anmerkung des Verfassers: „The new town is growing fast and about a thousand new homes are built each year, half for sale and half for rent. Among the latter, 200 to 300 are low-cost rental accommodation.“ siehe: Etablissement Public D' Aménagement Cergy-Pontoise: 1999, S. 10

<sup>110</sup> Anmerkung: z.B. Kirchsteigfeld, dadurch wird die Vermietung der öffentlich geförderten Wohnungen problemlos verlaufen. Die Nachfrage nach Wohneigentum im Geschosswohnungsbau war stockend, so dass eine Umplanung hin zu Reihenhäusern vorgenommen, realisiert und recht erfolgreich vermarktet wurde. vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2000, S. 122

<sup>111</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach dem Jahr 2000 wurde der „Soziale Wohnungsbau“ in Deutschland durch das Wohngeld weitgehend ersetzt, der umfangreiche konzentrierte „Soziale Wohnungsbau“ wird in Europa nicht mehr angestrebt und die gleich qualifizierte Städtebauumwelt bei großen Städtebau-Projekten wird weitestgehend akzeptiert. Z.B. Kirchsteigfeld, Almere Stadtzentrum.

<sup>112</sup> Anmerkung: Die Wasserstadt Spandau besteht aus 55 Prozent Wohnen, 35 Prozent Dienstleistung und Gewerbe und 10 Prozent sozialer Infrastruktur. Von 14.800 Wohneinheiten sollen 40 Prozent Sozialwohnungsbau, 30 Prozent zweiter Förderweg mit niedrigen Mieten und 30 Prozent frei finanziert sein. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 103  
Anmerkung des Verfassers: Dieses Verhältnis ist typisch in den Neuen Stadt-Quartieren.



**Abb. 5.28 a,b**  
Der Flyer der Spandauer Wasserstadt zeigt  
a: eine „Stimmung der Mittelschicht“,  
b: ein hoher Anteil von schlichten Reihenhäusern in kleinen Einheiten

**Kong verwandelt sich das Wohnungsprodukt der Sozialwohnungen hin zu Eigentumswohnungen.**<sup>113</sup> Der Bau von Sozialwohnungen wird in Bezug auf die jeweilige spezifische Situation neu überprüft. Im Allgemeinen stärker interessiert an den im Bau befindlichen Neuen Städten sind Familien der Mittelschicht.

- **Soziale Mischung, vorausgesetzt Wohnqualität und Immobilienmarktfähigkeit**

Ein wichtiges Prinzip ist auch die räumliche und quantitative Konzentration von Sozialwohnungen zu vermeiden und vielfältige gemischte Wohn- und Dienstleistungsanlagen zu fördern, um die Grundlage für echte Auswahlmöglichkeiten zu entwickeln. Sie sind von der Qualität durchaus vergleichbar, die öffentliche Förderung wird nicht durch ein unterdurchschnittliches Niveau markiert.

- **Ausgewogene soziale Schichten-, Struktur- und Altersmischung**

Eine **familienfreundliche** Gesellschaft mit einer jungen, gut ausgebildeten Einwohnerschicht ist eine Quelle der urbanen Dynamik. Die jungen Familien waren historisch betrachtet schon immer ein wesentlicher Teil der Neuen Stadtbewohner. Die junge, gut ausgebildete Einwohnerschicht und die neuen Beschäftigten ergänzen sich gegenseitig - insbesondere im Neue Stadt-Zentrum, sie sind ein wichtiger Teil der Verbraucherguppen der vielfältigen Dienstleistungseinrichtungen und verstärken die Urbanität. Dies ist die Anfangsphase aller Neuen Städte. Durch **die Generationsplanung** soll die neue Generation als frische Kraft einziehen können, für eine solche soziale Struktur, Schichten- und Altersmischung kann die bewusste politische Förderung eine wichtige vorantreibende Kraft sein.<sup>114</sup>

- **Soziale Entwicklungen langfristig begleiten**

Der Einzug der Einwohner in die neuen Wohnungen in der Neuen Stadt ist nur der Anfang der Gesellschaftsbildung. Das „Housing Management“ (Wohnungsverwaltung) in der Neuen Stadt Englands ist ein erfolgreiches Bindungsinstrument der Gesellschaftsbildung und ein wichtiger Sammelpunkt des „Feedbacks“ der Einwohner, schon in einer frühen Phase des Städtebaus, wenn es eigene (Bürger-) Initiativen noch nicht gibt.

<sup>113</sup> Anmerkung: Nach der Neue Stadt-Planung von Hong Kong sollten 1,8 Millionen Einwohner in den Neuen Städten wohnen (4,2 Millionen EW in ganz Hong Kong, 1973). Bis 1987 wurden 1,5 Millionen Einwohner untergebracht (5,9 Millionen EW in ganz Hong Kong, 1987). In diesem Jahr wurde dieses Programm dann durch ein neues Programm der „长远房屋策略 - langfristigen Wohnungsbau-Strategie“ ersetzt, dabei wurde empfohlen, die Sozialwohnungen in Eigentumswohnungen zu verwandeln. vgl.: Hong Kong Territory Development Department: Large urban towns and urban development projects, 2004. 香港拓展署, 都市镇及市区大型发展计划, 2004

<sup>114</sup> Anmerkung des Verfassers: In Almere, „close relatives of families moving into Almere could obtain a house also, if so wanted: the slogan “come to Almere and bring your mother also“ is still quite popular.“ siehe: Nawijn. K.E: 1979, S. 53



- **Soziale Mischung nicht nur zahlenmäßig sondern auch als soziales Beziehungsgeflecht**

Eine ausgewogene soziale Mischung beruht nicht nur auf einem quantitativen Gleichgewicht, sondern auch auf einem umfassenden Beziehungs- und Lebensgeflecht. Das Ziel der sozialen Mischung ist es, eine eigene Stadtkultur zu entwickeln. Sie beruht auf den Verflechtungen des Stadtlebens und basiert auf einer räumlichen Nutzungsmischung. Die räumliche Trennung der sozialen Schichten in der asiatischen Neuen Stadt birgt das Risiko der Ghettoisierung in sich.<sup>115</sup>

Bei dem sozialen Ausgleich geht es auch um **die unterschiedlichen Generationen und die Geschlechter-Verhältnisse**, um ihre unterschiedlichen Bedürfnisse und um die starken Schwankungen der Bedürfnisse in Bezug auf Arbeitsplätze, Wohnungsanlagen und öffentliche Einrichtungen.<sup>116</sup>

In **China** gibt es eine große Anziehungskraft der Städte auf große Ströme von Zuwanderern, ein Zustrom von hunderttausend Zuwanderern in einer kurzen Zeit hat große Belastungen in der alltäglichen Verwaltung einer chinesischen Stadt zur Folge (vgl. Abb. 5.29). Deswegen gehört die strikte Kontrolle der Einwohnerzahl zur langfristigen Staatspolitik in China und ist auch einer der Gründe für die Geburtenkontrolle und das „Hukou“-Anmeldungssystem als Hauptinstrument der Steuerung des natürlichen und migrationsbedingten Wachstums. Das führte aber auch zu einer Reihe negativer Erscheinungen.<sup>117</sup>

Die Neue Stadt dient - ohne zentrale finanzielle Unterstützung - meist wirtschaftsorientierten Zielgruppen, **wie jungen Familien, der Mittelschicht und Spekulanten und stellt fast keine Sozialwohnungen** bereit. Die **Wanderarbeiter und sozial Schwächeren** arbeiten zwar im Gewerbegebiet der Neuen Stadt, können aber aufgrund des Einkommensniveaus dort nicht wohnen. Die **ursprünglich dort lebende Bevölkerung** gehört auch der vernachlässigten Unterschicht in der Neuen Stadt an und ist als „Dorf in



a: 1953 徙置大廈 „Umzugs-Viertel“, auf Basis der alten Elendsviertel (im Stadtzentrum) wurde 1961 eine Vielzahl ähnlich aussehender Häuser mit niedrigen Mieten als Vorort gebaut.



b: 1973 Die Neuen Städte, überwiegend mit Häusern mit niedrigen Mieten.



c: 1978 Die Sozialwohnungen werden an die Unter- und Mittelschicht verkauft. 1987 „長遠房屋策略“ Langfristige Wohnsiedlungsstrategie: die Regierung liefert Wohnungsgeld, damit die Unter- und Mittelschicht ihre Wohnungen selbst kaufen können.

**Abb. 5.29 a-c** Die Veränderung der sozialen Wohnungsstrategie von Hong Kong. Von Mietwohnungen zu Eigentumswohnungen, von Wohnungsgebäuden zu Wohnungsgeld.

<sup>115</sup> Siehe Kapitel 3.9.3

<sup>116</sup> Anmerkung: Ein systematischer sozialer Plan, z.B. ein spezieller Altersschichtenplan wie in Harlow, kann ein positives, partielles Steuerungsinstrument der Gesellschaftsbildung sein. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 10

<sup>117</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach Zeng, Yi, „the main features of population aging in China in the first half of the 21st century. (1) High speed : proportion of elderly aged 65 + is projected to increase rapidly from 7 % in 2000 to about 23 % in 2050 ; (2) High ages: proportion of the oldest old aged 80 + will in 2050 increase at an extraordinary speed that is twice as high as that of the elderly aged 65 +; (3) Large quantity: at middle of this century , elderly aged 65 + will exceed 330 million, and the oldest old aged 80 + exceed 100 million; (4) Large elderly dependency ratio: the elderly dependency ratio in 2050 will be 3 - 4 times as large as that today; (5) Large regional differences: because of migration effects, proportion of elderly in rural areas and poor regions will be higher than in the urban areas and rich regions.“ siehe: Zeng, Yi: 2001, S. 3



der Stadt“ vergessen worden. Ihre illegalen, verdichteten privaten Anbauten und die günstigen Mieten versorgen wiederum die Wanderarbeiter und die unteren Arbeiterschichten, als Ersatz für Sozialwohnungen, mit Wohnraum und sichern gleichzeitig das Lebensinkommen der ehemaligen Bauern. **Die Neuen Städte in China weisen heute eine klare räumliche Trennung der sozialen Schichten auf.**

Grundsatz:

- **Die festen Bewohner anziehen**

Die Spekulation muss in der chinesischen Neuen Stadt verhindert werden, mit dem Ziel, die Kauf- und Mietpreise der Wohnungen auf einem akzeptablen Niveau zu halten, in dessen Folge sich die potentiellen Stadtbewohner die Immobilien leisten können.

- **Die räumliche Trennung vermeiden**

Das Industriegebiet und das Wohngebiet in der chinesischen Neuen Stadt bilden eigenständige Stadtteile und liegen weit voneinander entfernt. Dies trifft auch auf das Zentrum und den Gewerbepark zu, eine räumliche Verzahnung und funktionale gegenseitige Unterstützung ist anzustreben.<sup>118</sup>

- **Die Sozialwohnung als Teil der Stadtverantwortung**

Vor dem Hintergrund der notwendigen Einwohnerdichte ist die Sozialwohnung in Asien und China unvermeidlich. Das „Dorf in der Stadt“ bietet zwar einen temporären Ersatz für Sozialwohnungen in der „Gartenstadt“, verursacht jedoch Slums.<sup>119</sup> Die Berufsanfänger, die Einwanderer, die Dienstleister und die sozial Schwächeren bedürfen der sozialen Unterstützung.

### 5.2.3 Gleichgewicht zwischen der Einwohnerzahl und den öffentlichen Einrichtungen

Die Ausgewogenheit zwischen den, die Einwohnerzahl bestimmenden Wohnanlagen und die Art und der Umfang der öffentlichen Einrichtungen, ist entscheidend für die Lebensqualität. In der Neuen Stadt werden eine Reihe von modernen Gesundheits-, Erziehungs-, Unterhaltungs- und Sozialeinrichtungen mit hohem Niveau bereitgestellt.

- *In einer frühen Phase wurden die öffentlichen Einrichtungen als **ein Service der Wohnanlagen auf einem minimalen Niveau betrieben**, oft viel später gebaut, als der Einzug der Neuen Stadt-Bewohner erfolgte.*<sup>120</sup>

*Eine aufgelockerte städtebauliche Struktur verstärkt die Schwierigkeiten der Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen. Über eine ungenügende und unbequeme Versorgung wird sich seitens der Bewohner vehement*



a



b

**Abb. 5.30 a,b**

*Der große, regelmäßig stattfindende Markt (a) auf dem „Town-Square“ (Stadtplatz) in Harlow und die Mark-Straße im alten Harlow, die dabei half, die schwierige Zeit der Anfangsphase von Harlow zu überwinden.*

<sup>118</sup> Anmerkung des Verfassers: So z.B. in Form von Eigentumswohnungen im Wohngebiet und jungen Arbeiterfamilien im Industriegebiet, welche ansprechend eingerichtete Mietwohnungen suchen, die Apartments und Hotels im Stadtzentrum und die „Business“-Manager im Gewerbepark, die kurzfristig bequeme Aufenthaltsorte suchen.

<sup>119</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 97

<sup>120</sup> Vgl.: Ward: 1993, S. 51

beschwert, diese wird als wichtiger Grund für den sogenannten „New Town-Blues“ betrachtet (vgl. Abb. 5.30).

- Mit einer reduzierten Einwohnerzahl und einseitiger Wohnnutzung verfügte die zweite Generation Neuer Städte nur noch über knapp bemessene und einfache Dienstleistungseinrichtungen.

- Ab der dritten Generation Neuer Städte wurden die Dienstleistungen der Neuen Stadt eher als ein **Teil der Region** betrachtet, untergebracht wurden fortan auch die hochklassigen und wichtigen regionalen Einrichtungen wie Universitäten und Forschungseinrichtungen, Vergnügungsparks wie z.B. Disneyland, Messegebiete, Golf-Plätze oder „Wetland“-Parks. Durch das hohe Dienstleistungsniveau und die Infrastruktur profitiert die Neue Stadt davon ebenso wie die ganze Region (vgl. Abb. 5.31). **Schon in einer frühen Phase** wurde in den Neuen Städten entweder das Zentrum oder ein **gut eingerichtetes Stadtteil-Zentrum** gebaut.<sup>121</sup> (vgl. Abb. 5.32 )

- Die Bedarfseinrichtungen der aktuellen Neuen Stadt-Generation weisen **durchschnittlich eine ähnliche oder sogar bessere Qualität auf, als die Hauptstadt, insbesondere in Bezug auf Funktionen wie Einkaufen oder Dienstleistungen. Durch Dienstleistungen mit Nutzungsmischung** haben die Dienstleistungseinrichtungen die **Urbanität der öffentlichen Räume** stark unterstützt und auch das Risiko eines einzelstehenden großmaßstäblichen Dienstleistungszentrums reduziert. (vgl. Abb.5.33 ) Auch privates Kapital wurde ab dieser Phase **beim Bauen und dem Management der öffentlichen Einrichtung eingesetzt.**<sup>122</sup>

#### Grundsatz:

- **Ein vielfältiges Spektrum von unterschiedlichen Angeboten an Dienstleistungen**

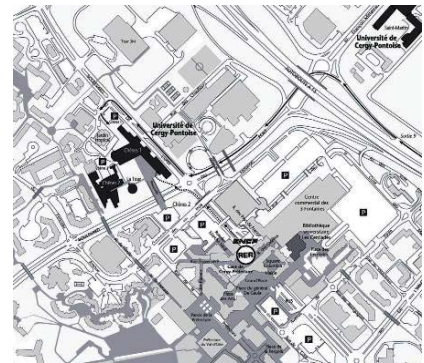
Ein vielfältiges Spektrum unterschiedlicher Angebote ist das Ziel einer erfolgreichen Neuen Stadt-Entwicklung, von der Abdeckung der alltäglichen Bedürfnisse bis hin zu dem multifunktionalen Einkaufs-, Dienstleistungs- und Unterhaltungskomplex oder z.B. Freizeit- und Erholungseinrichtungen, die von einem niedrigen Niveau bis zu höherer Qualität reichen, kombiniert mit einer realistischen Prüfung von deren Erreichbarkeit. **Das durchschnittliche Niveau der öffentlichen Einrichtungen sollte höher sein als das der Hauptstadt und der umliegenden Orte.**<sup>123</sup>

<sup>121</sup> Anmerkung: Cergy-Pontoise hat beispielsweise den Masterplan an die aktuellen Bewohnerbedürfnisse angepasst und in vier Jahren ein ursprünglich ungeplantes Neue Stadt-Zentrum gebaut, welches danach die Rolle des Hauptzentrums übernahm. In den 1980er Jahren erreichte in Paris die Neue Stadt fast die letzte Phase der Neuen Stadt-Entwicklung, es wurden ebenfalls hochklassige Projekte ausgeführt: Golfplatz, Marina, Entertainmentpark, Festivals, Kunstausstellung, Technologiepark, Universität, Luxuswohnungen etc. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 250

<sup>122</sup> Anmerkung: Das Kirchsteigfeld hat trotz fehlender regionaler Einrichtungen, bedingt durch die Nutzungsmischung, die Urbanität der öffentlichen Räume steigern können. (baurechtliche Ausweisung: WR - 8 Prozent, WA - 25 Prozent, MK - 2 Prozent, GE - 17 Prozent, Gemeinbedarf - 16 Prozent). vgl.:

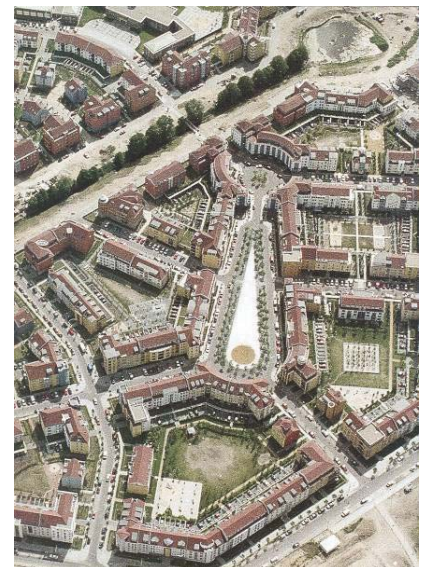
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2000, 120

<sup>123</sup> Anmerkung des Verfassers: In Asien, wie beispielsweise in Hong Kong, sind auch hoch qualifizierte Bedarfseinrichtungen in der Neuen Stadt mit



**Abb. 5.31**

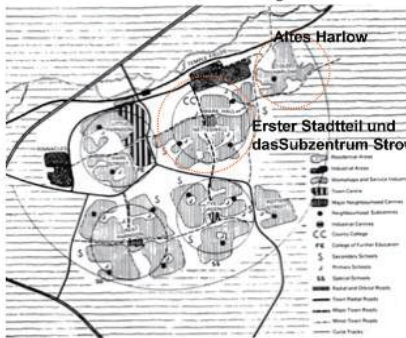
Die Universität im Stadtzentrum von Cergy-Pontoise, eng verflochten mit dem Bahnhof und dem Stadtzentrum.



**Abb. 5.33**

Das Nebenzentrum des Kirchsteigfeld verkörpert durch die Nutzungsmischung die Urbanität der öffentlichen Räume.

Harlow Öffentliche Dienstleistungen



Cergy Öffentliche Dienstleistungen



Almere Öffentliche Dienstleistungen



Abb. 3.32  
die Lage und Masse der öffentlichen  
Einrichtungen der Neuen Städte.

Die Neue Stadt sollte auch das Dienstleistungsangebot der einzubeziehenden Region erhöhen.

- **Regionaler Ausgleich von öffentlichen Einrichtungen**  
Der regionale Ausgleich der Öffentlichen Einrichtungen steigert die Effektivität und Vielfältigkeit des Gesamtangebotes, insbesondere auf der Grundlage und in Kombination mit einem effektiven regionalen Verkehrsnetz, insbesondere dem Öffentlichen Nahverkehr.
- **Frühzeitiger Bau öffentlicher Einrichtungen**  
Die öffentlichen Einrichtungen sollen als Basis des täglichen Stadtlebens rechtzeitig entwickelt werden. Ein integrierter Phasenplan bezüglich Bevölkerungs-, Wohnungsanlagen- und Bedarfseinrichtungsplanung kann bei der Koordinierung helfen.
- **Privatkapital als „Manager“ von Bedarfseinrichtungen**  
Das private Kapital, so wurde es in der Praxis bewiesen, gilt als effektivster und fachlich versiertester „Manager“ von vielfältigen Bedarfseinrichtungen. Die liberale Marktentwicklungsstrategie muss aber durch einen städtebaulichen Vertrag gesteuert und mit der Kontrolle möglicher Spekulationsgewinne kombiniert werden.
- **Nutzungsmischung als flexibles Entwicklungsmodell**  
Die Nutzungsmischung ist ein flexibles Modell für Bedarfseinrichtungen und reduziert das geschäftliche Risiko der großen Einkaufseinrichtungen in einer New Town.

In **China** haben die **öffentlichen Einrichtungen für die Bedürfnisse aller chinesischen Familienmitglieder** einen besonderen Wert. Die Neue Stadt erlitt vor den 1980er Jahren einige Niederlagen, überwiegend aufgrund der niedrigen Qualität von öffentlichen Einrichtungen. In der heutigen chinesischen Neuen Stadt werden üblicherweise in **der ersten Phase z.B. Rathaus, Einkaufskomplex, Sporthalle und Grünanlagen gebaut - es entsteht ein „schönes Bild“ der Neuen Stadt, um auf materieller Ebene mögliche zukünftige Einwohner anzuziehen** - eine typische Marktstrategie, die sehr gut funktioniert. Jedoch erlaubten es die **tatsächlichen quantitativ ungenügenden Einzüge der Menschen** in die Neue Stadt zunächst nicht, viele Einrichtungen täglich wirtschaftlich zu betreiben (vgl. Abb. 5.34).<sup>124 125</sup>

einem hohen Anteil an Sozialwohnungen im Betrieb. Gleichzeitig wird auch Vertrauen darin gesetzt, dass die Neue Stadt Aufstiegschancen hat und kein sozialer Brennpunkt ist. Außer der Einwohnerdichte ist dies dem großen Einsatz privaten Kapitals und dadurch dem erfolgreichem Management der Bedarfseinrichtungen als wichtigem Hilfsmittel zu verdanken.

<sup>124</sup> Anmerkung: Die öffentlichen Einrichtungen im Stadtzentrum von Anting waren seit ihrer Fertigstellung zwischen den Jahren 2004 bis 2010 geschlossen. vgl.: Den Hartog: 2010, S. 88

<sup>125</sup> Anmerkung des Verfassers: Es ist auf der „leeren“ Stadtstraße von Songjiang sehr typisch, dass „there is a lack of urban vitality, during the day, we see relatively few cars or pedestrians on the street. The department stores



- Die **Bedarfseinrichtungen, Geschäftsnutzungen und private Wohnungen** könnten unter der Leitung der oberen Regierung von den privaten Investoren geführt werden, damit die individuellen Bedürfnisse marktfähig koordiniert werden. Die Neue Stadt soll jedoch bewusst die kleinen Unternehmen, alltäglichen Dienstleistungen, Entertainment und Kultur-Einrichtungen fördern, welche in der Neuen Stadt „Überlebensschwierigkeiten“ haben, jedoch für das Stadtleben und die Stadtkultur von hoher Bedeutung sind.<sup>126</sup>

- **Das „Kompakte-Stadt“-Prinzip des Zentrums und des Stadteilzentrums**

Die strukturell aufgelockerte Stadt und übermaßstäbliche Infrastruktur soll vermieden werden. Die neuen Einwohner, alte Einwohner und Arbeiter müssen in Fußgängerdistanz oder durch gute und kurze ÖPNV-Anbindungen das Stadtteil- oder Stadtzentrum erreichen können, gesellschaftliche Treffpunkte müssen geschaffen werden und Möglichkeitsräume für Kommunikation, Handel und Austausch müssen bestehen (vgl. Abb. 5.35).<sup>127</sup>

- **Neben den Marktbedürfnissen sind das Stadtleben und das kulturelle Interesse zu berücksichtigen.**

Die öffentlichen Einrichtungen und der räumliche Entwurf des Stadtzentrums sollen zum Lebensmodell der chinesischen Geschäftsleute und Bewohner passen, die öffentlichen Einrichtungen sollen insbesondere für die älteren Bewohner gut erreichbar sein und die Einkaufsstraße soll mit der qualifizierten dichten und hohen Geschosswohnung kombiniert werden. Das europäische, gemischte - zwei bis drei geschossige Einkaufsviertel, das ausländische Stadtbild, das für Chinesen dem Charakter eines Themenparks entspricht, besitzt eine Stimmung, die Schwierigkeiten damit hat, einen alltäglichen städtischen Lebensort für chinesische Ehepaare mit Kind darzustellen (vgl. Abb. 5.36<sup>128</sup>).

- Der **ganze Betrieb der öffentlichen Einrichtungen** ist auf die Vielzahl der Einwohner angewiesen. Der möglichst schnelle Einzug der Bewohner ist dafür Voraussetzung.

---

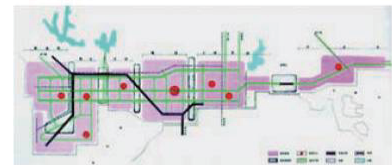
and supermarkets are rather empty. You can find a taxi waiting outside the new light-rail station, but it is very difficult to catch one in any other place, including the famous Thames Towns. Although the image is urban, the atmosphere is very unanimated. But once you enter the old town, across Highway A9, you immediately feel the difference: the streets are bustling. Although it might be somewhat crowded and chaotic, the mood is cozy and warm.” Siehe: Den Hartog, Harry: 2010, S.288

<sup>126</sup> Anmerkung des Verfassers: „As Ray Thomas noted, „All the new towns have suffered from a lack of very small firms and self-employment. The Problem is that many of these small enterprises, often scarcely clearly distinguishable from the informal economy, do not belong to the same organizational world as the development corporations.“ siehe: Ward, Colin: 1993, S. 69

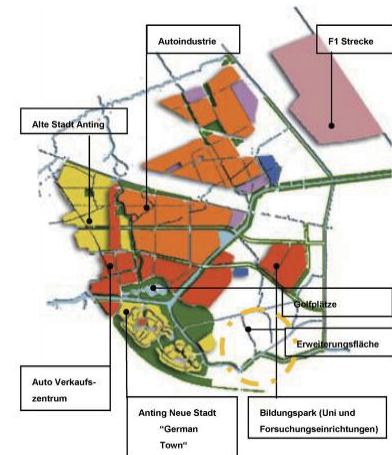
<sup>127</sup> Anmerkung: In räumlicher Hinsicht hat Singapur die Wohnsiedlungen mit privaten niedrig-geschossigen Wohnungen und hohen Sozialwohnungstürmen nebeneinander angeordnet, so dass die öffentlichen Einrichtungen von allen Bewohnern genutzt werden können. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 34; Anmerkung des Verfassers: Dieses Nutzungsmodell funktioniert wirtschaftlich und wird auch in China, z.B. in Shenzhen weiterverfolgt.

<sup>128</sup> Vgl.: Den Hartog: 2010, S. 79

Shenzhen Öffentliche Dienstleistungen



Anting Öffentliche Dienstleistungen



Chengqiao Öffentliche Dienstleistungen



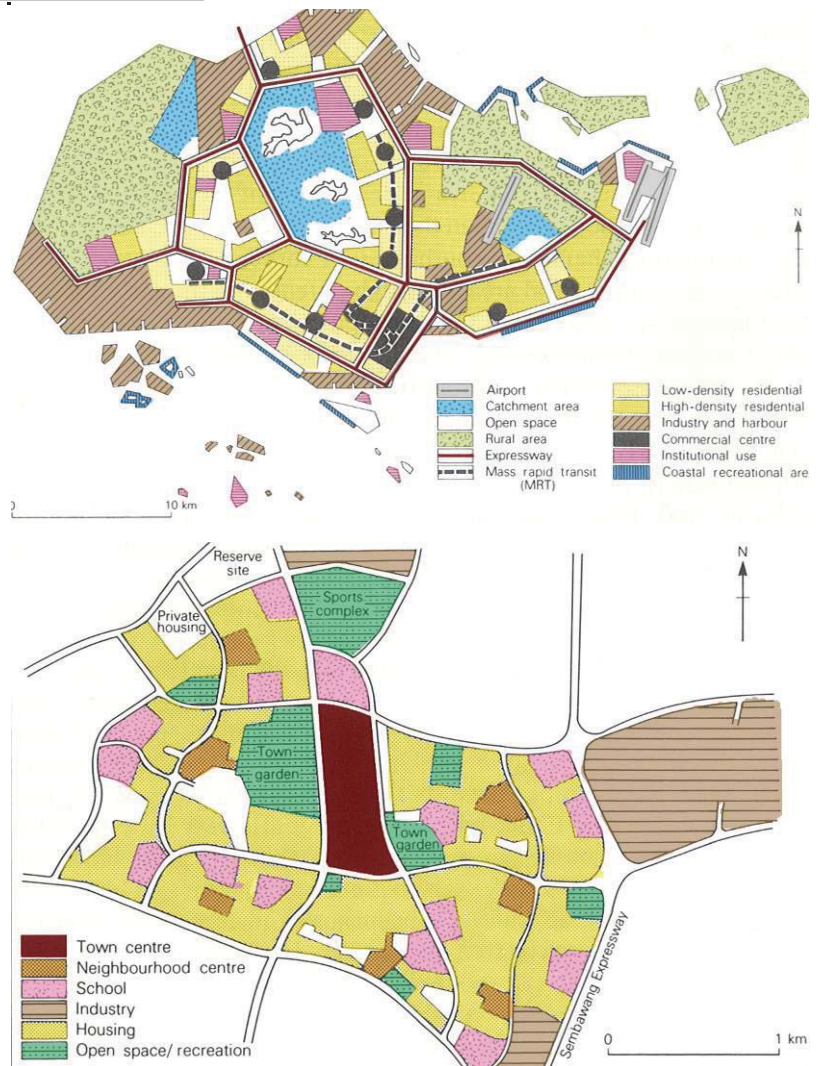
Ningbo Öffentliche Dienstleistungen



Yulong Öffentliche Dienstleistungen



**Abb. 5.34**  
Die Lage und Masse der öffentlichen Einrichtungen der Neuen Städte



**Abb. 5.35**  
 Die räumliche soziale Integration durch das gemeinsame Stadtzentrum und die öffentlichen Einrichtungen. (o.) „Singapore Concept Plan“ und (u.) Landnutzungsplan von Ang Mo Kio New Town, Singapur

**Abb. 5.36**  
 Das Stadtzentrum von Luodian ist ca. 1,6 km lang, in einer fußläufigen Distanz von 800 Metern gibt es meist Grünflächen und Villen, auf der westlichen Seite wird es von der Schnellstraße begrenzt. Eingangplatz, Shoppingviertel in „schwedischem Stil“ weil der „Sweden Style“ in dem Wettbewerb gefordert wurde. Aufgrund des begrenzten Einzugsfeldes und den nicht, den chinesischen Gewohnheiten entsprechenden, Geschäftsaktivitäten, steht es fast leer und wird nur für Hochzeitsfotos benutzt.





## 5.3 Planung der Neuen Stadt

### 5.3.1 Ganzheitliches Entwicklungskonzept der Stadt

- Ein ganzheitliches Entwicklungskonzept, welches die materiellen und immateriellen Bedürfnisse des Menschen deckt

Ein **ganzheitliches** Entwicklungskonzept, welches alle Aspekte des Stadtlebens umfasst, ist für die Neue Stadt-Planung wichtig, - vom Wohnen bis hin zur Universität. Dies setzt die Entwicklung eines ausgewogenen (funktionalen und sozialen) Nutzungskonzeptes, eines effektiven Verkehrskonzeptes und eines einprägsamen Gestaltungskonzeptes voraus.

#### Grundsatz:

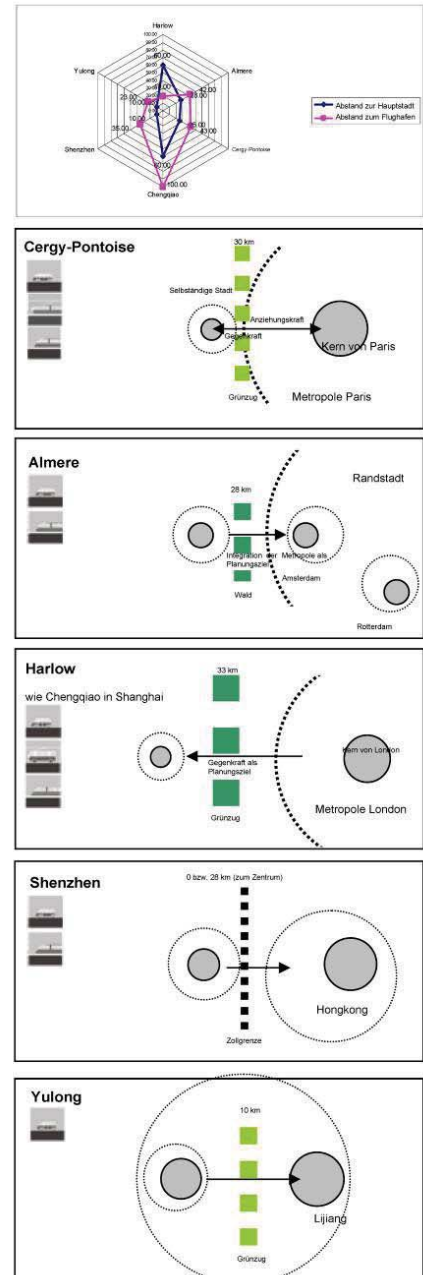
1. Die Neue Stadt als **holistischer Organismus**, welcher alle Elemente (funktionale, technische, gesellschaftliche, kulturelle, etc.) und ein Gleichgewicht entwickeln soll. 新城作为机能体
2. Jede Funktionseinheit soll so weit wie möglich auf der **Nutzungsmischung** beruhen, um eine ausgeglichene, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Einheit zu gründen. 混合用地
3. Die Stadtplanung muss von Anfang an **ein gemeinsames Stadtimago** einerseits und individuelle Vielfalt der untergeordneten Teilbereiche andererseits entwickeln. 整体城市意象
4. Die Neue Stadt ergibt sich nicht aus der einfachen Zusammensetzung von mehreren Funktionselementen, sondern ist ein **dynamisches System aus wechselseitig zusammenwirkenden Elementen**, das mehr ist als die Summe seiner Teile. 多样化要素相互作用下的动态体系。
5. Insgesamt soll eine **ganzheitliche „nachhaltige“ Neue Stadt** und Gesellschaft entstehen. 生态可持续城市。

### 5.3.2 Lage und Programm

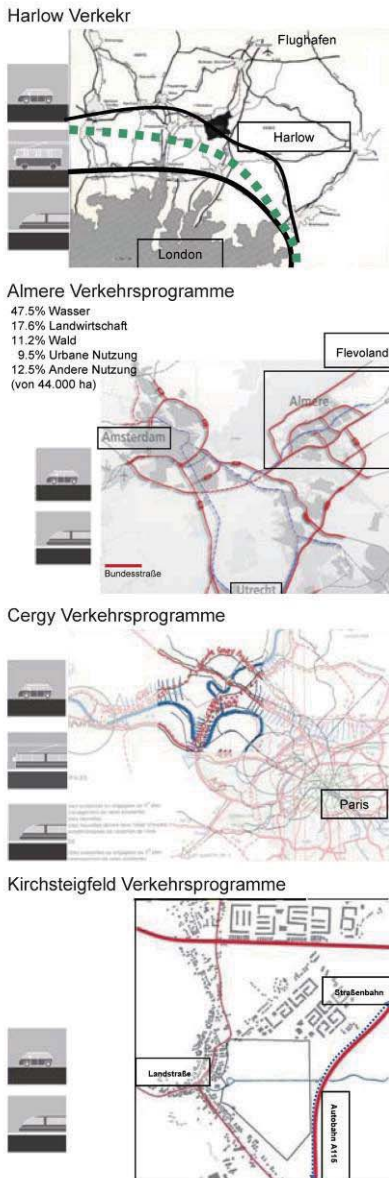
- Die starke Verbindung mit der Mutterstadt und der Region

Die meisten Neuen Städte haben eine sogenannte „Mutterstadt“. Vor allem **die Lage der Neuen Stadt und die Verkehrsmöglichkeiten zwischen der Neuen Stadt und der Mutterstadt einerseits und die Entwicklungsbedürfnisse der Mutterstadt und der Region andererseits, entscheiden zusammen** über das Entwicklungsbild der „Tochterstadt“ (vgl. Abb. 5.37).

Ein **Grüngürtel** oder eine bestimmte **Topographie** kann die Mutterstadt von der Neuen Stadt trennen. Der Abstand zwischen der Neuen Stadt und der Mutterstadt beträgt im Regelfall zwischen 20 bis maximal 40 km. Bei längeren Distanzen wirkt die Neue Stadt eher als Ausgangspunkt der



**Abb.5.37**  
Die Lage der Neuen Stadt zu der Mutterstadt und dem Flughafen

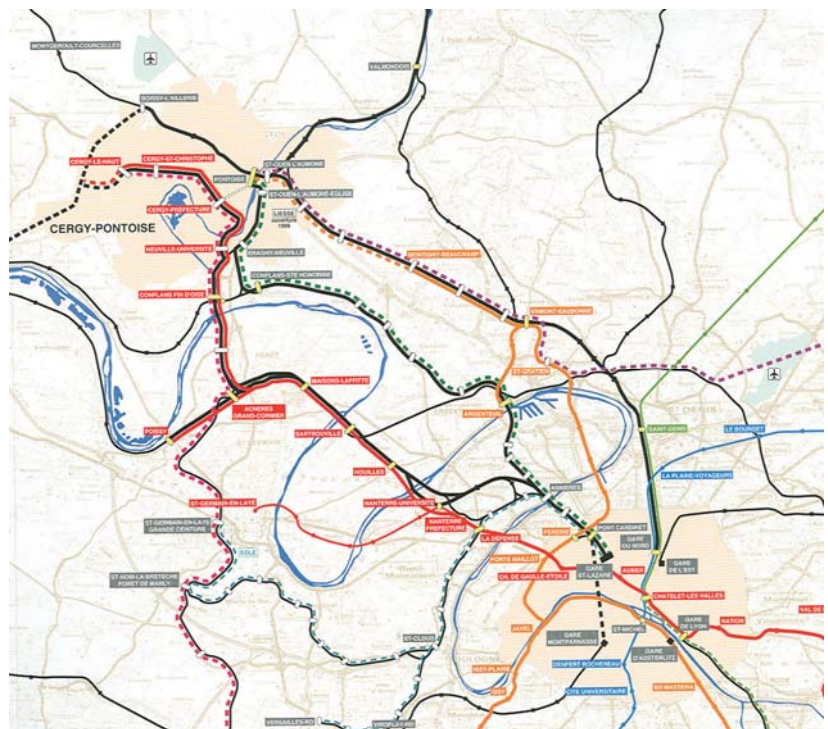


**Abb. 5.38**  
Die regionale Verbindung der Neuen Städte

Verstädterung **des ländlichen Gebietes**<sup>129</sup>. Gut entwickelte Neue Städte haben meist auch eine gute Anbindung an den Flughafen der Region oder sogar einen eigenen Flughafen wie etwa die Stadt Shenzhen, bedingt durch ihren wirtschaftlichen Aufschwung. Dies zeigt sich auch bei der Untersuchung der Neuen Städte Almere und Cergy-Pontoise.

Die **regionale Planung und die Entwicklungsplanung** der Mutterstadt definiert die Rolle und die Programme der zukünftigen Neuen Stadt, verknüpft die Leitbilder der regionalen Entwicklungsschwerpunkte langfristig sowie ganzheitlich und unterstützt auch die Bestimmung der Entwicklungsrichtung verschiedener Neuer Städte in der Region. (vgl. Abb. 5.38). Außer dem **Wohnen und der Industrie** ist auch die regionale **Freizeitnutzung in den regionalen Programmen** von Bedeutung, wie z.B. in Almere oder Cergy-Pontoise

- Die erste Generation Neuer Städte besaß „als Ressource“ die Mutterstadt, dies wurde aber auch als **Hindernis für die Selbstständigkeit der Neuen Stadt** betrachtet und schwächte die wirtschaftliche Entwicklung dieser<sup>130</sup>.



**Abb. 5.40**  
Die vielfältigen Verbindungen zwischen der Stadt Cergy-Pontoise und Paris.

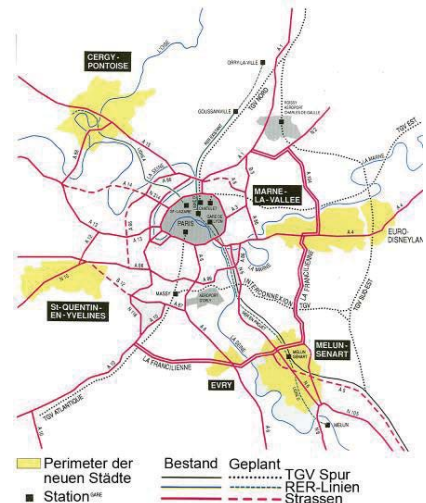
<sup>129</sup> Anmerkung: Im Jahr 1979 hatte Lelystad seit 12 Jahren etwa 40.000 EW. Im Jahr 1992 feierte Lelystad sein 25-jähriges Jubiläum mit 60.000 EW, dies entspricht nur einem Drittel der Einwohner von Almere, obwohl Almere früher gebaut wurde und Hauptstadtstatus (Hauptstadt der Provinz Flevoland) hat. Die Distanz zwischen Randstad und der Neuen Stadt ist dabei der größte Einflussfaktor. Lelystad 2001 vgl.: Department for Communication of the City of Lelystad: 2001, S.1; Nawijn, K. E: 1979, S. 23

<sup>130</sup> Anmerkung des Verfassers: Um die Unabhängigkeit Harlows zu garantieren, wurde die Verkehrsverbindung zwischen London und der Neuen Stadt ursprünglich bewusst geschwächt, jedoch pendelten nach 25 Jahren dennoch 50 Prozent der Bewohner zwischen London und Harlow.

- In der zweiten und dritten Generation wurde die Neue Stadt **stark mit der Region und Metropole verbunden**<sup>131</sup>. Die fünf Neuen Städte von Paris werden durch und entlang zweier Schnell-Verkehrskorridore - Regionalbahn (RER), Schnellzug und Autobahn - erschlossen (vgl. Abb. 5.39, 5.40).<sup>132</sup>

- Die gegenwärtige Neue Stadt weist **aufgrund der Grundstücksbedingungen - Lage und Art der Grundstücke - sehr unterschiedliche Lagen und Größen auf**. Die jüngste Generation der Neuen Stadt versucht sich **in das regionale Infrastruktur-Netzwerk individuell einzubetten**. Unter allen Faktoren für regionale Kompetenz hat der **Lagefaktor immer die höchste Priorität** eingenommen. Die Neue Stadt als Quelle von Arbeitsplätzen, öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen in der Region wird jetzt als wichtige Ergänzung anerkannt.

„A New Town should be large enough to support a well balanced community with a variety of social economic, age, and other groups to stimulate a town's self-familiarity and identity.“<sup>133</sup> **Nach dem Prinzip der nachhaltigen Stadtentwicklung soll die Neue Stadt eine gewisse Größe erreichen, um die Entwicklung alternativer Energien effektiver zu gestalten**. Die vorgeschlagene Größe ähnelt mit 25.000 Einwohnern und 10.000 Haushalten<sup>134</sup> der, der Gartenstadt-Theorie,<sup>135</sup> jedoch stimmen sie nicht komplett überein. Die **geographisch selbstständige Neue Stadt** muss größer sein als die Neue Stadt in dichten urbanen Kontexten<sup>136</sup> - in 40 Jahren Entwicklung stabilisiert sich die durchschnittliche Einwohnerzahl der unabhängigen Neuen Stadt in der Praxis auf ca. 80.000 bis 200.000 Einwohner<sup>137</sup> <sup>138</sup>. Die aktuelle Generation der Neuen Städte und Stadtquartiere, die in der Metropolenstruktur günstig eingebunden sind und von den regionalen Einrichtungen versorgt werden, könnte mit mehr als 1.000 Einwohnern (nach der Definition der „Neue Stadt-Quartiere“ des BBR) schon ein ganzheitliches soziales und wirtschaftliches Modell sein.<sup>139</sup>



**Abb. 5.39**  
Die vielfältigen Verbindungen zwischen den Neuen Städten und Paris.

<sup>131</sup> Anmerkung: Die neue Stadtplanung von Paris basiert auf der Region Paris -1.450 qkm und 10.000.000 EW, von der Topographie, dem Verkehr, der Wasserfront-Nutzung bis zur Flächennutzungsentwicklung. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 197-208

<sup>132</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 328

<sup>133</sup> Siehe: Golany, Gideon: a.a.O., S. 28

<sup>134</sup> Vgl.: Ward: 1996, S. 121

<sup>135</sup> Anmerkung des Verfassers: Howard's plan is „32000 population, be composed of 400 hectares of built-up area and of 2000 hectares of farmerland around it.“ siehe: Watanabe, Saiki; Freestone; von Rooijen: 2002, S. 65

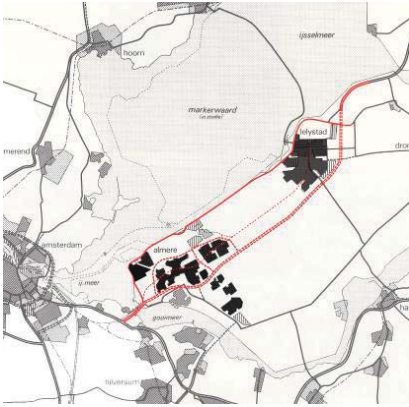
<sup>136</sup> Anmerkung: „Neue Stadt-Quartiere: Bestand und städtebauliche Qualitäten.“ siehe: BBR Online Publikation, Nr. 01/2007, S. 47

<sup>137</sup> Anmerkung: Obwohl nach dem Reith Committee (als wichtigster Begründer der Neuen Stadt in England), die „optimale“ Größe der Neuen Stadt bei ca. 30.000-50.000 EW lag, landete die Planung endlich bei Milton Keynes mit 250.000 EW und bei Central Lanc mit 500.000 EW. vgl.: J.B. Cullingworth: 1972, S. 236

<sup>138</sup> Anmerkung: Die Neue Stadt-Entwicklung in Israel hat jedoch gezeigt, dass weniger, aber dafür größere Neue Städte viel leichter realisierbar sind als mehrere kleinere Städte mit der gleichen Summe an Einwohnern. Die zu niedrige Einwohnerzahl reduziert das Dienstleistungsniveau und mindert die Stadtlebendigkeit. vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 37

<sup>139</sup> Anmerkung: Nach der Forschungsarbeit des BBR betragen die Orientierungswerte für die Bestandserhebung mehr als 500 Wohneinheiten





**Abb. 5.41**

Die neuen Städte Almere und Leyland werden durch mehrere parallele Verkehrskorridore miteinander verbunden. Die flexiblen Stadtteile von Almere verteilen sich entlang mehrerer Verkehrskorridore, die konzentrierte Stadt Leyland wird von der Verkehrslinie eingeschlossen.

#### Grundsatz:

- **Die Bedeutung der Lage**  
**Die Lage** ist ein sehr wichtiger Faktor der Neuen Stadt-Entwicklung. **Die Verbindung zwischen der Neuen Stadt, der Metropole und/oder dem regionalen Wirtschaftsraum soll so eng wie möglich gestaltet werden.** Das gleiche Prinzip gilt auch für die regionale Infrastruktur und die öffentlichen Einrichtungen.
  
- **Effektive Verkehrskorridore**  
 Eine der effektivsten Formen der Verbindung ist ein **Verkehrskorridor** zwischen der Metropole und dem regionalen Wirtschaftskern einerseits und der Neuen Stadt andererseits, bestehend aus Metroverkehr und anderem öffentlichen Verkehr, Schnellstraßen und anderer regionaler Infrastruktur wie ICE-Anbindungen und Flughäfen. Der Autoverkehr spielt immer eine wichtige Rolle in den Neuen Städten (vgl. Abb. 5.41).
  
- **Masterplan und Realisierungsprogramme**  
 Die inhaltlichen Programme und die Wohnungs-, Arbeitsplatz- und Anzahl der Dienstleistungseinrichtungen der Neuen Stadt sollen vor dem Hintergrund des Stadtentwicklungsentwurfes als zentrales Entwicklungsziel auch in dem regionalen Kontext **durch individuelle Realisierbarkeitsstudien** überprüft werden.
  
- **Die Einwohnerprognose kann keine absolute Vorhersagen treffen**  
 Die erhebliche Diskrepanz zwischen der Entwicklungsprognose und der tatsächlichen Einwohnerzahl tritt in jeder Generation in Westeuropa auf<sup>140</sup>. Die Stadtplanung soll dabei eine Flexibilität aufweisen, z.B. in Hinblick auf die Stadterweiterungsfläche der Stadt wie des Stadtzentrums<sup>141</sup>, die mit vielfältiger Nutzung bereicherte Stadt<sup>142</sup>, die gemischte Nutzung<sup>143</sup> etc.

Die **chinesischen Stadtplaner** haben nur geringfügig die Bezugswerte (Einwohnerzahl, Dichte, Arbeitsplätze etc.) der chinesischen Neuen Stadt erforscht. Die durchschnittliche Einwohnerzahl

---

oder 1.000 Einwohner oder 10 ha Gebietsfläche. vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: 2007 S. 21

<sup>140</sup> Anmerkung des Verfassers: In dem Plan von Almere „The first proposals spoke of a minimum of 125,000 people and a maximum of 250,000 people.“ Dies ist schon ein sehr weites Spektrum aber mit der neuen Entwicklungsplanung „Almere 2.0“ erhöht Almere diesen Plan auf 350.000. siehe: Nawijn, K.E.: 1979, S. 32; Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 49

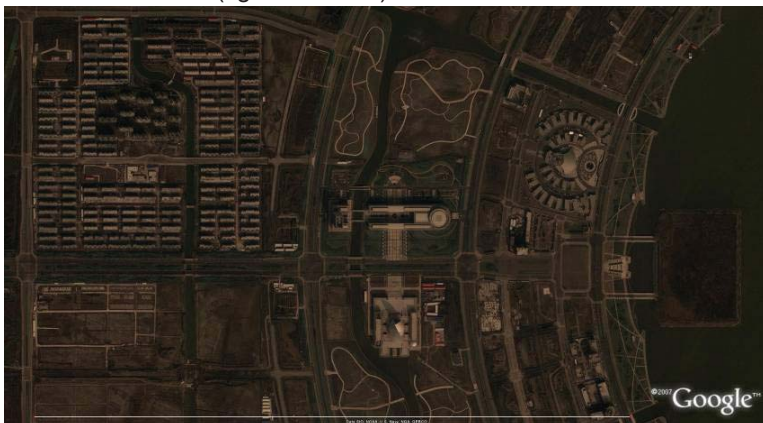
<sup>141</sup> Anmerkung: Die Stadterneuerung von Harlow und Almere beinhaltete den Abriss einiger öffentlicher Gebäude. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 19, 55

<sup>142</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. die Messestadt Riem mit Messe, Gewerbepark, Landesgartenschau

<sup>143</sup> Anmerkung: Die gemischte Nutzung ist ein gutes Mittel der flexiblen Stadtdienstleistung. So z.B. das Kirchsteigfeld. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 75

entspricht ca. 40.000 Einwohnern, mit einer umfassenden Nutzungsstruktur benötigt die Neue Stadt normalerweise mehr als 2.000 ha Fläche<sup>144</sup>. Ohne eine Realisierbarkeitsprüfung erzeugt sie wegen erzwungenem Abriss und widerrechtlicher Landaneignung auf der einen Seite ein wirtschaftliches, soziales und ökologisches Risiko, auf der anderen Seite ein Entwicklungsrisiko durch schwache marktfähige Programme und unvernünftige Ressourcen-Distribution. Gemessen an den großen Einwohnerzahlen ist **das Verkehrssystem und die Infrastruktur in vielen chinesischen Neuen Städten falsch oder unzureichend ausgelegt**. Die Beziehung zwischen der chinesischen Neuen Stadt und ihrer Mutterstadt ist sehr dynamisch. Dabei wird die regionale Verbindung der Neuen Stadt zu wenig individuell untersucht und zu wenige individuelle Lösungen erarbeitet (vgl. Abb. 5.42).

Dieser Sachverhalt reduzierte die Anziehungskraft Neuer Städte, was wiederum Leerstand erzeugte, insbesondere bei Neuen Städten mit weniger als 200.000 Einwohnern oder mit mehr als 40 km Distanz zur zentralen Stadt<sup>145</sup> (vgl. Abb. 5.43).

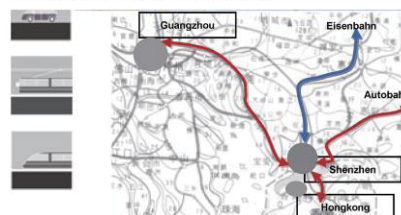


**Abb. 5.43**  
Neue Stadt Luchao aus dem Jahr 2010, es gibt nur Wohnsiedlungen umgesiedelter Bauern und Villen in einem dichten Straßennetzwerk.

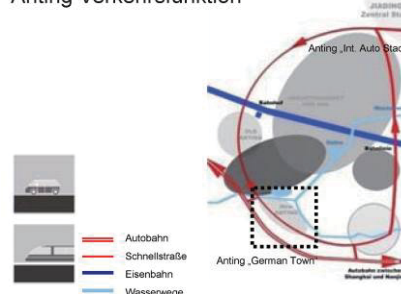
#### Grundsatz in China:

- Alle chinesischen Städte benötigen deswegen nicht nur klare regulierte Masterpläne, sondern auch eigene **Realisierbarkeitsstudien**, welche die Stadtsituation individuell analysieren und sie der jeweiligen urbanen Dynamik anpassen.
- **Größere Einwohnerzahl, Einwohnerdichte mit intensiver Stadtstruktur** Die Einwohnerzahl von Shenzhen zeigt, welche Bevölkerungszahl bei einer gut entwickelten chinesischen

#### Shenzhen Verkehrsfunktion



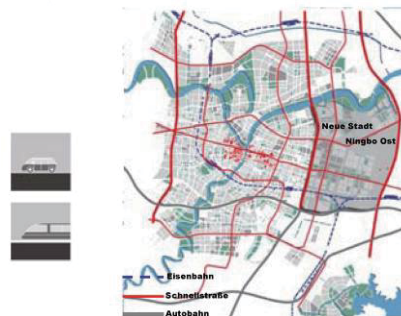
#### Anting Verkehrsfunktion



#### Chengqiao Verkehrsfunktion



#### Ningbo Verkehrsfunktion



#### Yulong Verkehrsfunktion



**Abb. 5.42**  
Die regionale Verbindung der Neuen Städte in China

<sup>144</sup> Anmerkung des Verfassers: Trotzdem ist die Neue Stadt meist nach dem Gartenstadt-Prinzip entworfen, die Neuen Städte liegen zwischen 15 und 50 km weit von der Metropole, durch Grünflächen getrennt, entfernt und sind meist durch die Autobahn und die Eisenbahn gut angebunden.

<sup>145</sup> Anmerkung: Die Hafenstadt Luchao in Shanghai (2004 genehmigt, 54 km entfernt von der Stadt) hat erfolgreiche Hafenanlagen und einen See (5,6 qkm) geplant und realisiert (2004) und funktioniert wirtschaftlich. Bevölkerungsmäßig aber ist der Plan von 800.000 Einwohnern momentan noch weit davon entfernt, verwirklicht zu werden und kann sich als quantitativ als stark überschätzt erweisen. vgl.: [www.shharborcity.com/cn/](http://www.shharborcity.com/cn/), 2003; <http://sh.sohu.com/>, 2007



Neuen Stadt erreicht werden kann.<sup>146</sup> Die chinesischen Neuen Städte sind mit höherer Einwohnerzahl und höherer Einwohnerdichte konfrontiert, es reduziert das Marktrisiko, bringt den Vorteil des hohen Anteils an Dienstleistungen und erzeugt leicht Lebendigkeit, auch fordert dies eine nachhaltige Entwicklung aus sich heraus, sowohl bei der Stadtentwicklung wie auch der Gesellschaftsbildung als wichtigste Grundsätze dieser.

- **Die Dichte anstelle der Fläche als Entscheidungsparameter.** Die Neue Stadt mit ihren komplexen Funktionen beansprucht mehr Fläche als die reine Wohnstadt. Insgesamt betrachtet, insbesondere in Asien, bestimmt die Dichte - nicht die Größe - die Nachhaltigkeit der Stadt. Die chinesischen Neuen Städte sollen aufgrund dessen, insbesondere in dieser Hinsicht, verbessert und optimiert werden.
- **Neben dem Autoverkehr stellen die Eisenbahn und die Metro die besten Verbindungen zwischen der Mutterstadt und der Neuen Stadt dar.** In Bezug auf die hohe Zahl der Einwohner sind die Metrolinie und die Bahn notwendig für den Städtebau der Neuen Stadt, damit die effektive und schnelle Verbindung neben dem Individualverkehr, innerhalb der großen Neuen Stadt (wie Shenzhen), wie auch zwischen der Neuen Stadt und der Region als Förderungsmittel der Beweglichkeit und Lebensqualität der Bewohner in der Neuen Stadt erzeugt werden kann.

### 5.3.3 Stadtstruktur - Kombination von Bindung und Flexibilität

Abgesehen von der zweiten Generation Neuer Städte haben die europäischen Neuen Städte mit mehr als 25.000 Einwohnern in ihrer historischen Entwicklung überwiegend die polyzentrische Struktur beibehalten - die planerische Aufteilung in mehrere Stadtteile bringt eine starke **Flexibilität im Phasenplan**.<sup>147</sup> Jeder Stadtteil ist eine kleine Gesellschafts- und Erschließungseinheit zwischen 20.000 und 30.000 Einwohnern - ein tatsächliches Neue Stadt-Quartier. Sie werden meist durch zwei oder mehrere Verkehrskorridore, bestehend aus Schnellstraßen und Bahnlinien, miteinander verbunden.<sup>148</sup> Der Stadtteil

<sup>146</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 85; Anmerkung: Die sechs Neuen Städte von Shanghai weisen Einwohnerzahlen von 10.000 EW bis zu 800.000 EW (Luchao, Songjiang, Anting) auf. Jedoch werden drei Neue Städte mit 800.000 EW als regionale Entwicklungsschwerpunkte betrachtet. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 102

<sup>147</sup> Anmerkung: z.B. die Serie von Raummodellen des Clusters der Stadtteil-Anordnung „Almere. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 51

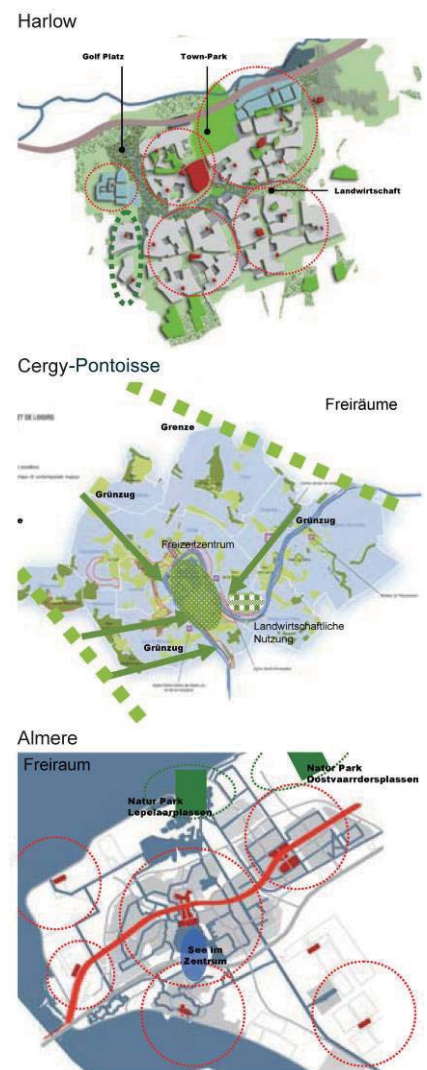
<sup>148</sup> Anmerkung: Im Vergleich zur bewussten Trennung von der Mutterstadt bei den frühesten Neuen Städte der 1940er Jahre, wie Harlow, sind die Neuen Städte der 1960er Jahre in England alle auf „excellent communication routes for both roads and rail [...], linear planning' on a grand scale.“ siehe: Cullingworth: 1972, S. 233

als Stadtzentrum kann - mit Unterstützung von Metroverbindungen - bis zu 50.000 Einwohner erreichen.<sup>149</sup> So entsteht die typische Struktur in der Neuen Stadt, die polyzentrische Struktur mit dem Stadtzentrum als Herz und Verkehrskorridoren als Entwicklungskorridore<sup>150</sup>(vgl. Abb. 5.44).

Die polyzentrische Struktur ermöglicht der Neuen Stadt breite **Wachstumsmöglichkeiten und Entwicklungsräume**, die Komplexität der Gesellschafts- und Nutzungsorganisation reduziert sich damit<sup>151</sup>. Die Kombination mit einem zentralen Stadtzentrum, dem „Herz“ der polyzentrischen Stadtstruktur, verknüpft die polyzentrische Struktur zu einem organischen Ganzen. Viele Entwurfsprinzipien und Erfahrungen aus den kleineren Neuen Stadt-Quartieren könnten dabei direkt angewandt werden.

Die Module von Stadtteil-Gruppen bringen aber auch Schwierigkeiten mit sich: jeder Stadtteil liefert ein Modul einer „Community“ (Gemeinschaft) mit einem Stadtteilzentrum und einer ökologischen Umwelt, jedoch ergibt sich aufgrund der begrenzten Dichte und Grünanlagen zwischen den Stadtteilen keine gemeinsame urbane und lebendige „Stadt“<sup>152</sup>. Die aufgelockerte Stadtteil-Struktur erschwert auch die **Erreichbarkeit** des Hauptzentrums und führt zu einer niedrigeren Dienstleistungskraft **des Hauptstadtzentrums** sowie des Stadtteilzentrums - ihr Dienstleistungsniveau, im Vergleich zur traditionellen Stadt mit 25.000 Einwohnern, ist niedrig, wie z.B. in Almere.<sup>153</sup> So haben sich, als Reaktion auf die aufgelockerte Stadtstruktur, in Cergy-Pontoise zwei Zentren entlang der Eisenbahn entwickelt.<sup>154</sup> Weiterhin hat ein altes, bereits existierendes Dorf Harlow's, die Neue Stadt bis heute als ein Subzentrum ergänzt.<sup>155</sup>

Aus dieser aufgelockerten Stadtteilstruktur resultierte auch noch das Risiko einer fehlenden **gegenseitigen Verflechtung des städtischen Lebens und einer unklaren Identität des Stadtimages der Gesamtstadt sowie der Stadtkultur**.<sup>156</sup> Die Anziehungskraft einer



**Abb. 5.44**  
Die aufgelockerte Stadtstruktur und die Freiräume zwischen den Neuen Städten

<sup>149</sup> Anmerkung: z.B. Almere Stad, als Stadtzentrum. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 59

<sup>150</sup> Anmerkung: Die Verkehrskorridore, inklusive der Autobahn und der Bahntrassen verbinden alle dichten Stadtteile von Cergy-Pontoise, während der Schnellstraßenring alle Stadtteile, urbane wie suburbane, miteinander verbindet. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 33

<sup>151</sup> Anmerkung: Der suburbane Stadtteil Varel von Cergy Pontoise gleicht eher einer vorörtlichen Wohnsiedlung mit aufgelockerter Struktur. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 41

<sup>152</sup> Anmerkung: Zwischen den Stadteilen der Fallspiele Harlow, Cergy-Pontoise und Almere sind Grünbänder von mehr als 200 bis 300 Metern Breite angeordnet. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 36, 54; In Harlow liegt zwischen den Wohnvierteln auch ein Grüngürtel von ca. 70 Metern Breite. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 16, 21, 36, 54

<sup>153</sup> Anmerkung des Verfassers. z.B. Mannheim 313174 (2010), Freiburg (224191), Stralsund mit 57.670 EW (2010) - fast gleich wie Almere Stadt, zeigen höheres Dienstleistungsniveau.

<sup>154</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 32

<sup>155</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 13

<sup>156</sup> Anmerkung des Verfassers: „Cergy-Pontoise is a polycentric City, a city where the activity center still has an indefinite image, a city hat has a thousand-year-old centre on its fringe, and very charming villages on the

solchen Neuen Stadt liegt dann eher in der Qualität des menschlichen Maßstabs, von der Nachbarschaft bis zu dem Stadtteil, aber oft nicht in der Wirkung des Ganzen.



**Abb. 5.45**  
Das Zentrum von Cumbernauld  
(UK) mit seiner Megastruktur

Die zweite Generation Neuer Städte und die aktuelle Neue Stadt-Quartiersentwicklung versucht **eine kompakte Stadtstruktur** zu realisieren. Extreme Verdichtung und die Eintönigkeit einer kompakten Struktur, insbesondere im Stadtzentrum, hat aber gezeigt<sup>157</sup>, dass dies entgegen der Erwartung der Neuen Stadt-Bewohner zu einer fehlenden Flexibilität führen kann<sup>158</sup> (vgl. Abb. 5.45). **Die aufgelockerte Struktur ohne eine vielfältige Hierarchie der öffentlichen Räume** reduziert die sozialen Kontakte. Das „Kompakte Stadt“-Prinzip wirkt sich in der aktuellen Praxis der Neuen Stadt-Quartiere positiv aus - ein viel kleinerer Maßstab mit kompakter Struktur und Stadtkern bzw. weitergehende gemischte Nutzung als bei der zweiten Generation Neuer Städte vorausgesetzt.

#### Grundsatz:

- **Kompakte Stadt und „Stadt der kurzen Wege“**

Dies besteht aus der Vermeidung von übermaßstäblichen Infrastrukturen, Ökoräumen und Grundstücksgrößen, welche auch soziale Kontakte behindern;<sup>159</sup> dem demgegenüber sollen, so viele wie möglich und nötig einfache, sichere, kurze und qualifizierte Verbindungen ermöglicht werden. So sollen, z.B. die riesigen Freiräume zwischen den Stadtteilen vermieden und umgekehrt die gemischten Nutzungen dazwischen miteinander verbunden werden.

- **Flexibilität des Masterplans**

Das Abschätzen der Bauzeit, des Bauinvestments und der Bedürfnisse der Stadtentwicklungspolitik entscheidet über das Verhältnis von nachhaltiger Planungskonzeption und Flexibilität der Realisierung bei der Berücksichtigung wichtiger Grundsätze; Flexibilität ist in jedem Fall ein notwendiger Faktor. Diese Flexibilität gilt auch für die Zentren - vom Stadtteilzentrum bis zum Hauptzentrum.

- **Flexibilität durch Nutzungsmischung**

Eine Nutzungsmischung im kleinen und großen Umfeld ist wünschenswert und ergibt eine große Flexibilität in Bezug auf die Stadtfunktionen. Voraussetzung jedoch ist die Nutzungstrennung bei störenden Faktoren (z.B. Schwerindustrie, Logistik,

---

riverbanks of the Oise and it is eventually a city with a great land potential between the old and the new centre. This kind of scattered centrality has qualities as well as defects and it was submitted to the summer Workshops (Cergy-Pontoise) in 2000.” siehe: Charre, Alain: 2005, S. 41

<sup>157</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. Das Stadtzentrum von Cumbernauld

<sup>158</sup> Vgl.: Saiki, Reeestone; van Rooijen: 2002, S. 37

<sup>159</sup> Anmerkung: Obwohl die Bahnstation eine wichtige Stadtkernnutzung von Almere Stadt ist, reduzieren die Bahnlinie wie auch das aufgelockerte Gewerbegebiet auf der anderen Seite die Verbindung der Stadtteile zwischen die beiden Seiten und die „Lebendigkeit“ des Bahnhofes. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 59



Schnellstraßen etc.).

□ **Flexibler Rahmenplan mit kompaktem Herz**

Eine nachhaltige Neue Stadt hat möglichst ein kompaktes „Herz“ als Stadtzentrum, eine flexible Rahmenstruktur, lebensfähige Stadtquartiere und ein System „Kurzer Wege“, insbesondere zwischen der Wohnnutzung und dem Zentrum.

□ **Lebensfähige Stadtquartiere als Stadtmodul**

Bei einer Einwohnerzahl von mehr als 20.000 EW sind einzelne funktionsfähige Stadtquartiere ein anzustrebendes Stadtmodul, da sie die direkte Lebensumwelt für die Bewohner bilden. Sinnvoll ist es, die vielfältigen Erfahrungen der aktuellen europäischen Neuen Stadt-Quartiere mit einzubeziehen.

Die meisten chinesischen Neuen Städte in **China** haben ein „Pfannkuchenmuster“ - ein „verdichtetes Wachstum“ in ihrer Entwicklung genommen, die eine verhältnismäßig strenge Struktur und wenig großmaßstäbliche Grünanlagen innerhalb der Stadtstruktur aufweisen.<sup>160</sup> Auf der einen Seite liegt dies in der Möglichkeit der rechtlich nicht stark kontrollierten **Verschwendung der Grundstücksflächen**, auf der anderen Seite auch in der **fehlenden ökologischen Berücksichtigung und der daraus resultierenden großen Anzahl überdimensionierter Infrastrukturanlagen und Gewerbegebiete begründet, teilweise auch in nicht zwingend erforderlichen Freiflächenanlagen** in Gebieten hoher städtebaulicher Dichte

Wie in der weithin angewendeten polyzentrischen Planungsstruktur der ersten und dritten Generation Neuer Städte in Europa, bestehen auch viele aktuelle Neue Städte in China eher aus ähnlich zusammengeordneten Stadtquartieren mit einem zentralen Stadtteil<sup>161</sup>. Dabei ist die Funktionsanordnung die Basis der Stadtstruktur, das reine Industriegebiet steht allein als Stadtteil, durch regionalen Verkehr und das „Schutzgrün“ (50 bis 100 Meter breit) stark von den Stadtbewohnern getrennt<sup>162</sup>. Dies erzeugt ein ähnliches Modell, wie die Segregation der Quartiere in Cergy-Pontoise.

In der aktuellen Neuen Stadt-Entwicklung, z.B. in Shanghai und Ningbo, erscheint die Tendenz des „Urban Sprawl“ nach amerikanischem „Vorbild“. **Die zunehmend aufgelockerte städtebauliche Struktur** und die großmaßstäbliche **Nutzungstrennung** werden in der aktuellen Neuen Stadt-Entwicklung mit einbezogen.<sup>163</sup> (vgl. Abb. 5.46)

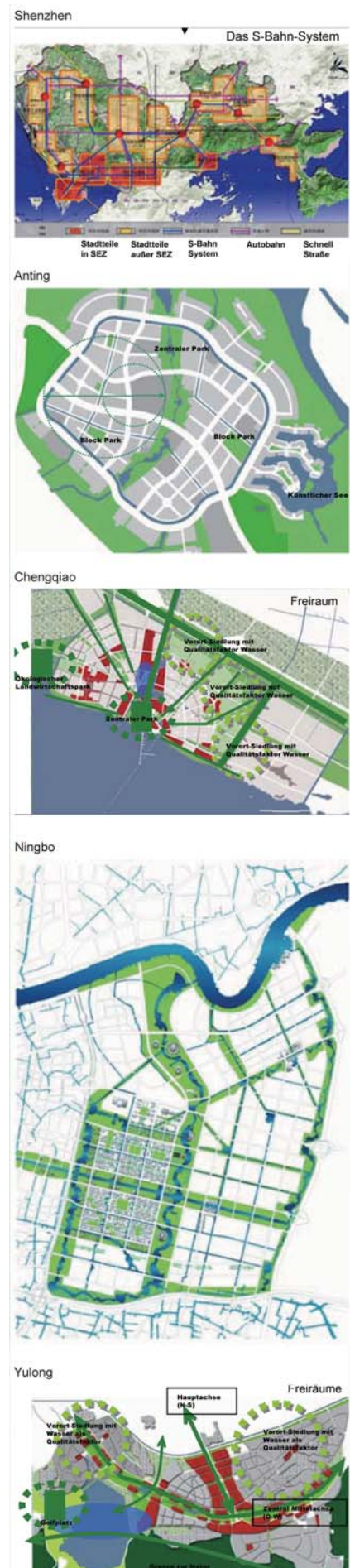
Aufgrund der hohen Zahl und der Dringlichkeit der Aufgaben vor dem

<sup>160</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 104, 151

<sup>161</sup> Anmerkung: z.B. die Stadtstruktur von Shenzhen und der stark getrennte Stadtteil Yantian mit der Einzelnutzung der Hafenindustrie. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 88, 89

<sup>162</sup> Anmerkung: Das breite „Schutzgrün“ entlang der Straße in Ningbo Ost-Stadt. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 134

<sup>163</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 104



**Abb. 5.46**  
Die enge Stadtstruktur und Freiräume zwischen den Neuen Städten

extrem schwierigen Hintergrund der Entwicklung in **China**, gehört ein **flexibler Masterplan** selten zu den Kern-Grundsätzen der chinesischen Neuen Stadt.<sup>164</sup> Die Veränderungsbedürfnisse werden eher durch die mehrfachen Fortschreibungen des Masterplans verändert.<sup>165</sup> Dies reduziert die Erwartung an die Wissenschaftlichkeit und die Seriosität der Pläne<sup>166</sup>.

Grundsatz in China:

- Unter dem Einfluss der begrenzten Stadträume und kostbarem Ackerland soll die aufgelockerte Stadtstruktur eher vermieden werden - von der Stadt bis zum Stadtzentrum und der Nachbarschaft. Das jeweils übermaßstäbliche ökologische Grün, Gewerbegebiet, Industriepark sowie die übermaßstäbliche Infrastruktur mit zwischen den Stadtteilen gelegenen Schutzgrün, ist zu überprüfen.<sup>167</sup>
- In der Neuen Stadt, welche schon mit einer dichten urbanen Struktur gebaut wurde,<sup>168</sup> soll der Städtebau an beiden Seiten des notwendigen Grünbandes stark kontrolliert und die schleichende Erosion des Landes und der Wasserflächen vermieden werden.<sup>169</sup>
- Das vielfältige Funktionsziel der Neuen Stadt ist nicht die Summe einer Reihe für sich allein funktionierender Funktionseinheiten, welche jeweils eine regionale Entwicklungsrolle spielen und zusammen einen quantitativen „Boom“ der Neuen Stadt erzeugen. Die Stadtteile sollen sich **gegenseitig ergänzend für ein gesundes Stadtleben** sorgen, damit eine regionale unabhängige Gesellschaftseinheit erzeugt werden kann, insbesondere für die Neuen Städte der

<sup>164</sup> Vgl.: Hassenpflug: 2009, S. 150

<sup>165</sup> Anmerkung: Der Masterplan von Shenzhen wurde fortgeschrieben - „Regionalplan 1978“, „Masterplan 1980“, „Masterplan 1984“ [...] „Masterplan 1996“ „Masterplan 2000“. Dabei geht es um eine Reihe von Flächenerweiterungen und Einwohnerzahl-Erhöhungen. Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 82, 87

<sup>166</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach dem „Planungsrecht der Stadt und des Landes Chinas“ beträgt die Baufläche pro Einwohner in der Neuen Stadt 85 qm/EW bis 105 qm/EW. 新建城市用地人均城市建设用地指标在 85 qm-105 qm/EW

<sup>167</sup> Anmerkung: Obwohl Shenzhen innerhalb der SEZ (Sonderentwicklungszone) unter der Leitung des Masterplans eine kompakte Stadtstruktur behielt, wurde die Stadt außerhalb der SEZ von einer schnellen Entwicklung von Industrie und Immobilienprojekten in aufgelockerter Struktur dominiert - ein asiatischer „Urban Sprawl“. Dabei hat der Masterplan aus dem Jahr 1989 diese Situation als bestehend aufgenommen und nicht korrigiert, auf dieser Basis wurden dann drei Entwicklungsrichtungen zusammengefasst und festgelegt. Dies verursachte weiterhin eine Reihe unqualifizierter Projekte. vgl.: Zhao, Yanjing: 2004, S. 34, 39

<sup>168</sup> Anmerkung: z.B. Shenzhen. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 93

<sup>169</sup> Anmerkung des Verfassers: In dem Verhältnis zu der Einwohnerzahl hat Shenzhen-Stadt kleinteilige Grünräume (50 bis 90 m) zwischen den Stadtteilen gelegen, unterliegt jedoch immer noch der Gefahr von Erosion der unerlaubten Landnutzung.



- Aus den Bedürfnissen der Stadt - **der Wachstumsfähigkeit und der Berücksichtigung langfristiger Entwicklungen**, soll die Neue Stadt-Planung feste Grundsätze und Planungsinhalte (unverändert) mit der Kombination von Flexibilität (veränderbar) aufweisen, nicht auf Kosten eines dieser Faktoren geschwächt und durch die wissenschaftliche Phasenplanung langfristig gesteuert werden<sup>171</sup>.
- In dem Masterplan soll das **Planungskonzept**, interpretiert mit dem lokalen Kontext, bewusst auf die Möglichkeit eines Phasenplans überprüft werden. Ohne starre Entwurfsvorgaben besitzen die Bandstruktur in Shenzhen und die fächerförmige Stadt Chengqiao klare Vorteile bezüglich der flexiblen Entwicklung.<sup>172 173</sup> Umgekehrt verlangt die ringförmige Struktur um den künstlichen See in der Hafenstadt Luchao offensichtlich ein größeres Infrastrukturinvestment und führt zu einer ineffizienten Dienstleistungsstruktur, nämlich kreisförmig vom Zentrum ausgehend, auf alle Stadtteile ausgerichtet (vgl. Abb. 5.47).
- Die bestehende Einwohnerzahl ist im Verhältnis zur Europa größer<sup>174</sup> und kann oft einen alleinstehenden Stadtteil bilden. Dieser soll einerseits in die neue Struktur organisch integriert werden, andererseits soll die Eigenart des alten Stadtteils als ein Ganzes, kulturell wie auch gesellschaftlich, erhalten werden<sup>175</sup>.



**Abb. 5.47**

*Die Neue Stadt Luchao mit See (Durchmesser 2,68 km) und Park in der Mitte. Jeder Stadtteil liegt mehr als 700 Meter vom Stadtzentrum entfernt. Sogar das Stadtzentrum hat eine aufgelockerte Struktur. Die Neue Stadt muss mit einem komplett fertigen Stadtservice-Band ein umfassendes Stadtimagen ergeben.*

<sup>170</sup> Anmerkung: z.B. Internationale Anting Autostadt. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 104

<sup>171</sup> Anmerkung: z.B. Phasenplan von Shenzhen. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 86

<sup>172</sup> Anmerkung: Ihre Struktur ermöglicht jedem Stadtteil, Selbstständigkeit zu besitzen. So etwa das polyzentrale Konzept in Almere, nach den veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konnte jeder Stadtteil selbstständig seine Entwicklungsrichtung beeinflussen, diese waren jedoch durch drei Entwicklungsachsen bzw. das Stadtzentrum am Achsenkreuz aller Stadtteile eng miteinander verbunden. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 87, 117

<sup>173</sup> Anmerkung: Nach Zhao, Yanjing: obwohl der Masterplan sich in mehreren Phasen veränderte, folgte die städtebauliche Struktur im großen Rahmen der Leitung des entsprechenden Masterplanes und erreichte fast die siebenfache Einwohnerzahl als die, welche die Prognose vorhersagte, dabei hat die Bandstruktur von Shenzhen und deren große Flexibilität und Anpassungsfähigkeit die schnelle Entwicklung der Stadt bedingt. vgl.: Zhao, Yanjing; 2004, S. 32

<sup>174</sup> Anmerkung des Verfassers: Shenzhen-Stadt hatte schon vor dem Bau der Neuen Stadt 275.000 Einwohner zu verzeichnen. Die Einwohnerzahl Chongmings erreicht heute schon die Hälfte der Bewohner der Planung, dies gilt für viele chinesische Neue Städte. Der vorhandene Stadtteil ist die starke Basis der Entwicklung.

<sup>175</sup> Anmerkung: Die unkontrollierte städtebauliche Entwicklung wie etwa das „Dorf in der Stadt“ von Shenzhen soll vermieden werden. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 97

- Der Inhalt der aktuellen Stadtquartiere in Europa sowie die Erfahrungen mit ihnen können größtenteils übernommen werden. Die ordnungsgemäße Aufspaltung der übergeordneten Ziele und hohe Baumassen in kleineren Einheiten stellen einen möglichen Weg dar, die hoch qualifizierten Basis-Elemente einer regionalen Entwicklung über einen längeren Zeitraum reifen zu lassen und die potenziellen sozialen Probleme zu vermeiden, welche mehrerer planerischer Heilmittel bedürfen.

### 5.3.4 Entwicklung eines effektiven und sozial ausgerichteten Nutzungskonzeptes

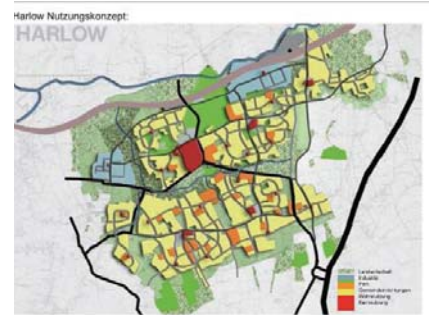
- Flexibilität, Effektivität, Realisierbarkeit.

Ein effektives, flexibles und sozial ausgerichtetes Nutzungskonzept für Wohnen, Industrie, Dienstleistung und Infrastruktur ist die Voraussetzung für jede Neue Stadt-Planung. Ein Nutzungskonzept, welches dem angestrebten Stadtentwicklungsziel entspricht, kann aber sehr **unterschiedlich** aussehen: eine Wohnstadt um einen Industriestandort (z.B. Shanghai - Anting), eine Gartenstadt als Entlastungsstadt für eine Großstadt, (z.B. London - Harlow) oder eine autarke Regionalstadt mit eigener Anziehungskraft (z.B. Paris - Cergy-Pontoise) bedarf jeweils eines individuellen Nutzungskonzeptes. So muss beispielsweise eine autarke Stadt nicht nur die materiellen, sondern auch die immateriellen Bedürfnisse der Menschen erfüllen und besondere Qualitäten bieten. Das bedeutet, dass **nicht nur die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Versorgung gesichert sein müssen**, sondern es müssen auch **Erholungs-, Unterhaltungs- und Bildungseinrichtungen in attraktiver Form** angeboten werden - das reicht im idealen Fall vom **Themenpark bis hin zur Universität** (vgl. Abb. 5.48).<sup>176</sup>

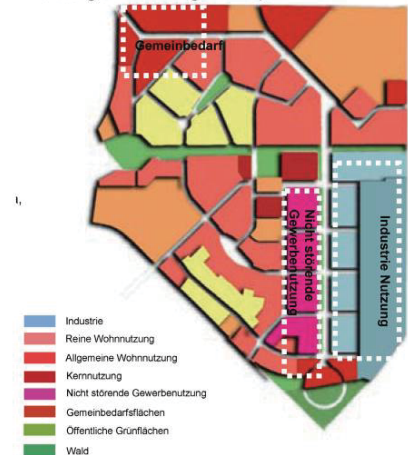
#### Mögliche Nutzungskonflikte:

- **Wohnen gegenüber Arbeiten**

Der klassische Stadtgrundriss hat das Zentrum in der Mitte verortet, Wohngebiete darum und Industrien außerhalb angeordnet. Um ein **nicht qualitätsmindernder Faktor zu sein**, muss die störende Gewerbeindustrie eine **gewisse Distanz zu den Wohngebieten haben** (vgl. Abb. 5.44), bei der Schwerindustrie kann die Entfernung 10 bis 15 km betragen.<sup>177</sup> In der gegenwärtigen Planungspraxis wird die **Industrie** eher regional verteilt; **die High-Tech-Industrie und die nicht störende Industrie** kann mit den Stadtteilen mit Wohnnutzung kombiniert und gemischt werden. In der aktuell gängigen Neuen Stadt-Entwicklung werden die Wohnnutzung und High-Tech-Industrienutzungen mit gemeinsamen Dienstleistungseinrichtungen und Infrastruktur geplant und **räumlich geringfügig voneinander getrennt**. (vgl. Abb. 5.49)<sup>178</sup> Wenn die Gewerbenutzung ein angemessenes Maß nicht überschreitet, wird Wohnen und nichtstörendes Arbeiten in kleinen Stadtquartieren direkt gemischt.<sup>179</sup>



Kirchsteigfeld Nutzungskonzept:



**Abb. 5.48**  
Die Nutzungspläne der Neuen Städte

<sup>176</sup> Anmerkung: z.B. die Neue Stadt Cergy-Pontoise mit der Universität, Almere als Freizeitziel von Randstad. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 30, 32

<sup>177</sup> Vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 40

<sup>178</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 7; siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 70

<sup>179</sup> Anmerkung des Verfassers: In Kista liegen die Wohnnutzungen und der High-Tech-Park jeweils auf beiden Seiten der Metrostation und des Einkaufszentrums; in Aspern (Kopenhagen) und Riem sind sie zeitgleich entwickelt und räumlich miteinander verflochten; In Tübingen wird Wohnen und Gewerbe durch die vertikal gemischte Nutzung kombiniert.



ARTA FÖR  
HUSBY OCH AKALLA  
OCKHOLMS KOMMUN

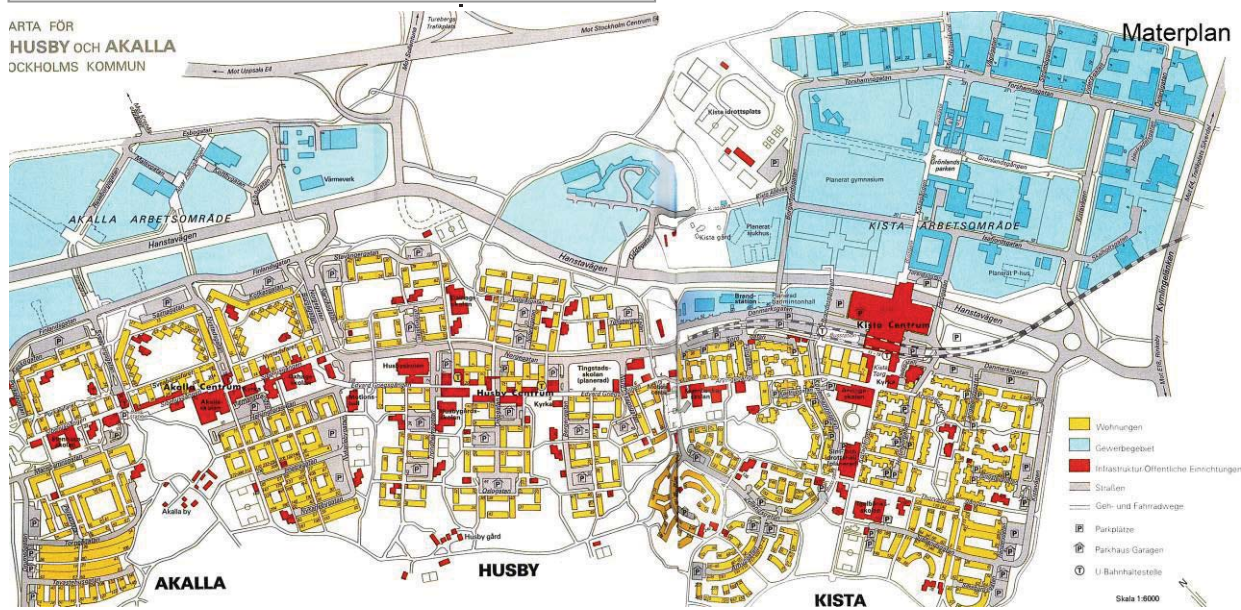


Abb. 5.49

Die „Science-City“ Järfället (Kista) in Stockholm - einer der wichtigsten High-Tech-Parks in Nord-Europa

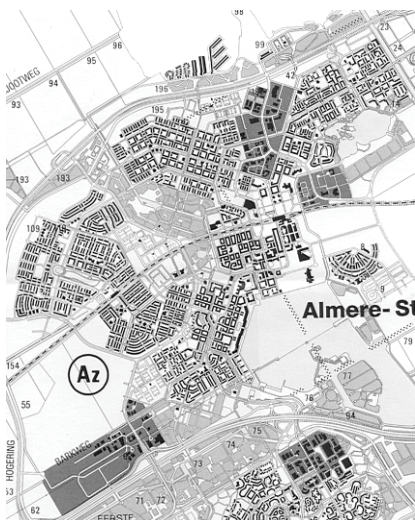


Abb. 5.50

Stadtzentrum und zweigförmige  
Stadtteile, Almere

- **Stadtzentrum gegenüber Stadtteilen**

Ein Stadtzentrum liegt generell in der **geographischen Mitte** und kontrolliert die wichtigsten **Entwicklungsachsen**, wie Straßenverbindungen, Metro und Eisenbahn. Die Bandstadt (z.B. Shenzhen) oder ringförmige Stadt (z.B. Cergy-Pontoise) haben zwei oder mehrere Zentren, das erhöht die Investitionskosten und die gegenseitige Konkurrenz zwischen den Zentren, ist aber für ein leicht erreichbares Dienstleistungsangebot notwendig.<sup>180</sup> Die **Verbindung zwischen den Stadtzentren und Stadtteilen** mit Hilfe von Individualverkehr wie auch mit ÖPNV-Angeboten und Fußgängerverkehr ist sehr wichtig.<sup>181</sup> Eine Durchmischung von Wohn- und Dienstleistungsnutzungen zusätzlich einer Bevölkerungszahl von mehr als 20.000 Einwohnern verstärkt die Lebendigkeit des Stadtzentrums in großem Maße, „über den Tag hinweg lebendige Urbanität“ (vgl. Abb. 5.50).<sup>182</sup>

- **Vorortsiedlung gegenüber städtischer Wohnsiedlung**

Die räumliche Aufteilung der unterschiedlichen Wohndichten ist eine der wichtigsten und kompliziertesten Aufgaben und beeinflusst die Gesellschaftsstruktur tiefgründig und nachhaltig. Die typologische Trennung der Stadtteile, wie in Cergy-Pontoise, erhöht die Marktsicherheit, verschärft jedoch die Probleme, welche sich aus der sozialen Trennung ergeben. In den aktuellen Stadtquartieren ist die Vorortsiedlung eher eine Randtypologie der hoch urbanisierten

<sup>180</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 32, 87

<sup>181</sup> Anmerkung: Im Stadterneuerungsprojekt der Stadt Almere werden große Buszentren unterirdisch in das Stadtzentrum gelegt, dies verstärkt die Effektivität des Verbindungsangebotes weiter. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 58

<sup>182</sup> Anmerkung: Das Stadtzentrum von Harlow ist durch die Schnellstraße, das Grün und aufgelockerte öffentliche Einrichtungen (Park, Uni, Stadium etc.) von dem Bahnhof und der Wohnnutzung getrennt, dies wird danach bei anderen Neuen Städten eher zu vermeiden versucht. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 18

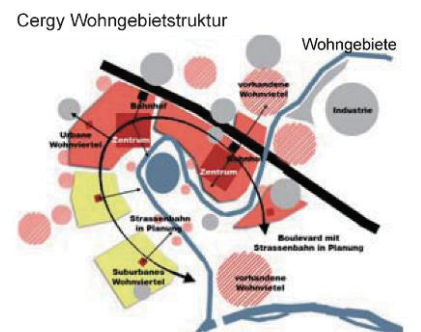
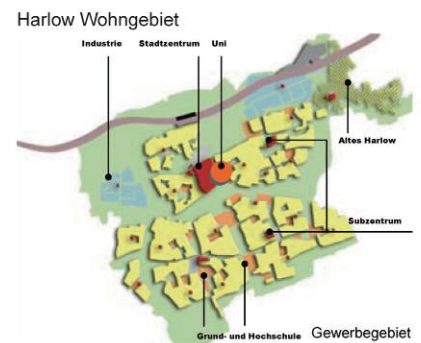
Stadtquartiere (vgl. Abb. 5.51, 5.52).<sup>183</sup>

- Die erste Generation Neuer Städte hatte nur eine **sehr begrenzte räumliche Verdichtung im Stadtzentrum mit wenigen Wohnungen**. Die überwiegend niedrig-geschossigen Arbeiterwohnsiedlungen in den Stadtteilen verwandelten sich in Siedlungen für die soziale Mittelschicht mit dem Stadtteilzentrum für minimale alltägliche Bedürfnisse.<sup>184</sup>

- Erst in der zweiten Generation Neuer Städte wurde eine soziale Mischung durch **Typologie-Kombinationen** erkämpft aber aus der **extremen Nutzungstrennung - der Kombination von Großstrukturen des Zentrums und aufgelockerten Wohnsiedlungen** - resultierten fehlende soziale Kontakte, eine fragmentierte Gesellschaftsstruktur und ein „heruntergekommenes“ Stadtbild. Seitdem wird die Neue Stadt oft mit sozialem Misserfolg gleichgesetzt.<sup>185</sup>

- Die **räumliche Trennung der sozialen Schichten in großem Maßstab**, ab der dritten Generation Neuer Städte, wirkte sich nicht erfolgreich aus, sie erzeugte nämlich relativ abgeschlossene „Inseln“ im Grün.<sup>186</sup> Die Stadtteile mit einer entsprechend dominierenden Wohntypologie in Cergy-Pontoise repräsentieren eine **extreme Trennung der Typologie und der sozialen Schichten**. Hier zeigte sich, dass die soziale Mischung mit dem Stadtteil als Einzeleinheit nur ein quantitatives Ausgleichen ermöglicht, sich aber nicht positiv auf die Stadtkulturbildung auswirkt.<sup>187</sup>

- Die aktuelle Generation Neuer Städte hat insgesamt betrachtet, **eine starke räumliche Konzentration auf bestimmte Typologien meist vermieden**. Die soziale Vielschichtigkeit wird als kostbarer urbaner Wert angesehen.<sup>188</sup> Die Nutzungsmischung ist eines der wichtigsten Mottos.



**Abb. 5.51**  
Die Wohngebiete der Neuen Städte, von der aufgelockerten Nachbarschaft bis zu urbanen Stadtteilen, jedoch mit „Quartiers-Segregation“

<sup>183</sup> Anmerkung: In der Wasserstadt Spandau wird die hochdichte Typologie, entlang des Wassers konzentriert, als „städtische Landschaft“ gestaltet und vorörtliche Wohnsiedlungen entlang der Straße realisiert. Die wichtigste Ressource (Wasserfront) hierbei wird überwiegend von den Stadteinwohnern genutzt. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 92, 101

<sup>184</sup> Anmerkung: z.B. Harlow. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 12

<sup>185</sup> Siehe: New Towns Fallbeispiele Bijlmermeer Bewertung, Kapitel 2.2.2.2

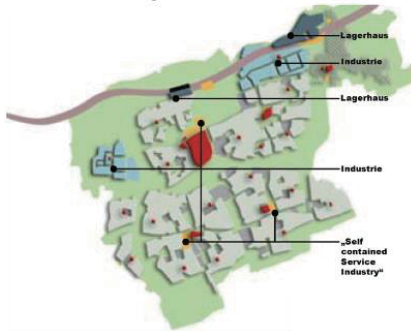
<sup>186</sup> Anmerkung: Das langfristige Nutzungskonzept für Cergy-Pontoise sah von Anfang an ein breites Spektrum von Wohnformen mit unterschiedlichen Dichten vor, auch eine möglichst große Auswahl an verschiedenen Typologien sollte angeboten werden. In der großen Neuen Stadt gibt es große Unterschiede in der Lage der Stadtteile, bedingt durch die regionale Erschließung. vgl.: Interview mit Herr Bertrand Warnier, Direktor des Stadtplanungsamtes von Cergy-Pontoise; Die urbane Wohnanlage hat höchste Priorität für Dienstleistungen und Erschließung durch den Öffentlichen Nahverkehr; aufgrund dieses Verhältnisses wird die vorörtliche Wohnnutzung eher von Seiten einer Autobahn erreicht. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 33.

<sup>187</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 52

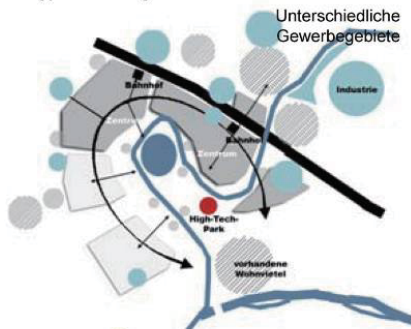
<sup>188</sup> Anmerkung: In dem kleinen Umfeld versucht jedes Stadtquartier mehrere Typologien zu mischen, z.B. der Schwarzplan des Kirchsteigfeldes mit vielfältigen Typologien, siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 72



Harlow Gewerbegebiet



Cergy Gewerbegebiet



Almere Gewerbegebiet

**Abb. 5.52**

Das Gewerbegebiet der Neuen Städte vom konzentrierten Stadtteil der Industrie bis zum Gewerbepark von vielfältiger Größe und Lage.

**Grundsatz:**

- **Verflechtung der Nutzungsbeziehungen**

Nicht das „sektorenartige Denken“, sondern die Verflechtung der verschiedenen Nutzungs- und Gesellschaftsbereiche soll das Planungsziel sein. **Die Verflechtung der Nutzungs- und Infrastrukturbeziehungen zwischen Industrie, Wohnnutzung und Dienstleistungen soll eine störungsfreie Erschließung gewährleisten** und einerseits auf Effektivität, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität beruhen, andererseits durch Humanität und Lebensqualität gekennzeichnet sein.

- **An den Menschen orientierte Nutzungs- und Infrastrukturkonzepte**

Die **Nutzungsanordnung und die Verkehrsinfrastruktur beeinflussen sich gegenseitig**. Mit dem Individuum als Ausgangspunkt soll das Nutzungskonzept auf dem „Kurze-Wege“-Prinzip bezüglich der Erreichbarkeit mit vielfältigem Verkehrsmitteln - Fußgänger, Fahrrad, Individualverkehr und ÖPNV - beruhen und auf diese Anforderungen hin überprüft werden.

- **Lage der verkehrlichen Anbindungen**

**Die verkehrlichen Anbindungen eines Stadtbereiches sowie die Haltestellen der wichtigen Verkehrseinrichtungen** sollen zusammen mit den umliegenden Bereichen, mittels einer speziellen Nutzungs- und Raumtypologie und mit Hilfe entsprechender Erschließungsmodule, in Hinblick auf deren Masse und Dichte entsprechend geplant werden.

- **Humane Nachbarschaften als Grundbausteine der Stadt**

Die Bildung der großen Neuen Stadt durch **kleine Funktionseinheiten - Nachbarschaften** - ist anzustreben. Der vielfältige und hochwertige Städtebau der Nachbarschaft in Bezug auf Einwohnerzahl, Baumasse, Raumtypologie, architektonische Typologien und das Nutzungsmodell mit den lokalen Entwicklungsbedürfnissen, der Basis der lokalen Stadtkultur und Stadtlebensgewohnheit, bildet **eine humane und qualifizierte Einheit** der Gesellschaft und erzeugt im Alltag **eine Wohnumwelt** mit hohem Standard - ein Grundbaustein der Stadt.

Die hohen Einwohnerdichten in den städtischen Regionen **Chinas** und die chinesische Stadtkultur bedingen und ermöglichen eine urbane, lebendige Stadtumwelt. Umgekehrt wird „die Nutzungsmischung“ als der wichtigste Teil der Städtebau-Theorie in Europa, unter den modernen Stadtverwaltern in China noch als Ausdruck einer „chaotischen Stadtumwelt“ betrachtet, verstanden, tatsächlich verlangt die Nutzungsmischung zusätzliche Anstrengungen und Kräfte seitens der Verwaltung. Die **Nutzungstrennung und der Funktionalismus** dominieren in China. Die Einzelnutzung ist oft in Form eines Stadtteils geplant. Die reine Nutzungstrennung mit überdimensionierten Grünzügen und Straßen wirkt als Grenze und schwächt die urbane Vernetzung zwischen den Stadtteilen weiter (vgl. Abb. 5.53).<sup>189</sup> Deswegen sind das

<sup>189</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. Anting

Stadtzentrum und die Stadtteil-Zentren ohne Metrolinien und andere effektive Verkehrsmittel keine wichtigen Verkehrsknotenpunkte des alltäglichen Stadtlebens. Die Berechnung der Dienstleistungsflächen basiert auf der Anzahl der Bewohner, **jedoch wird ihre Lage nicht bezüglich der Erreichbarkeit geprüft**. Insgesamt führt dies zu einem Mangel **sozialer Kontakten und zu einer fehlenden Stadtkultur**.

- **Die Nutzungsnorm des chinesischen Städtebaus soll die gemischte Nutzung als eigene Kategorie wie in Deutschland mit einbeziehen.** Noch wichtiger ist es, das räumliche und soziale Verhalten der Bewohner und der Arbeiter und der daraus resultierenden Wechselwirkung, als eines der wichtigsten Ziele des Nutzungslayout in der Neuen Stadt Chinas, im großen und im kleinen Maßstab zu fördern, unter der Voraussetzung, dass sie sich nicht gegenseitig stören. Das übermaßstäbliche Landschaftselement oder die Übergröße des Zentrums und die Stadtteile mit ausschließlicher Einzelnutzung blockieren die Verbindungen, dies soll vermieden werden.
- **Die praktische und realistische Konvergenz zwischen Wohnen und Arbeiten:** die chinesische Industrie weist im Allgemeinen noch sehr hohe Emissionen auf, die höheren Trennungsabstände dazwischen sind langfristig notwendig. Unter dem Ziel der Integration mit anderen Funktionseinheiten können die Industrie- wie Gewerbegebiete vielfältigen Maßstabes entlang von Hauptverkehrskorridoren und in der näheren Distanz zu der Wohnnutzung und Dienstleistung sich gegenseitig ergänzen.<sup>190</sup>
- Die Landnutzungsprogramme sollen **durch die Machbarkeitsstudien vor der Planung überprüft** werden<sup>191</sup>. Viele Neue Städte haben ein Finanz- und Handels („Business“)-Gebiet mit einer Fläche von mehr als fünf Quadratkilometern, ein Industriegebiet von mehr als zehn Quadratkilometern, übermaßstäbliche Einkaufskomplexe, Kulturviertel, Regierungsviertel, etc. Das „Kompakte-Stadt“-Prinzip soll nicht nur als ein „Motto“, sondern weitergehend durch die Forschung auf quantitativer Ebene festgelegt und entsprechend kontrolliert werden.
- **Mit den Bewohnern und Arbeitern als Ausgangspunkt der Planung** soll bereits auf der Flächennutzungsebene der Planung die Nutzung darauf überprüft werden, ob ihre vielfältigen Bedürfnisse in dem Nutzungslayout verwirklicht oder eher verhindert werden. Bei dem Stadtzentrum, dem Stadtteilzentrum und der Metrostation soll ein klares quantitativ orientiertes Leitbild in Bezug auf das städtebauliche Funktionslayout, dessen städtebauliche Masse und Dichte und



**Abb. 5.53**  
Wang Jing Neue Stadt (望京新城), eine Schlafstadt der 1990er Jahre in Beijing, ca. 1 km langes Grundstück.

*Die 400x400 Meter - geschlossenen Mega-Wohnsiedlungen - aus dichten Wohntürmen, die Dienstleistung entlang der Straße in den Erdgeschoss ist die „Rückseite“ der geschlossenen Wohngesellschaft.*

<sup>190</sup> Anmerkung: Cergy-Pontoise. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 33

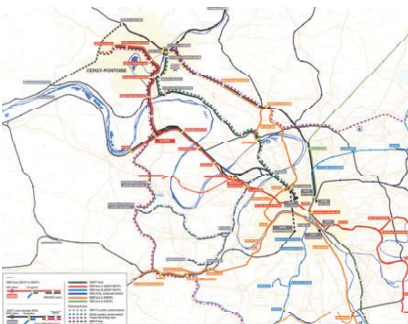
<sup>191</sup> Anmerkung: Der CBD der Neuen Stadt Chengqiao wurde wahrscheinlich weit über den voraussichtlichen Wirtschaftsrahmen der abgelegenen Insel geplant, wurde jedoch von der Stadtverwaltung als wichtiger Faktor betrachtet. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 124



Die Regionale Anbindung von Cergy Pontoisse



Die Verbindungen des Individualverkehrs zwischen der Neuen Stadt Cergy Pontoise und Paris



Die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen der Neuen Stadt Cergy Pontoise und Paris

**Abb. 5.54**  
Die vielfältigen regionalen Verbindungen zwischen Cergy-Pontoise und Paris

die Verkehrsunterstützung, angewendet werden.

- Die Stadtentwicklungsachse ist ein besonderes Nutzungsmodell in China. Es fasst den Schnellverkehr, die Kernnutzung und das großmaßstäbliche Stadtbild zusammen, bildet ein hoch konzentriertes und effektives Raummodell und trägt ein Identität stiftendes Stadtimage nach außen. Dies erhöht das Dienstleistungsniveau der dicht besiedelten urbanen Stadt, insbesondere für die Neue Stadt mit begrenztem Budget kann dieses ein wirtschaftliches Model sein.<sup>192</sup> Aber ihre übermaßstäbliche räumliche Struktur soll nicht auf Kosten der Bequemlichkeit der Stadtbewohner wirken.<sup>193</sup>

### 5.3.5 Entwicklung eines zeitorientierten Verkehrskonzeptes

Die Neuen Städte haben die Möglichkeit, das Verkehrssystem, bestehend aus Autoverkehr, ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr, parallel mit der geeigneten Infrastruktur zu entwickeln. Im Allgemeinen weisen sie damit eine viel höhere Qualität auf, als der Vorort oder die Mutterstadt.

Die **Kern-Elemente** der Verkehrsplanung der Neuen Stadt bestehen aus:

- Alltagsverkehr, d.h. dem „Lebensverkehr“
- Berufsverkehr
- Industrie- und Gewerbeverkehr
- Sowohl dem Verkehr innerhalb der Stadt wie auch in der Region

Das regionale Verkehrssystem hat die Aufgabe, **so weit wie möglich die regionalen Verbindungen zu stärken, mit möglichst wenigen Störungen und Belastungen des Pendlerverkehrs**. Obwohl viele selbstständige Neue Städte so weit wie möglich gebietsinterne Arbeitsplätze entwickeln, bleibt der Anteil des Pendlerverkehrs bei ca. 50 Prozent, bezogen auf den gesamten „Arbeitsverkehr“.<sup>194</sup> Jedoch können 50 Prozent der pendelnden erwerbstätigen Einwohner die Überlastung des Verkehrs erzeugen, dies schwächt die wirtschaftliche Struktur.<sup>195</sup>

<sup>192</sup> Anmerkung: Die Shennan-Straße von Shenzhen Stadt ist von Beginn an eine Business-, Handels-, und Verwaltungsachse; Nach Norden ist die regionale Schnellstraße als Industrieachse ausgebildet, an der Wasserfront ist die Binhai-Straße eine Achse von Einrichtungen aus den Bereichen Erziehung und Kultur. Die Funktion, der Verkehr, das Stadtbild wird entsprechend organisiert. vgl.: Zhao, Yanjing: 2004, S. 35; In dem Neuen Stadt-Beispiel Chengqiao wird dieses Modell ebenfalls dazu benutzt, ein hoch vermisches Raumfunktionsmodell zu bedienen. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 124

<sup>193</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 90

<sup>194</sup> Anmerkung: So z.B. Harlow und Almere. In der Autostadt Wolfsburg, obwohl die Stadt extra für die Autoproduktion gebaut wurde, bleiben die Pendler von außerhalb bei 34.057 (die gemeinsamen Arbeitsplätze betragen 78.000). vgl.: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 46

<sup>195</sup> Anmerkung des Verfassers: Almere hat dieses Problem, die Maßnahmen der Stadt bestehen aus: „full use of space planned for future industrial sites; reduce outgoing commuter traffic [...] with a targeted promotional campaign via media; enlarge the workforce, for example Women; schooling and related facilities for well-trained employees to enter the Almere labour market.“ siehe: Gemeinde Almere: 2001



In den unselbstständigen Neuen Städten, z.B. den Wohnstädten in Hong Kong und Shanghai, ist dieser Anteil noch viel höher. Konfrontiert mit den fast unbegrenzten Bedürfnissen nach freiem Informations- und Verkehrsfluss des modernen Stadtlebens, muss man zugeben, dass es die beste Lösung dieses Problems ist, **die Neue Stadt tief in ein gut funktionierendes regionales Netzwerk einzubetten, ergänzt durch eine weitere Erhöhung der gebietsinternen Arbeitsplätze und das Anheben des Dienstleistungsniveaus der Neuen Stadt** (vgl. Abb. 5.54). Bei Stadtquartieren mit mehr als 3.000 EW soll versucht werden, sie auch mit der Metro als Verbindung nach außen zu erschließen (vgl. Abb. 5.55).

- **Interner Autoverkehr gegenüber ÖPNV**

Der starke Autoverkehr ist ein typischer Kritikpunkt der Neuen Stadt. Durch die regionale Lage und die Wertorientierung der Einwohnerschicht wird der **Individualverkehr** von allen Stadtverwaltungen als wichtig erachtet.<sup>196</sup> Mit einem hohen Infrastrukturniveau ist das Problem des Autoverkehrs in der Neuen Stadt nur selten von Bedeutung. Aber für die meisten Familienmitglieder, die Ehefrau, die Kinder und die älteren Leute gewinnt in letzter Zeit der **ÖPNV als wichtigstes internes Verkehrsmittel** immer mehr an Bedeutung und entwickelt sich fort, z.B. eine interne Straßenbahn in der Neuen Stadt.<sup>197</sup> (vgl. Abb. 5.50) Der **ÖPNV** sorgt für **eine gleichmäßigere Nutzung der Verkehrsressourcen und bedient alle Schichten einer sozialen Gesellschaftsmischung**<sup>198</sup> - wichtiges Mittel für eine urbane Stadt, auch einer der größten Unterschiede im Vergleich zu dem gewöhnlichen Vorort.<sup>199</sup>

- **Autoverkehr gegenüber Fußgängerverkehr**

Die Verkehrstrennung der 1960er Jahre bringt eine **quantitative Sicherheit** - eine **Reduzierung der Unfallrate** - mit sich, **schwächt jedoch die „Lebendigkeit“** auf der Straße.<sup>200</sup> In den 1970er Jahren wurde die Verkehrstrennung durch den **gemischten Verkehr** ersetzt, besonders in den Nachbarschaften.<sup>201</sup> Die hohe

<sup>196</sup> Vgl.: Hassenpflug: 2005, S. 151

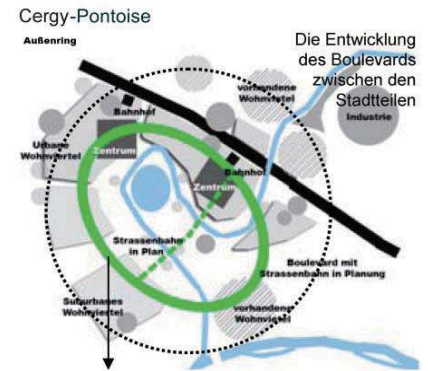
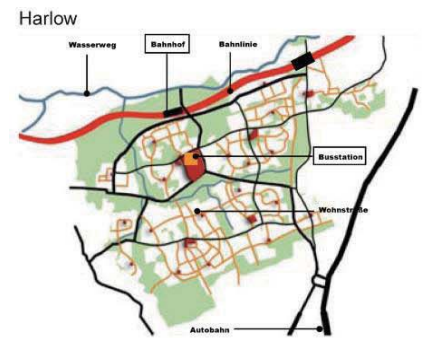
<sup>197</sup> Anmerkung: z.B. Cergy-Pontoise (wegen der aufgelockerten Struktur nur geplant, noch nicht realisiert.) und Shenzhen (In der Realisierung). siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 34, 90

<sup>198</sup> Anmerkung des Verfassers: In den Neuen Städten in England wird bewiesen, „Universal motoring is in fact far from universal, particularly in low-income areas. But it has profoundly affected the viability of public transport“ z.B. in Milton Keynes. vgl.: Ward, Colin: 1993. S. 20, 21

<sup>199</sup> Anmerkung: Milton Keynes hatte einen ÖPNV-orientierten Planungsansatz, welcher jedoch im Masterplan zugunsten einer „Car Based City“ aufgeben wurde. Dies machte die Wohnsiedlung der Neue Stadt ähnlich einem Immobilienprojekt. vgl.: Ward: 1992, S. 21

<sup>200</sup> Anmerkung: Die Verkehrsunfälle in Cumbernauld (mit Verkehrstrennung) betragen „nur“ 22 Prozent des durchschnittlichen Niveaus, heute wird das Verkehrstrennungssystem als „a rabbit warren on stilts“ genannt. vgl.: Cullingworth: 1972, S. 233

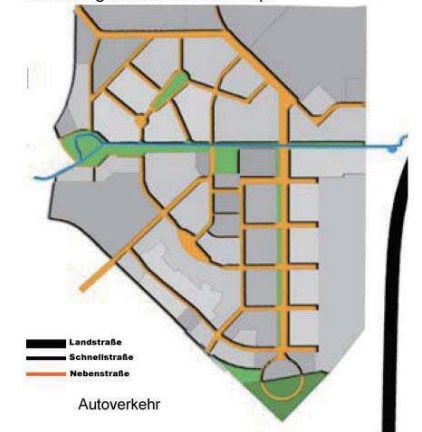
<sup>201</sup> Anmerkung: Die Stuttgarter Straße in der Tübinger Südstadt, welche ursprünglich stark vom Verkehr belastet war, „wird auf den Rang einer Verbindungsstraße zurückversetzt“, „Der Umbau der Stuttgarter Straße schafft Etappen und betont gleichzeitig den Straßenraum [...] so kann der öffentliche Straßenraum als lebendiger Stadtraum genutzt werden.“ siehe: Institut für



Almere Fußgänger - und Fahrradverkehr



Kirchsteigfeld Verkehrszept



**Abb. 5.55**  
Verkehrssystem der Neuen Städte, von getrenntem Verkehr bis zu gemischtem Verkehr, von Autoverkehrs-orientiert bis zu ÖPNV-orientierter Planung



Einwohnerdichte und die empfohlene Nutzungsmischung der aktuellen Generation Neuer Städte ermöglicht Basis-Bedarfseinrichtungen **in fußläufiger Distanz**, dabei wird das kostenintensivere interne Bussystem eingespart - eine neue Tendenz der europäischen Neuen Stadt-Quartiere.<sup>202</sup>

**Im Stadtzentrum** ist der Konflikt besonders spürbar, die Zunahme des Autoverkehrs ergibt sich aus den typischen Lebensverhältnissen der Neuen Stadt-Bewohner, jedoch wird er unter dem Gesichtspunkt der Anwohner wiederum als störender Faktor betrachtet, es wird gewünscht, ihn aus dem Zentrum auszuschließen. Die Stadtbewohner in Europa haben folgenden Konsens getroffen: **Fußgänger sollen die höchste Priorität im Stadtverkehr einnehmen**, gefolgt von Fahrrad, ÖPNV und - eher getrennt organisiert - dem motorisierten Individualverkehr. **Die Qualität der öffentlichen Räume** wird überall geschätzt, dazu gehören insbesondere die Straßen.

Die „**Stadt der Kurzen Wege**“ ist das aktuelle Leitbild der Neuen Stadt-Quartiere-Generation.<sup>203</sup> **Der Aspekt der „Zeit“ ist jetzt ein neues Thema im Straßenentwurf.** Der Maßstab urbaner Lebensqualität ist nicht **mehr die Entfernung, sondern die Zeit**, die benötigt wird, um von einem Ort zum Anderen zu kommen. Damit kommt dem zeitlich orientierten Verkehrskonzept hinsichtlich aller Verkehrsmittel - vom Fahrrad bis zur S-Bahn - eine besondere Bedeutung zu. Das bedeutet, nicht nur ein räumliches System der Erreichbarkeit, sondern darüber hinaus vor allem, dass die notwendigen Fahrzeiten zu einem immer wichtigeren Planungsfaktor der Neuen Städte werden. Dieser Faktor entscheidet zu einem großen Teil über die **Lebensqualität einer autonomen Stadt**, so nämlich in welcher (Fahr-) Zeit - und nicht in welcher Entfernung vom Wohnort - etwa der Arbeitsplatz oder die Hochschule liegt.

Das Verkehrssystem bildet eine wichtige Grundlage für die Schaffung hoher Stadt- und Lebensqualität, je **nach Wahl des Verkehrsnetzes**. Es beeinflusst Faktoren in Bezug auf die Lebensqualität (Straßen- und Stadtbild, Fahrzeiten zur Arbeit etc.), die Wohnqualität (Lärmbelastung) und die Umweltqualität (ökologische Belastung der Umwelt) (vgl. Abb. 5.51).

---

Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 142-143

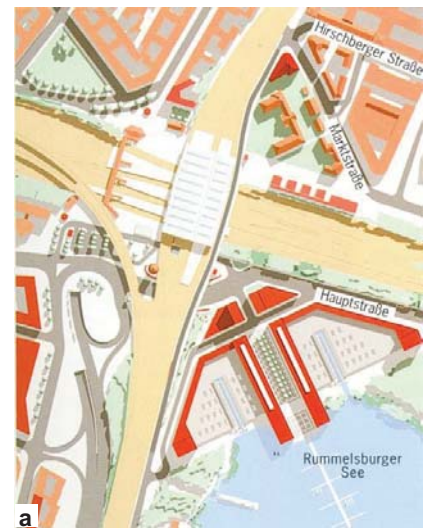
<sup>202</sup> Anmerkung: So z.B. das Kirchsteigfeld. Mit der Metro als Außenanbindung, wird das Neue Stadt-Quartier gut versorgt. Der gemischte Verkehr in einer Straße - eine traditionelle Verkehrsform - wird in Potsdam-Kirchsteigfeld benutzt und funktioniert gut. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 70

<sup>203</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 7

## Grundsatz:

- Eine ganzheitliches Verkehrssystem besteht aus einer möglichst starken regionalen Verkehrsanbindung, insbesondere in Hinblick auf den ÖPNV, bzw. einem internen ganzheitlich angelegten Verkehrsnetz, in Bezug auf den Individualverkehr, den angepassten öffentlichen Verkehr und das Radwege- und Fußgängersystem.<sup>204</sup>
- **Kompakte Stadt und Kurze Wege**  
Das nachhaltige Stadtprinzip der „Kompakten Stadt“ und „Kurze Wege“ bedeutet in der Neuen Stadt, vom Nutzungsplan bis zur Verkehrseinrichtung, ein effektives und alternativreiches Mobilitätskonzept zu ermöglichen. Die Vermeidung der Zersiedelung der Stadtverbindung durch Schnellverkehrstraßen und unnötige Nutzungstrennung ist anzustreben<sup>205</sup>.
- **Verkehrsräume als Erlebnisräume**  
Wohnkonformes Verkehrssystem insbesondere für den Autoverkehr. Die Straße als ein Multifunktionsträger; Verkehr bedeutet nicht nur Infrastruktur, sondern auch Erlebnisraum. Die Qualität der Erlebnisräume soll die Infrastruktur und die Stadtgestaltung zusammen aufwerten.
- **Verkehrsknoten als lebendige Knotenpunkte des Stadtlebens**  
Das „Kompakte-Stadt“-Prinzip fordert bei Verkehrsknoten ein ganzheitliches Konzept der Nutzungen mit extra hoher Dichte und ihrer vielfältigen Verkehrsanschlüsse. Das gesamte Netz der Verkehrsknoten soll dennoch durch möglichst viele Kombinationen der öffentlichen Einrichtung, die Nutzungsmischung, Knotenpunkte des ÖPNV, den Entwurf des öffentlichen Raumes und eine entsprechende Gestaltung hellerer und sichererer öffentlicher Lebensräume ergeben (vgl. Abb. 5.56).

In **China** ist der **Autoverkehr und seine sogenannte „Effektivitätsforderung“** derzeit die Kernaufgabe. Die Straßen mit einer Breite von mehr als 40 Metern und entsprechende große Kreuzungsanlagen zerstören die Raumwirkung und -nutzung in Bezug auf den menschlichen Maßstab sowie ein enges miteinander verflochtenes Stadtleben.<sup>206</sup> **Die niedrige Qualität des ÖPNV** ist nicht nur aus finanziellen Gründen ein weit verbreitetes Problem, sondern auch wegen der grundsätzlichen Vernachlässigung dieser Verkehrsart.<sup>207</sup>



**Abb. 5.56 a,b**  
*Berlin-Rummelsburger Bucht.  
Verdichteter Städtebau-Komplex von  
Ostkreuz-Bahnhof.  
a: Übersichtsplan des zentralen  
Knotenpunktes  
b: die S-Bahn-Station und der  
Yachthafen bilden das  
Stadtteilzentrum*

<sup>204</sup> Anmerkung des Verfassers: The development of walking and bicycling options „ is a proactive and general investment in improving living conditions and developing sustainable transport systems to reduce pollution and traffic risk, and accommodate all groups of society.“ siehe: Gehl: 2010, S. 218

<sup>205</sup> Anmerkung: z.B. die Bahnlinie und ihr Schutzgrün in Almere. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 54

<sup>206</sup> Vgl.: Hassenpflug: 2005, S. 152

<sup>207</sup> Anmerkung: In der Metropole Guangzhou nahm der ÖPNV-Verkehr im Jahr 1998 nur 19,7 Prozent ein. Im Jahr 1997 wurden sieben Metrolinien geplant und fünf davon bis zum Jahr 2010 gebaut. Als ein Teil der Förderungspolitik wird eine Linie bis zur Neuen Stadt Nansha (60 Km)

Die Stadtteile werden oft nur von privaten Bussen bedient, insbesondere in der Anfangsphase von Immobilienfirmen und Unternehmen (vgl. Abb. 5.57).



**Abb. 5.57**  
Verkehrsplan der Neuen Städte

- Ein ganzheitliches Verkehrssystem und die Gesellschaftsentwicklung als einen Komplex zu entwerfen, insbesondere soll der ÖPNV, seine räumliche Anordnung und Bauphase nach der Lage öffentlicher Einrichtungen und der Einwohnerdichte entsprechend entworfen werden.
- Entsprechend dem Flächennutzungsplan soll der Einzugsbereich des Fußgängerverkehrs als wichtiges Kriterium mit geprüft, sowie der Maßstab der Verkehrsräume und Verkehrsnoten kontrolliert, die unnötige Verwendung des Grundstücks reduziert und damit eine wesentliche Rahmenbedingung für die Neue Gesellschaftsbildung gewährleistet werden.
- Im Verhältnis zu Europa ist die Bevölkerungszahl und die Einwohnerdichte in den Städten Chinas viel höher, dies soll für eine kompakte Stadt eine gute Basis sein, dabei ist der Metroverkehr ein hilfreiches Mittel nach außen wie nach innen und soll in die zukünftigen Verkehrspläne mit einbezogen werden. Gesetz des Falles, dass der Metroverkehr noch als „Luxuseinrichtung“ betrachtet wird, soll in der kurzfristigen Praxis Raum für diese vorbehalten werden und Ersatzsysteme (wie schnelle Shuttlebusse) organisiert werden.<sup>208</sup>
- Die aktuellen Verkehrsaufwertungs-Maßnahmen sollen im Kontext der chinesischen städtebaulichen Umwelt, wie auch dem Gesellschaftshintergrund geprüft und eingeleitet werden. So können z.B. die vielfältigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der Stadtquartiere in Europa in chinesische Nachbarschaften mit einbezogen werden (mit einem starken Überwachungssystem). Aber aufgrund der Einwohnerdichte im Vergleich zu Europa, ist die Verkehrssicherheit in China ein höheres Problem als die Sicherheitsprobleme des öffentlichen Raumes. Das getrennte organisierte Verkehrssystem, wie das des Zentrums von Hong Kong, ist in der großen Neuen Stadt nachvollziehbar. Die Fußgänger-orientierten Promenaden, Einkaufstraßen, Spazierwege oder unabhängige Radwegesysteme sind noch weiter zu fördern, diese erhöhen insbesondere in Bezug auf die Dichte chinesischer Städte, deren Lebendigkeit und Vielfalt.

ausgeweitet, während die anderen Neuen Städte mit größerer Wohnsiedlungszahl, wie Panyu, nicht eingebunden werden. vgl.: Yan Xiaopei; Li, Wenyi: 2002, S. 575

<sup>208</sup> Anmerkung: Wie die Boulevard-Phasenentwicklung in Cergy-Pontoise. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 34

### 5.3.6 Raumtypologie, Dichte, Höhe und Masse

- „Kompakte Stadt“ als Ausgleich zwischen Gartenstadt und urbanem Stadtkern

Die Einwohnerdichte ist ein sehr wichtiges Maß und dient bereits allein als Entwicklungsgrundsatz der Neuen Stadt. Sie entscheidet indirekt über die zukünftige Gesellschaftsstruktur. Ihre räumliche Ausbildung ist die Basis für Infrastruktur und Dienstleistungen und auch für die Kultur des Stadtlebens und die urbane Stimmung.

- „Obwohl die ‚Gartenstadt‘ oft wegen ihrer zu niedrigen Dichte<sup>209</sup> kritisiert wurde, behauptet TCPA, dass es keine niedrig-geschossige Neue Stadt gibt, „was not presenting a suburban ideal.“<sup>210</sup> „His garden cities were envisaged with much higher residential densities than the kind of [...] ‚suburban sprawl‘.“<sup>211</sup> Die Baudichten und die Landschaftsflächen der Neuen Stadt in Europa sind viel höher als die typischen vorörtlichen Erweiterungen nach 1930 (die durchschnittliche Dichte Englands Neuer Stadt beträgt ca. 25 EW/ha).<sup>212</sup>

- Le Corbusier glaubte, dass eine niedrige Dichte den Individualismus anspornt und das Kollektiv schwächt. Durch die vertikale Ausrichtung der Gebäude ist die hohe Bevölkerungsdichte gesichert und die Entfernungen sind verringert.<sup>213</sup> Die zweite Generation Neuer Städte, die nach dem Prinzip der **hohen Dichte und mit Hochhäusern** gebaut wurden, war aus vielfältigen Gründen eher ein städtebaulicher Misserfolg (z.B. Frankfurt-Nordwest Stadt hat 145 EW/ha erreicht und gehört zu den dichtesten europäischen Neuen Städten. Aber die großen Neuen Städte, wie z.B. Tapiola in Finnland, sind durch großräumige Freiräume zwischen den Stadtteilen gekennzeichnet und weisen etwa 50 EW/ha auf).<sup>214</sup> Die Typologie hoher Wohngebäude wird deswegen in sozialer Hinsicht stark angezweifelt<sup>215</sup>.

- Die dritte Generation Neuer Städte war überwiegend durch die niedrig-geschossige Struktur und niedrige Geschosswohnungen bzw. eine aufgelockerte Stadtstruktur mit multifunktionalen Stadtteilen gekennzeichnet, die tatsächliche Dichte lag bei allen Neuen Städten in Frankreich unter 20 EW/ha (allerdings auch aufgrund von unbegriffener Industrienutzung).<sup>216 217</sup>

<sup>209</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Stadtplaner Englands dachten: „The overwhelming demand in all the new towns have been for houses with gardens.“ siehe: Cullingworth: 1972, S. 243

<sup>210</sup> Vgl.: Robin H Best: 1964

<sup>211</sup> Siehe: Ward, Colin: 1993, S. 27

<sup>212</sup> Vgl.: Saiki, Freestone; von Rooijen: 2002, S. 37

<sup>213</sup> Vgl.: Dewald, Nicole: 2004, S. 4

<sup>214</sup> Vgl.: Irion, Sieverts: 1991

<sup>215</sup> Anmerkung des Verfassers: „For ordinary people [...] the suburbs have greater advantages: privacy, freedom from noise, greater freedom to make a noise yourself. To get this at a high density requires expensive treatment, generally not possible in public housing. Above all, the problem is one of children: for ‘unless they get a chance to play out their childhood, they are certainl going to make a nuisance of themselves when they are older‘[...] for them ‘the high-rise apartment building is to be strictly avoided.’“ siehe: Haller: 1998, S. 227

<sup>216</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes, und Research and Innovation Representative:



- Die aktuelle Neue Stadt wandelt sich zu **überwiegend kleinen Nachbarschaften** mit block- und zeilenartiger Bauweise mit hohem Anteil an Mittel- und niedrig-geschossiger (bis fünf Geschosse) Bebauung und schlichten Reihenhäusern,<sup>218</sup> teilweise auch einzelnen Hochhäusern mit Büronutzung in Stadtteilzentren und im Stadtzentrum. Dies ermöglicht eine **hohe Baudichte**. In der Tübinger Südstadt erreicht die Dichte im Wohngebiet beachtliche 200 bis 300 EW/ha, dies spiegelt das Prinzip der „Kompakten Stadt“ wider.<sup>219</sup>

#### Grundsatz:

- **Abhängigkeit der Einwohnerdichte von dem nachhaltigen Stadtentwicklungsprinzip**

Ein nachhaltiges Stadtentwicklungsprinzip, d.h. die „Kompakte Stadt“, das „Kurze-Wege“-Prinzip sowie effektiver ÖPNV, so zeigt jetzt die Erfahrung, muss die Basis der **wichtigsten Grundprinzipien** der Neuen Stadt sein. Auf dieser Basis muss eine höhere urbane Dichte als Ziel, zusammen mit kontaktfördernder Raumtypologie geplant werden.

- **Abhängigkeit der Einwohnerdichte von der urbanen Stadt**

Der Entwurf der Raumtypologie, die Bauhöhe und die bauliche Dichte sollen dazu beitragen, gegen **geringe Urbanität** einen Ausgleich zwischen urbaner Stadt und Grünanlage zu schaffen, der neben dem Gartenstadt-Charakter vor allem **eine lebendige urbane Neue Stadt als Ziel hat**, die den Unterschied zur vorörtlichen Wohnsiedlungen ausmacht, insbesondere als Voraussetzung der zeitlich kontinuierlichen Urbanität des Stadtzentrums.

- Entwicklung einer niedrigen bis mittleren **Baudichte** mit dem Ausgleich zwischen hochwertiger urbaner Umwelt und Grünanlagen. Dabei sind **Qualität und Vielfalt der städtebaulichen Strukturen** anzustreben, die eine funktionale, soziale und bauliche Vielfalt bieten und eine hohe Qualität der Gebäude und Freiräume sichern.
- **Mittels abwechslungsreicher struktureller Anordnungen**, angefangen bei dem urbanen Stadtquartier, bestehend aus mittel- bis hoch verdichteten Stadtblöcken, bis hin zu vielfältigen Grünanlage zwischen diesen und um diese herum angelegt, kann sowohl der Gartenstadt-Charakter als auch der urbane Charakter parallel erzeugt werden.<sup>220</sup>



**Abb. 5.58 a,b**  
Vergleich der Stadtbildqualität zwischen den hohen Gebäuden in  
(a): Frankfurt-Nordwest-Stadt und  
(b): Scharnhauser Park in Ostfildern.

1993, S. 5

<sup>217</sup> Anmerkung: In Almere gibt es einen großen Anteil des Zeilenbaus, welcher Möglichkeiten für einen seitlichen Gartenanteil und gute Belichtung bietet. „Der Zeilenbau führte die Reduzierung der Bebauungsdichte ein. In der Geschosswohnung liegt die GFZ zwischen einem Wert von 0,4 und 2,0, im verdichteten Reihenhausbau variiert sie zwischen 0,4 und 0,8.“ siehe: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 253

<sup>218</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 7

<sup>219</sup> Anmerkung: In Freiburg-Rieselfeld, lässt sich mit Blockstrukturen bei günstiger Orientierung und vier bis sechs Vollgeschossen eine GFZ zwischen einem Wert von 1,0 bis 2,3 erreichen. vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 254

<sup>220</sup> Anmerkung: Nach John Radeberg erzeugt die Kombination von hoch-geschossigen Wohngemeinschaften (Hochhaus-Gesellschaft) und privaten Vorortsiedlungen viel mehr Flächensparnis als das reine

- **Hochwertige Stadträume und qualifizierte Architektur** sind die Voraussetzungen für die Entscheidung über die Dichte wie über die Typologien, Grundlage erfolgreicher Nachbarschaften. Viele soziale Probleme beruhen nicht allein auf der **Gebäudetypologie, sondern auch auf der Qualität des öffentlichen Raumes und der Architektur**. Die strikte Vermeidung einiger Typologien (z.B. Hochhäuser) stellt die Reduzierung der Vielfalt dar. Im Kontrast zu den qualifizierten Hochhäusern des Scharnhäuser Park steht die unreife Fertigungstechnik und das eintönige Bild der zweiten Generation Neuer Städte, was als Problem wahrgenommen wird (vgl. Abb. 5.58).

Geschichtlich betrachtet, war die **chinesische** traditionelle Stadt niedrig, groß und in Bezug auf die Hauptstruktur streng geordnet, es fehlten Grünanlagen in dem dichten Stadtlayout; dies hat sich bis zur heutigen chinesischen modernen Stadt nicht sehr stark geändert. Seit der modernen Stadtentwicklung nach dem Opiumkrieg, war die Überfüllung in der Metropole ein neues Problem. Die Neue Stadt in Europa erreicht durchschnittlich 50 EW/ha. In Asien ist dies fast die minimale Grenze (vgl. Abb. 5.59, 5.60). Die Wohndichte in **China** ist höher als die in Europa.<sup>221</sup> Die „gereifte“ Neue Stadt, wie etwa Shenzhen mit seinen 170 EW/ha ist in Bezug auf die Einwohnerdichte schon näher an die Metropolen, wie etwa Shanghai mit 230 EW/ha, herangerückt. Die weit verbreiteten Wünsche nach einer idyllischen Wohnstimmung führen zu einem besonderen „Grünimage“, eine Vorliebe für Hochhäuser in aktuellen chinesischen Wohnanlagen - mit hohem Grünanteil, sowie große Menge überdimensionierter Infrastrukturanlagen und Gewerbegebieten (vgl. Abb. 5.61).

Die rechtlich vorgeschriebene Standard-Dichte in China beträgt ca. 100 EW/ha, ohne die Gewerbenutzung ist die Einwohnerdichte tatsächlich ähnlich wie die der aktuellen Neuen Städte Singapurs mit 100 bis 300 EW/ha. Shenzhen inklusive, beträgt die Baudichte aber überwiegend weniger als 100 EW/ha (z.B. Neue Stadt Chengqiao 70 EW/ha, Anting 82 EW/ha), die durchschnittliche Baudichte der vier chinesischen Beispiele beträgt nur 69 EW/ha. Aber innerhalb der Neuen Stadt, liegt die GFZ der einzelnen Grundstücke mit Wohnnutzung normalerweise bei einem Wert, höher als 2, im urbanen Kerngebiet, und bei kommerzieller Nutzung kann dieser bei 6 bis 10 liegen.<sup>222</sup>

Gartenstadt-Modell. Die Stadtentwicklung von Stockholm kann damit in der nächsten Hälfte des 20. Jahrhunderts ca. 50 Prozent Flächen einsparen. vgl.: Saiki, Reestone; van Rooijen: 2002, S. 37

<sup>221</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Wohndichte in China ist niedriger als die der Stadtstaaten Hong Kong und Singapur - Singapur hatte in der frühesten Phase der 1960er Jahre, die Zieldichte von 1000 EW/ha; die Neue Stadt in Hong Kong, die mit einem Metro-System ausgestattet wurde, erreicht unter dieser Voraussetzung eine effektive Dichte von 300 EW/ha - dies entspricht dennoch nur der Hälfte der Dichte der Metropolen, ihrer Mutterstädte. vgl.: R. Phillips David; G.O. Yeh Anthony: 1987, S. 33

<sup>222</sup> Anmerkung des Verfassers: Huangpu Distrikt Planung, ISA Planungsprojekt.



**Abb. 5.59**  
Die Neue Stadt Senri in Osaka, Japan, Dichte und Höhe der Stadt um den Bahnhof.



**Abb. 5.60**  
Die Neue Stadt Tin Shui Wei (4,3 qkm, 340.000 EW geplant, 790 EW/ha). Es gibt sehr wenig Grün zwischen den Wohntürmen, die mehr als 20 Geschosse aufweisen. Alle Freiräume sind überwiegend als Verkehrsflächen und Sportplätze besetzt, teilweise gibt es Grün auf Dachterrassen.



**Abb. 5.61**  
Guangzhou Science-City (37,47 qkm, 85.000 EW, 180.000 bis 200.000 Arbeitsplätze, ca. 200 Personen/ha geplant), die Dichte-Unterschiede zwischen einem vorhandenen Dorf und einer Fabrik, ca. 1 km langes Grundstück.



**Abb. 5.62**  
Die Wohnsiedlung Songbei, eine typische Kombination von Hochhäusern und Villenstrukturen - „Kleine-Welt-Effekt“

Zu hohe Baumassen, strenge Regulierung von belichtungsbedingten Mindestabständen,<sup>223</sup> die zu einseitige Kontrolle - relativ einfache Bebauungspläne und nicht durchsetzbare Urban-Design-Guidelines, erzeugen das chinesische typische Stadtbild mit immer höheren Hochhäusern. Aufgrund der ansteigenden Grundstückpreise, bedingt durch die nachgefragte Vielfalt der Marktbedürfnisse,<sup>224</sup> ist das typische Stadtbild heute durch überwiegend an den Rändern der Baufelder angeordnete Hochhäuser und Villenstrukturen und Landschaftsgestaltung in den Baufeldinnenbereichen, als halb-öffentliche Erholungswelt durch den „Kleine-Welt-Effekt“ geprägt (vgl. Abb. 5.62).<sup>225 226</sup> Das Gesamt-Image der Stadt wird dadurch stark geschwächt.

#### Grundsatz in China

- Die unökonomische Verwendung des Grundstücks, die aufgelockerte Stadtstruktur und die allgemein niedrige Stadtdichte im Ganzen muss vermieden werden. Die allgemein niedrige Gartenstadt ist als auf China anwendbares Stadtentwicklungsmodell unvorstellbar, ebenso wie die „eintönige“ kleine Welt der Hochhäuser. Die europäischen Neuen Stadt-Quartiere mit der Kombination hoher Dichte und des Gartenstadt-Charakters sollen als Ersatztypologie durch die Stadtforschung geprüft werden - das Ziel ist es, durch die Qualität des Städtebaus die Forderung nach Dichte zu erfüllen.
- Basierend auf dem Ziel der „Kompakten Stadt“, soll die Kontrolle der städtebaulichen Dichte von Immobilien bis zum Gewerbe, öffentlichen Einrichtungen und Business- und Gewerbebereichen, bzw. den Flächen der Infrastruktur und Landschaftsparks erfolgen. Die übermaßstäblich angelegte, in sich geschlossene Bebauungseinheit, ist als Blockierung des Stadtlebens zu vermeiden.
- Ein komplettes Stadterschließungskonzept, die Programme in Bezug auf die Masse und Dichte und die gründliche Prüfung ihrer Verkörperung im Stadtbild ist eine Voraussetzung, den städtebaulichen Entwicklungsrahmen des Grundstücks in der verbindlichen Bauleitplanung festzulegen. Bei besonderen Anforderungen (Ökologie, Stadtbild, etc.) sollen die chinesischen Planer mit Hilfe von Leitlinien und Urban Design Guidelines diese konkret erfüllen.

<sup>223</sup> Anmerkung des Verfassers: Der in Nord China zwischen 1,7-2 liegt und in Süd China nicht unterhalb von 1.

<sup>224</sup> Vgl.: Hassenpflug: 2005, S. 151

<sup>225</sup> Vgl.: Hassenpflug: 2005, S. 150

<sup>226</sup> Anmerkung: „Die Siedlungsdichte nimmt in suburbanen Bereichen nicht generell ab, wie wir dies aus Europa kennen.“ siehe: Hassenpflug: 2009, S. 149



## 5.4 Der Entwurf der Stadt

- Ein starkes, individuelles Stadtbild ist die Grundvoraussetzung für die Identität und die Unverwechselbarkeit einer Stadt

Wenn das Ziel jeder Neuen Stadt-Entwicklung die Schaffung einer gesunden, identitätsstiftenden und schönen Stadt ist, wie im Falle einer natürlich gewachsenen Stadt, braucht jede Neue Stadt ein **starkes, dreidimensionales Identifikationsmerkmal**. In der globalen Konkurrenz der Städte müssen die Neuen Städte eine materielle und immaterielle Qualität bieten und ein starkes Stadtimage schaffen, um sich im **globalen Konkurrenzettbewerb durch sichtbare Erscheinungsmerkmale** zu behaupten - einer der wichtigsten Gründe für die aktuelle Neuen Stadt-Quartierentwicklung in Europa. **Die Qualität** (vom einzelnen Teil bis hin zur ganzen Stadt), **nicht die Quantität** (GDP Einwohnerdichte, Grünanteil, etc.) **des Stadtbildes, der Stadtkultur und des Stadtlebens, ist die wichtigste Anforderung der Neuen Stadt-Entwicklung.**<sup>227</sup>

Für die meisten Europäer ist die Neue Stadt leider ein langweiliges Erbe der Nachkriegszeit, sie verbinden mit ihr Regierungsautorität, massive Einwanderungspolitik, eintönige und hässliche Wohnsiedlungen, Einkaufskomplexe aus grauem Beton oder sogar aufgegebene Industriekomplexe. Das Problem besteht in der materiellen, wie der immateriellen Ebene, auf der beispielsweise die sozialen Probleme, wie Diskriminierung, insgesamt ein **negatives Stadtimage** erzeugen.

Ein positives Stadtimage besteht aus zwei Schichten. Eine Schicht ist das **spezielle visuelle und mentale Gesicht der Neuen Stadt**: saubere und ordentliche, innovative, schöne und ruhige Siedlungen, eingebettet in große Grünräume. Die andere Schicht ist der Charakter **einer „gereiften“ Stadt**: Vielfältigkeit, Individualität, Urbanität, verbunden mit einer identifikationsstarken Stadtkultur - dem langfristigen Ziel der Neuen Stadt. Dem gegenüber stehen die Konflikte, welche sich aus **kurzen Planungszeiten, stoßweisen konzentrierten Städtebauphasen und standardisiertem Bauen** ergeben. Das Hauptziel der Planer ist es, Antworten darauf zu finden, wie die paradoxe Situation und die einseitigen Entwicklungen vermieden werden können, welche zu sozialen Slums, Streusiedlungen und unkontrolliertem „Urban Sprawl“ führen und die Neuen Städte wirtschaftlich gefährden.

### 5.4.1 Stadtimage mit nachhaltiger Entwurfsidee

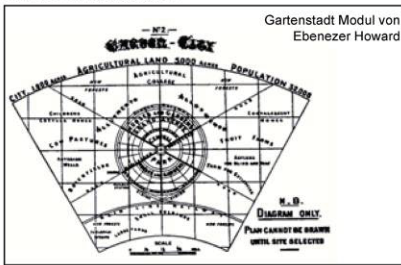
- Eine klare, unverwechselbare Entwurfsidee, die räumlich wie auch zeitlich entwickelt werden kann

---

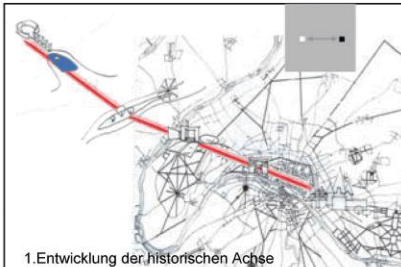
<sup>227</sup> Anmerkung: In den Leitlinien zur Gestaltung von Riem, auch bei Gewerbegebieten heißt es: „Die Leitlinien sollen dazu beitragen, angesehene Gewerbegebiete hoher Qualität entstehen zu lassen.“ „Darum sollen die Straßenräume und die ihnen zugewandten Fassaden besondere Qualität haben, um die ‚Adresse‘ aufzuwerten.“ siehe: Landeshauptstadt München: 2007



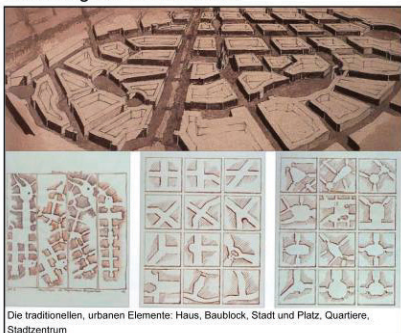
## Harlow Entwurfsidee



## Cergy Sichtachsen



## Kirchsteigfeld Entwurfsidee

**Abb. 5.63**

Die Entwurfsidee der Neuen Städte

Die langfristige Identität der Städte beruht immer auf einer klaren zwei- und dreidimensionalen Grundstruktur, die oft über Jahrhunderte hinweg nicht nur beibehalten, sondern weiterentwickelt wurde und als Struktur-, Kultur- und identitätsstiftende Elemente wirken.<sup>228</sup> Diese dreidimensionale Stadtidee sollte so einfach wie möglich sein und nicht nur eine schrittweise Realisierung im Raum (Bauabschnitte), sondern auch in der Zeit (Bau- und Veränderungsphasen) ermöglichen (vgl. Abb. 5.63).

Folgende Elemente können dabei wirken:

**A. Der lokale Landschafts- und Kulturcharakter**

Der wichtigste Charakter der Neuen Stadt ist ihre natürliche Umwelt, die vorhandene Topographie, Landschaft, Grundstücks-Parzellenstruktur, Dörfer und anderes kulturelles Erbe. Sie vertritt die Natur- und Kulturmilieu - unbestritten sinnvoll für eine ausgeprägte Stadtkultur - der einzige ursprüngliche und unverwechselbare Charakter der Neuen Stadt. Diese natürlichen und historischen Elemente verbinden die ursprünglichen mit den neu angesiedelten Bewohnern, die Geschichte und die Zukunft und auch die Stadtteile als Gemeinsamkeit.

So beruht die Grundidee für Cergy-Pontoise, aufgrund der Tal-Topographie, auf dem Prinzip eines Amphitheaters und den nach Paris orientierten Mittelachsen.<sup>229</sup> Harlows Qualität als Gartenstadt lebt ganz wesentlich von der Erhaltung und Ausnutzung der bewegten Topographie seiner Kulturlandschaft - ein „grünes“ Park-Kreuz verbindet die vier wesentlichen Stadtteile, der alte Stadtteil und seine Subzentren sind als Denkmal gelistet und originalgetreu erneuert worden.<sup>230</sup>

**B. Die wirtschaftliche Grundlage**

Die zukünftige Stadtwirtschaft ist auch die Basis der Stadtidentität, z.B. „Autostadt“, „Hafenstadt“, „Science City“ etc. Die Autoindustrie von Wolfsburg bringt nicht nur Arbeitsplätze und Reichtum in die Stadt, sondern auch eine identifikationsstarke Stadtkultur, kombiniert mit Museum, Ausstellungszentrum, dem High-Tech-Forschungsgebiet oder sogar einem Themenpark<sup>231</sup>.

**C. Berücksichtigung der regionalen oder nationalen Kulturtradition**

Der Erfolg basiert auf der Fähigkeit der Stadtplaner, die regionale Stadtkultur zu verstehen, weiterzuführen und diese zu entwickeln. Wie das Kirchsteigfeld, hat Poundbury die traditionelle klassische Baukultur Englands als Idee übernommen - nach der durchgehenden

<sup>228</sup> Anmerkung des Verfassers: „The quality of town planning and the symbolic values of towns are just important as the architecture, if not more so.“ „Good town planning can compensate for poor architecture. However, good architecture is not enough to offset inadequate town planning.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 240

<sup>229</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 297-299; siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 35

<sup>230</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 15

<sup>231</sup> Vgl.: Kröger, Jessen: 2007, S. 78-91

Stadtgestaltung und dem Architekturentwurf ist diese eine schon reife, starke und leicht durch die Bewohner identifizierbare Charaktereigenschaft (vgl. Abb. 5.64<sup>232</sup>).<sup>233</sup>

Geschichtlich bedingt, haben die Kolonialstädte meist auch einen Stil geerbt, wie z.B. Qingdao. Die **Verpflanzung einer fremden Kultur in die Neuen Städte Shanghais** strebt eine ungewohnte Kultur und ein Image als Identität an, das „leicht“ in kurzer Zeit zu realisieren ist. Der Grund dafür ist vielschichtig: Geringschätzung der lokalen Kultur und die Suche nach Anerkennung durch die westliche Welt spielen ebenso eine Rolle wie eine starke Unzufriedenheit, bedingt durch die Monotonie des sogenannten heutigen - modernen Stadtbildes. Das Ergebnis jedoch führt zu Ablehnung durch die lokalen Bewohner, aus Nationalstolz, aufgrund einer unechten, verspielten Stadtkultur und einer langfristig fehlenden psychologischen eigenen chinesischen Identität, insbesondere dann, wenn sich das äußere Bild nicht an das typische lokale urbane Leben anpasst, wie z.B. bei der „German Town“ Anting. Die wesentlichen Elemente dieser „Geschichtsweiterführung“ mit den westlichen Objekten wie Kirche, Marktplatz und hohen Gebäuden wie etwa einem Glockenturm sind noch fremd für die Einwohner Antings (vgl. Abb. 5.65).

#### D. Die philosophisch-politische Sprache des Städtebaus

Die Hauptstädte haben weltweit die Tradition, durch ihr Stadtimage - oft in **übermaßstäblicher Formsprache** - die politische Staatsgewalt und nationale Philosophie auszudrücken<sup>234</sup>. Das Stadtimage wird weniger von der Lage bestimmt, als vielmehr durch die Phantasie und Bedeutungsebene des Stadtbildes begründet. Eine starke Idee erzeugt diese Kraft (vgl. Abb. 5.66<sup>235</sup>). Auch innovatives Architektur-Design, das Neue Stadt-Zentrum Almere`s von OMA (vgl. Abb. 5.67<sup>236</sup>) ist ein Stadterneuerungsprojekt mit dem Thema „Innovation“, mit einem beispiellosen neuen Raumprofil und einer ebensolchen Raumhierarchie<sup>237</sup>. Dieses Konzept des Planungsbüros OMA wird deswegen auch heftig als

<sup>232</sup> Vgl.: [www.poundbury.info/](http://www.poundbury.info/)

<sup>233</sup> Anmerkung des Verfassers: Die chinesische Stadt Yulong hat den klassischen lokalen Stil mit einer modernen Architektursprache kombiniert und damit auch ein identifikationsstarkes Stadtbild entwickelt und so eine einfache „Kopie“ des alten Stiles vermieden. Cergy-Pontoise in Frankreich hat durch die städtebaulich-landschaftliche Kulturachse eine räumliche und psychologische Verbindung mit dem Herzen von Paris erzeugt - eines der kreativsten Konzepte einer kulturellen Weiterentwicklung. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 35, 150

<sup>234</sup> Anmerkung des Verfassers: Dies wurde dementsprechend auch bei den modernen Neuen Städten fortgeführt, wie z.B. Chandigarh, Brasilia oder Washington D.C. Während Gehl das Brasilia-Syndrom - die Vernachlässigung des humanen Maßstabes vorstellte, hat er auch darauf hingewiesen, dass: „The syndrome is at work in new housing developments in many parts of the world, for example, in China and other fast-growing regions in Asia.“ siehe: Gehl: 2010, S. 214

<sup>235</sup> Vgl.: [www.chandigarhonline.in/touristplaces/monuments;](http://www.chandigarhonline.in/touristplaces/monuments;)  
[www.nrsc.gov.in/cartosat-1/chandigarh.html](http://www.nrsc.gov.in/cartosat-1/chandigarh.html)

<sup>236</sup> Vgl.: [www.oma.eu](http://www.oma.eu)

<sup>237</sup> Anmerkung des Verfassers: Almere hat mit einem innovativen Architektur- und Landschaftsdesign seine Stadtkultur gestaltet, diese kann durch das Design als Teil der Hauptidentität und des Stadtimages fungieren. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 51



**Abb. 5.64 a,b**  
*Poundbury bei Dorchester, England.  
Die öffentlichen Räume und das  
Wohnviertel.*



**Abb. 5.65**  
*Die Kirche und der Kindergarten - die  
Träger der westlichen Kultur, Neue Stadt  
Fengjing, Shanghai im „Kanada-Stil“.*





Abb. 5.66  
Der Plan von Chandigarh, Indien



Abb. 5.67  
Das Neue Stadt-Zentrum Almere von  
OMA besteht aus innovativen  
Raumabfolgen.



Abb. 5.68  
Freiburger Solarsiedlung

Architektur übertriebener Formsprache angezweifelt. Nach Galantay, nicht nur in einem autoritären System, sondern auch in einer demokratisch legitimierten Regierung, wie in Washington D.C., überzeugte ein starkes Konzept die Initiatorengruppe, es garantierte die Durchsetzung einer umfassenden repräsentativen Entwurfsidee.<sup>238</sup>

Einige überzeugende Repräsentationskonzepte brachten **keine Verknüpfung mit dem lokalen alltäglichen Stadtleben und bringen auch keine neue Stadtkultur - das Ergebnis sind erhöhte Investitionskosten und ein negatives Image extremer Autorität**, wie z.B. in Brasilia. In der regionalen Planung von Paris (1965) wurde rechtlich festgelegt, den räumlichen Formalismus in der Stadtgestaltung der Neuen Stadt zu vermeiden.<sup>239</sup> Wichtig ist, dass in den meisten Situationen, nicht die Form selbst, sondern **der Konflikt zwischen „Form“ und „Funktion“, beziehungsweise zwischen „Form“ und „Leben“ vermieden werden soll.**<sup>240</sup>

### E. Innovative Experimente im Städtebau

Die Geschichte der Neuen Stadt-Planung ist eine **Miniaturgeschichte der Städtebau-Theorie**. Die Innovation ist ein **wesentlicher Charakter** der Neuen Stadt. Entsprechend ihrer Entstehungszeit besitzen viele Neue Städte ein innovatives Stadtbild, welches die dahinter liegenden sozialen Ideale repräsentiert. Die Experimente der Städtebau-Theorie (Gartenstadt-Theorie bei Leylstad), Technik (Solar-Technik bei Freiburg und „Eco-Stadt“-Prinzip bei Kronsberg), das Leitbild bestimmter Fachgebiete (autofreier Stadtteil Graz/Österreich) oder die Informations-, Energie-, Verkehrs-, Infrastruktur- und Bautechnik (Hannover-Kronsberg, Masdar in Abu Dhabi) sind wichtige Teile der heutigen Praxis der Neuen Städte und ihres Stadtimages (vgl. Abb. 5.68).

### F. Weitere Faktoren

Es gibt noch weitere Elemente, welche als Träger der Stadtidentität wirken und das Stadtbild tiefgreifend beeinflussen können. So z.B. die Wasserstadt Spandau, dieser liegt die „Wasserfront-Lebensweise“ als Entwurfsidee in der Strukturbildung und der Gestaltung der öffentlichen Räume zugrunde;<sup>241</sup> die hervorragende Landschaft, Kreativität und Qualität in der Messe-Stadt Riem; die Kulturverbindung zwischen Riem und der Landesgartenschau; zwischen der Expo 2000 und Kronsberg. Die Fokussierung auf Effektivität und die weitgehende Entwicklung der Marktwirtschaft in den 1980er Jahren spielte eine wichtige Rolle in der Stadtkultur und der Identität der Stadt Shenzhen. Harlow und Almere sind auch bekannt wegen **ihrer modernen Kunstwerke**, Harlow ist die einzige Stadt in England, die eine Reihe der wichtigsten

<sup>238</sup> Vgl.: Galantay: 1975, S. 11-13

<sup>239</sup> Vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 7

<sup>240</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. die Megastruktur des Stadtzentrums der zweiten Generation, Cumbernauld. Frankfurt-Nordweststadt, die in der Geschichte als kreatives Modell betrachtet wurde, hatte später eine negative, einseitig wirkende Effektivität zur Folge.

<sup>241</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 92

Bildhauerarbeiten von Henry Moore gesammelt hat.<sup>242</sup> Diese bekannten modernen Kunstwerke in den Freiräumen sind durch einen Fahrradweg miteinander verbunden, ein bekannter „Kunstweg“ Englands.

Die starke Entwurfsidee verwandelt sich zu einem starken Gestaltungskonzept, als Strukturelement schon in der oberen Planungsebene (vgl. Abb. 5.69).

**Grundsatz:**

- Alle **Entwurfsideen**, insbesondere die, welche auf neuen Theorien und dem Einsatz neuer Technik beruhen, können überlagert werden und vielfältige Charaktere bilden,<sup>243</sup> müssen jedoch **erst in realen Lebensverhältnissen geprüft werden** - durch Verhaltens-Simulation, Forschungsarbeit, Untersuchung von Vergleichsbeispielen oder Experimenten in kleinerem Kreis. Gleichzeitig sollen auch die Bedürfnisse der zukünftigen Bewohner und der Stadtfunktion über längere Zeiträume hinweg simuliert werden. Erfolg oder Misserfolg von Innovationen betrifft überwiegend das Gleichgewicht **zwischen ihren Vorteilen einerseits und der ganzheitlichen Berücksichtigung der vielfältigen parallelen Bedürfnisse der Stadteinwohner und der Gestaltung der Stadt andererseits.**<sup>244</sup> (vgl. Abb. 5.62<sup>245</sup>)
- Als Experimentierfeld und zur Leitbildfindung sind **kleinmaßstäbliche Städtebau-Projekte** notwendig; sie sind auch ein nützliches Instrument der Entwicklung Neuer Stadt-Quartiere. Nach der Prüfung durch die Städtebau-Praxis werden die Theorien und Techniken meist ganzheitlich verbessert, diese geht aber auf jeden Fall nicht auf Kosten von hunderten Bewohnern, wie bei der zweiten Generation Neuer Städte. Dies ist z.B. eine langfristige Strategie bei der Entwicklung von Almere gewesen (Wettbewerbe und Workshop für ein Wohngebiet).<sup>246</sup>
- **Gemeinsames Stadtimage und Stadtkultur** der Neuen Stadt als zentrale Grundlage der Stadtentwicklung; die nicht miteinander verbundenen Stadtimages der einzelnen Stadtteile sind zu vermeiden. Es fordert ein übergeordnetes Stadtbildziel und die entsprechende Stadtgestaltung **auf allen Städtebau-Ebenen,**<sup>247</sup>

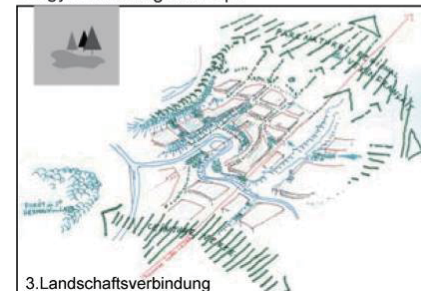
Harlow Gestaltungskonzept



Almere Gestaltungskonzept



Cergy Gestaltungskonzept



Kirchsteigfeld Gestaltungskonzept



**Abb. 5.69**  
Die Gestaltungskonzepte der Neuen Städte

<sup>242</sup> Vgl.: Ward: 1992, S. 10

<sup>243</sup> Anmerkung des Verfassers: Wie das soziale Experiment in Kronsberg, stadtgestalterische Leitlinie der Messestadt Riem.

<sup>244</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Bautechnik der Plattenbausiedlungen erschwert direkt deren Unterhalt und Verbesserung und führt indirekt zu einem eintönigen Stadtbild. Die Technik der Null-Energie und Plus-Energie-Häuser und erneuerbarer Energien haben in der Freiburger Solarsiedlung nicht nur erneuerbare Energie-Technik-Experimente hervorgebracht, sondern auch zu einer fortschrittlichen Stadtkultur und einem attraktiven Image geführt.

<sup>245</sup> Vgl.: www.wissenschaft-online.de

<sup>246</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 61

<sup>247</sup> Anmerkung: Das Stadtgestaltungskonzept von „Grand Axe“ in Cergy-Pontoise begann mit dem Masterplan und wurde in jeder Planungsphase beibehalten. Die Entwurfsideen, von dem zentralen See bis hin zu einzelnen Raumachsen der Stadtteile, wurden ebenfalls kontinuierlich



räumlich betrachtet, vom Stadtzentrum bis hin zur Nachbarschaft.<sup>248</sup>

- **Erhalt der Werte des kulturellen Erbes**

Der Erhalt kultureller Werte - landschaftliche, geschichtliche, kulturelle oder städtebaulich-architektonische - kann einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität, Identität und Imagestärke einer Neuen Stadt leisten. Der mögliche Weg reicht von dem Erhalt der historischen Bausubstanz, wie in Cergy-Pontoise,<sup>249</sup> über die weitere Entwicklung dieser in Poundary und dem Kirchsteigfeld,<sup>250</sup> bis hin zur modernen Interpretation der traditionellen Formsprache.<sup>251</sup>

- **Dreidimensionale Entwurfsidee**

Entwicklung einer dreidimensionalen Entwurfsidee und eines Stadtbildes mit urbanem wie natürlichem Charakter.<sup>252</sup> Für eine erlebbare Stadtumwelt ist eine einfache, klare und damit einprägsame Entwurfsidee in drei Dimensionen notwendig, welche die natürliche Situation, den Stadtgrundriss, die Stadtstruktur und die Höhen - bzw. Baumassenstruktur sowie die Gebäudetypologie umfasst.<sup>253</sup> Dies hat in der Neuen Stadt eine größere Chance auf Berücksichtigung und Umsetzung, da es keinen zu beachtenden städtebaulichen Kontext gibt und große Entwicklungsräume verfügbar sind.

Die asiatischen Neuen Städte der 1970er bis 1980er Jahre legten sehr **wenig Wert auf ihr Stadtbild und ihre Identität**,<sup>254</sup> ebenso wie die

---

umgesetzt, bis hin zur Anwendung der Urban-Design-Guideline. vgl.: Interview mit Herr Bertrand Warnier, Stadtamtchef von Cergy Pontoise, 2004

<sup>248</sup> Anmerkung: Vermeidung des vielfältigen aber auch leicht chaotischen Stadtimages in der Neuen Stadt Almere wie auch in Cergy-Pontoise. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42, 62

<sup>249</sup> Anmerkung: Cergy-Pontoise benutzt dafür eine Fülle kulturhistorischer Werte wie alte Dorfstrukturen, eine einprägsame Topographie und die Landschaft (Hügel, Fluss) sowie benachbarte historische Stadtkerne wie die Altstadt von Pontoise und die Klosteranlagen in der Umgebung. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 27

<sup>250</sup> Anmerkung: Entwurfsidee des Kirchsteigfeldes. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 69

<sup>251</sup> Anmerkung: So z.B. Yulong. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 150, 155

<sup>252</sup> Anmerkung des Verfassers: In Cergy-Pontoise „The hillsides and their aesthetic characteristics were planned in accordance with this route (Grand axes), which emphasized the geography and defined the use of the land and its landscaping.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 309

<sup>253</sup> Anmerkung: Harlow hat im Stadtbild absichtlich die Topographie dreidimensional integriert und die Eingangssituation sowie die Sichtachse zwischen den Stadtteilen gestaltet. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 17

<sup>254</sup> Anmerkung: Die Neuen Städte von Singapur wandelten sich nach der starken Wohnungsnot hin zu mehr Qualität: „there has been a shift in response to demands for a more efficient and effective utilization of space. Design consideration adopted so far include, among others, building orientation, human scale, designation of useful spaces, street-block design, street architecture, and the handling of topography and landscaping.“ (in den 1980er Jahren) „the adoption of a higher plot ratio by the building of more low-rise slab blocks, and the decision to limit the height of most of the high-rise units to between 9-13 storey's, with the exception of a few point blocks.“ siehe: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 36

chinesische Neue Stadt-Entwicklung vor 1979. Als eine Art der Kompensation hat **Chinas** Neue Stadt-Planung seit den 1980er Jahren große Anstrengungen bezüglich des **Stadtbildes und der Bedeutungsebene** hinter diesem unternommen.<sup>255</sup>

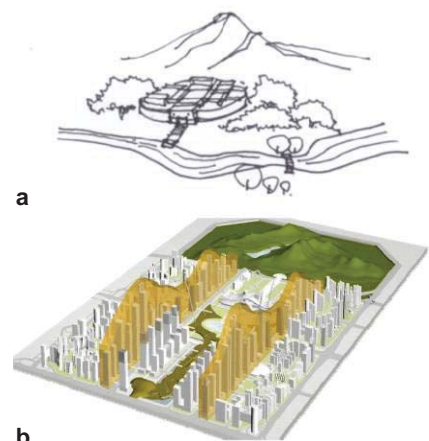
Eine „Neue“ Stadt soll die Kraft der Mutterstadt, der Region sogar des Staates vertreten und zu guter letzt eine „**moderne, globale, effektive und fortschrittliche Kultur**“ aufweisen. Die Entwurfsidee und das Stadtbild werden durch mehrere Wettbewerbe mit internationalen Planungsteams entwickelt.<sup>256</sup> Nicht nur das Image der Neuen Stadt, sondern auch die Kulturbedeutung dahinter ist wichtig - **eine Kombination von Politik und Finanzmarktbedürfnissen**.

Sie zeigt folgenden Charakter: ein globales und modernes Stadtbild aus eindrucksvollen Hochhäusern mit einer Bedeutung, die politische Autorität und internationale Anerkennung repräsentiert.<sup>257</sup> Die Stadtidentität beruht außerdem auf überdimensionalen öffentlichen Räumen und einer künstlichen Landschaft, auch wenn dies große Investitionen seitens der Stadt bedeutet. Wo historische und kulturelle Identität fehlt, wird eine Verpflanzung fremder Kulturen ohne Widersprüche akzeptiert.<sup>258</sup> Jedoch beruht das oft auch auf einer Vernachlässigung des ursprünglichen Charakters wie der Topographie und der Landschaft, natürlicher und gebauter Kulturdenkmäler, klimabezogener Bauweise etc. (vgl. Abb. 5.70, 5.71).<sup>259</sup>

### Grundsätze in China

**Das Stadtbild mit starkem Image und tiefer Bedeutung** ist ein wichtiger Teil der chinesischen Kulturtradition und wird von der Regierung bis hin zu den Stadtbewohnern hoch geschätzt (vgl. Abb. 5.72).<sup>260</sup> Die nicht zu ignorierenden Bedürfnisse sollen als positiver Teil der chinesischen Stadtkultur betrachtet und abgedeckt werden. Bevor das Stadtbild auf dem Papier erscheint, soll die Frage nach der Stadtbildbedeutung erst beantwortet und von dem Entwurf des Stadtplaners durch eine nachhaltige Stadtkultur und das Stadtimage der Neuen Stadt verkörpert werden und auf der anderen Seite auch durch die aktuellen Stadtverwalter und Stadtbürger identifiziert werden können.

Die Rückkehr **zu dem chinesischen Städtebau und der chinesischen Architektur** zeigt eine neue Tendenz in der Stadtkulturentwicklung,



**Abb. 5.72**  
Die Nachahmung der traditionellen Stadtlage durch die Neue Stadt Shenzhen im Stadtzentrum. (a) Ideale Lage eines traditionellen Hauses (b) Die Berge dahinter, öffentliche Räume in der Mitte, mit der bewegten Form der Hochhäuser am Rand des Stadtzentrums und der Aussicht auf das Meer.

<sup>255</sup> Anmerkung des Verfassers: Als Kompensation der langfristigen Unterdrückung der Bedürfnisse der Ästhetik und des gesichtslosen Städtebaus - eintöniges Stadtleben von 1949 bis 1979. 长时间的审美空白，单一的城市建筑形象。也是中国对多样化的需求。

<sup>256</sup> Anmerkung des Verfassers: Es besteht auch das Risiko: „The public competitions, stimulating in themselves but perhaps occurring too often, has led to a sometimes frenzied rivalry between designers, who have attempted to distinguish themselves by means of quite gratuitous formalism.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 17

<sup>257</sup> Anmerkung: z.B. Shenzhen. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 7

<sup>258</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 104, 105

<sup>259</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 99

<sup>260</sup> Anmerkung: z.B. Shenzhen Stadtzentrum. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 95

obwohl sich diese derzeit eher in luxuriösen Wohnsiedlungen ausdrückt,

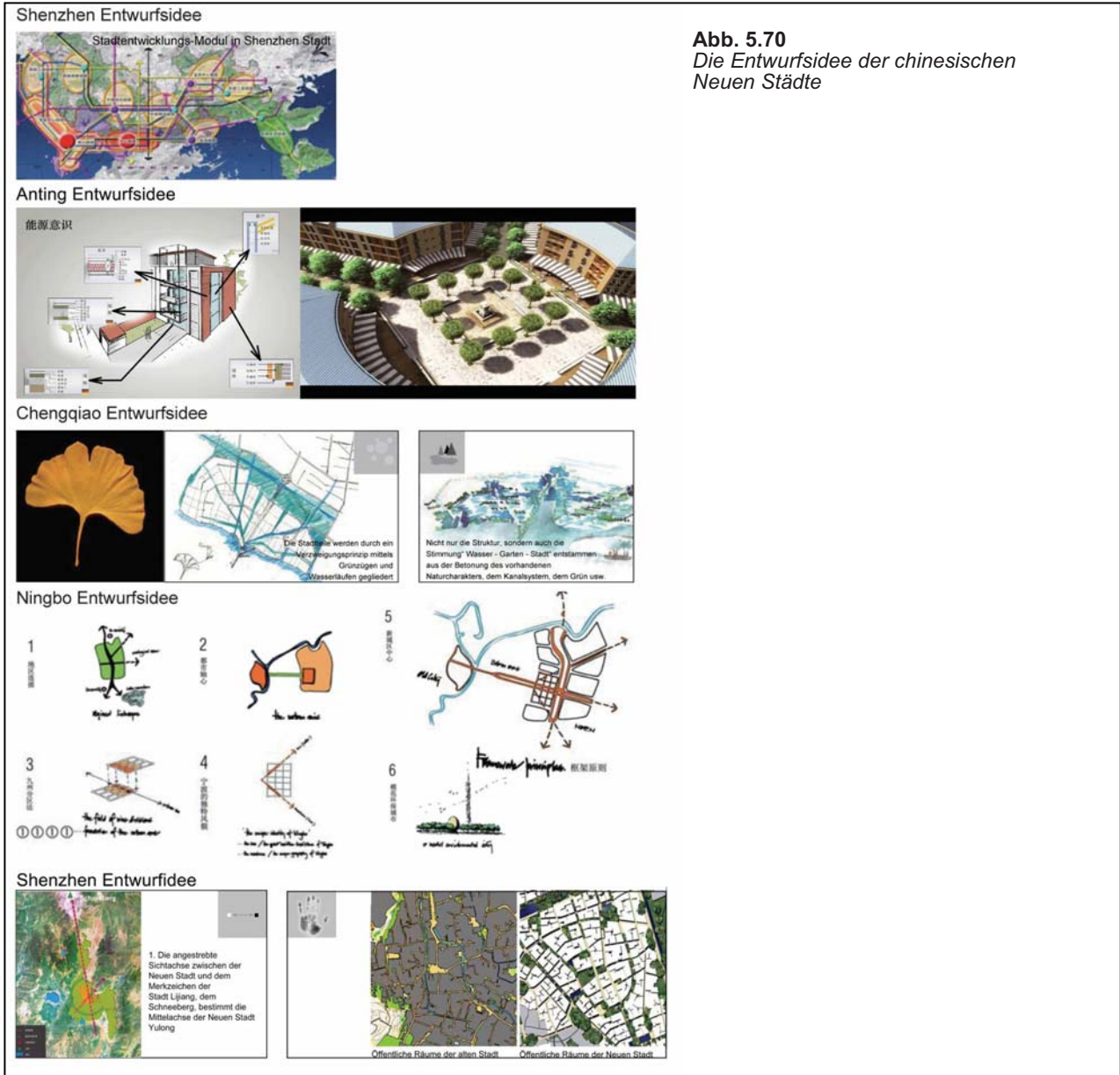


Abb. 5.70 Die Entwurfsidee der chinesischen Neuen Städte

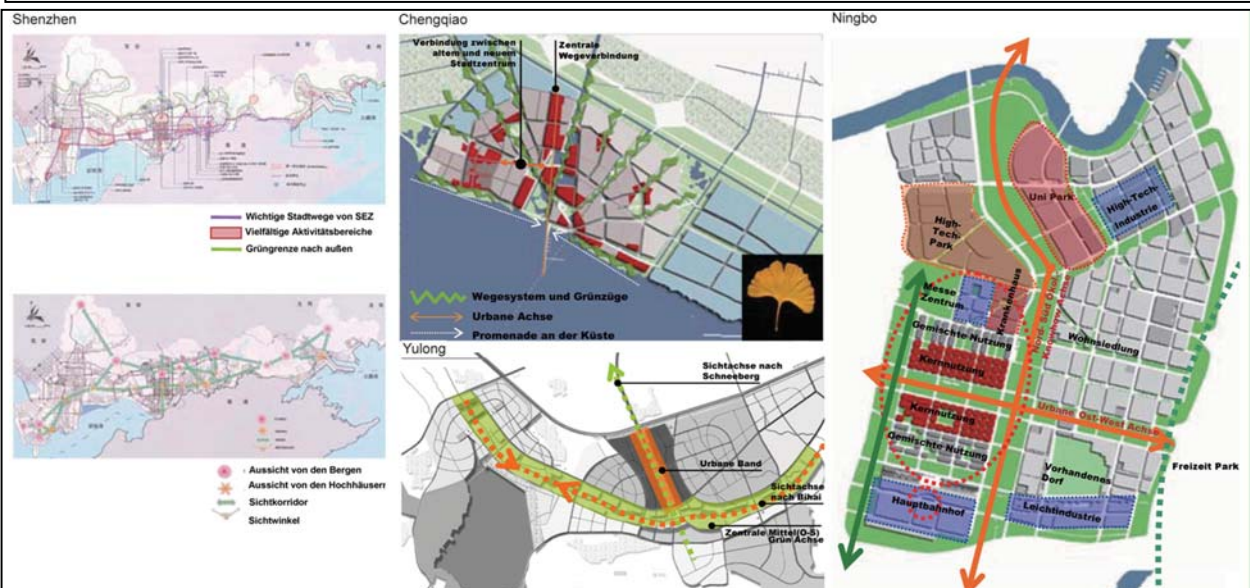


Abb. 5.71 Gestaltungskonzept der chinesischen Neuen Städte

kann sie sich in der nächsten Phase in eine moderne chinesische lebendige Stadttypologie verwandeln. Obwohl die Entwicklung der traditionellen Stadttypologien niedriger Dichten in großem Maßstab, z.B. als eine ganze Stadt in China politisch und durch äußere Rahmenbedingungen bedingt, eher unterdrückt wird, ist dies ein unerlässliches Element in den vielfältigen Stadtgestaltungszielen. Eine systematische Erforschung der traditionellen chinesischen Stadttypologien und deren Verwandlung in eine moderne städtebauliche Sprache kann auf vielfältiger Ebene der Charakter und die Aufgabe der chinesischen Neuen Stadt sein, insbesondere im regionalen Kontext, wo es hervorragende lokale architektonische Traditionen gibt.

**Die Innovation, Kultur und Technik, die auf globaler Ebene jeweils in eigenem Kontext Erfolg hat,** soll vor der Kulturverpflanzung überprüft werden. So insbesondere die komplette Kulturverpflanzung, welche als Vertreter des eigenen Stadtimages verwendet wird. Die Verwendung von exotischer Baukultur als eigenes Stadtimage bedeutet den Zweifel an der Bedeutung der eigenen Kultur der Stadtbewohner, diese Phase ist in China bereits vorbei. Umgekehrt werden der Funktionalismus und der Regionalismus weitestgehend von den Stadtverwaltungen und den Stadtbewohnern anerkannt. Die neuen Städtebauleitbilder sollen die wichtigen Richtungen der Stadtplanung aufzeigen und ein höheres Niveau der internationalen „Humanen Umwelt“ vertreten, z.B. die Bürgerinitiative, gemischter Verkehr, die „Eco-Stadt“ mit dem Fokus auf alternative Energie etc., dies soll, trotz kurzfristiger Rückschläge wieder aufgenommen, an die lokale Situation angepasst und schlussendlich stetig betrieben werden.

Ein „Grünes Image“ hilft der Neuen Stadt dabei, die Anziehungskraft gegenüber der Mutterstadt zu erhalten. Das Gartenstadt-Image ist ein typisches Stadtimage der chinesischen aktuellen Neuen Stadt, ein Marktimage als Kompensation der überfüllten chinesischen Stadt, ein „grünes“ Bild, kurzfristig wie langfristig als ein wichtiges Entwicklungsziel. Dessen Verwirklichung soll durch sorgfältige Stadtgestaltung sichergestellt werden, jedoch nicht auf Kosten der Grundsätze der „Kompakten Stadt“ und der Stadtlebendigkeit.

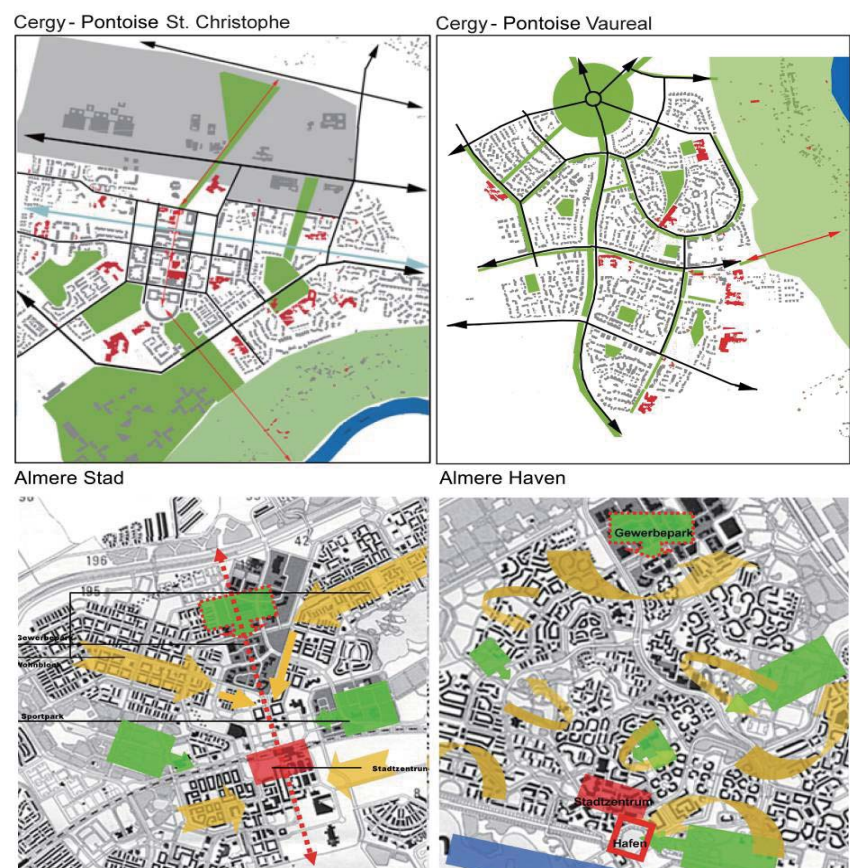
Insbesondere in der heutigen Entwicklungsphase ist eine urbane Stadt mit praktischen und hochwertigen Bedarfseinrichtungen und globalem chinesischen Charakter das wesentliche angestrebte Ideal der Neuen Stadt.



### 5.4.2 Stadtcharakter durch Stadtgrundrisse

Jede Neue Stadt bedarf eines starken, dreidimensionalen und hochwertigen Stadtbildes. Neben dem Nutzungsplan und der Topographie entscheidet die Raumtypologie über die Funktion und die Struktur des öffentlichen Raumes (vgl. Abb. 5.73).

Außer bei topographischen Besonderheiten wurde das **Rastersystem** wegen seiner Effektivität weitestgehend in den historischen Kolonialstädten verwendet, in den USA wie auch in China.<sup>261</sup> Im Leitbild von Le Corbusier wurde dies als Symbol der Ordnung der Stadt genannt<sup>262</sup> und auch als ein Symbol des modernen Städtebaus. Die Überkreuzung des parallelen Doppel-Linien-System, dem Rechteckraster, kombiniert mit einer offenen städtischen Wohnblockstruktur und stark gemischten Nutzungen, „implies a priority accorded to the public movement system“<sup>263</sup> im Vergleich zum „welfare-oriented planning based on the cell (the individual, the family or the neighborhood)“<sup>264</sup> - typischen Image der organischen Planung, erzeugt es auch ein lebendiges Stadtleben und erlaubt eine gute Orientierung. Es fehlen nur variable Raumprofile und - teilweise - ein repräsentatives Raumzentrum.



**Abb. 5.73**  
Die Raumtypologie der Neuen Städte

<sup>261</sup> Anmerkung: Milton Keynes Größe wird sich in den nächsten 20 Jahren verdoppeln - größte urbane Erweiterung in 50 Jahren. vgl.: Hetherington, Peter: 1994

<sup>262</sup> Anmerkung des Verfassers: „The city of today is dying because it is not constructed geometrically.“ siehe: Ibid: S. 232

<sup>263</sup> Siehe: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 22

<sup>264</sup> Siehe: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 22

- Mit einer attraktiven natürlichen Umwelt als leitendes Stadtimage hat die erste Generation Neuer Städte eine **organische Stadtstruktur** gewählt, die die Verzahnung zwischen den Grünräumen und abwechslungsreichen Raumsequenzen erzeugt. Aber dies verursacht auch einen erhöhten Flächenverbrauch und Schwierigkeiten, entlang der Straßen kontinuierliche Stadtfunktionen und ein Stadtleben zu entwickeln. **Diese Struktur ist für kleine Orte besser geeignet als für eine Stadt**, eher bei einem **naturnahen als einem urbanen Charakter**. So werden wieder rasterförmige Grundrisse nach mehreren organischen Experimenten in Milton Keynes benutzt (vgl. Abb. 5.74).<sup>265</sup>



**Abb. 5.74**

Die Größe der Neuen Stadt Milton Keynes wird sich in den nächsten 20 Jahren verdoppeln und zwar auf Grundlage eines Raster-Straßennetzes, welches auf dem nordamerikanischen Modell basiert und den Menschen ermöglicht, in etwa 15 Minuten durch die Stadt zu fahren bzw. welches eine einfachere Erweiterung für die Stadt bedeutet.

- Nach der aufgelockerten Struktur der zweiten Generation hat die dritte Generation der Neuen Städte **vielfältige Stadtgrundriss-Strukturen** entsprechend der jeweiligen Stadtteil-Nutzung und Raumideologie zusammengesetzt,<sup>266</sup> die öffentlichen Räume werden dadurch stark aufgewertet. Das Rastersystem wird als ein hoch flexibles Modell in vielen Neuen Stadt-Quartieren, z.B. in der Messestadt Riem benutzt.<sup>267</sup>

In den Neuen Stadt-Quartieren herrscht eine Struktur vor, die auf der **traditionellen Blockstruktur mit kontinuierlichen Räumen basiert** und durch die **individuelle Gestaltung der Architektur - Lebendigkeit** - erzeugt.<sup>268</sup> Potsdam-Kirchsteigfeld geht auf die traditionell geschlossene Blockrandbebauung zurück.<sup>269</sup> München Riem besteht aus Geschosswohnungsbau, Townhouses und Reihenhäusern und besitzt eine vielfältige **halb-offene Blockstruktur mit flexibel begrenztem öffentlichem Raum** und gemischten Nutzungen auch für öffentliche Dienstleistungen. Das Stadtleben ist urban miteinander vernetzt (vgl. Abb. 5.75).

#### Grundsatz:

- **Aufgabe des Stadtgrundrisstypus**

Die Stadtgrundriss-Typologie soll auf der einen Seite der Topographie, dem Stadtentwicklungsziel und den Verkehrseinrichtungen folgen, auf der anderen Seite **soll sie das gewünschte Image, die Art der Raumsequenzen, Raumprofile** und damit **das Stadtbild bzw. Stadtlebens-Modell** wesentlich beeinflussen. Die Auswahl eines Stadtgrundriss-Typus aus den vielfältigen Stadtgrundrissen als Basis der Stadtstruktur und des Stadtlebens, ergänzt durch die Ausbildung

<sup>265</sup> Vgl.: Ward, 1992, S. 17

<sup>266</sup> Anmerkung: z.B. Almere-Haven hat einen organischen Grundriss und Almere Stadt eine Mischung aus raster- und diagonalem Grundriss, das Stadtzentrum liegt in der Kreuzung der Diagonalen verortet. Cergy-Pontoise hat: „either a rigid and carefully composed street grid, or roads and greenery which follow the natural curves of the landscape and the previously existing layout of farmland“. siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 238

<sup>267</sup> Vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 115

<sup>268</sup> Anmerkung: „Bürogebäude sollen sich bei großer Freiheit in der Gestaltung der Baukörper und der Fassaden in den städtebaulichen Kontext einfügen.“ siehe: Landeshauptstadt München: 2007, S. 7

<sup>269</sup> Anmerkung: Wie Tübingen Süd-Stadt. „Das Hauptkriterium der Jury für den Ersten Preis war die Tatsache, dass es sich hierbei um den einzigen Beitrag mit geschlossenen Stadträumen handelt.“ siehe: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 145



Harlow : organische Struktur



Frankfurt – Northwest-Stadt:  
aufgelockerte Struktur



Almere-Stadt: Rastersystem



Almere-Haven: halb-organisches  
Rastersystem



Tübingen-Südstadt: halb-offenes  
Rastersystem

**Abb. 5.75**  
Stadtstruktur eines 300 Meter langen  
Grundstückes.

abwechslungsreicher öffentlicher Räume innerhalb der Stadtgrundriss-Typologie, bestimmt den Charakter der Stadt.

- **Lage des Stadtzentrums**

Nach Curdes soll das Stadtzentrum an Standorten mit **Nachfrageschwerpunkt, Verbindungsachsen und den Kreuzungspunkten** der Stadtgrundriss-Struktur liegen,<sup>270</sup> in Verbindung mit einem engeren Straßennetz. Ihre Grundriss-Struktur muss die vielfältigen, sich entwickelnden sozialen Kontakte fördern, bzw. ein gutes Orientierungs-System aufbauen. Dabei ist die organische Struktur und eine unregelmäßige Innovation (wie das Neue Stadt-Zentrum - Almere<sup>271</sup>) besonders zu prüfen.

- **Variabilität der Blockrandbebauung**

Die Blockrandbebauung kann variabel sein, kann von dem geschlossenen Block bis zu dem Zeilenbau reichen und offen bis **halb-offen** sein. **Die Kombination von mehreren Typologien** (Hochhäuser, Reihenhäuser, Geschosswohnungen etc.) und **von mehreren Städtebau- und Umweltcharakteren** (urbaner Charakter, Wasserfront, Grünflächen, Generationshäuser, Gemischte Nutzung) kann viel zu einer lebendigen Vielfalt beitragen, wie z.B. bei dem Scharnhauser Park in Ostfildern, Nieuw Sloten und dem östlichen Hafengebiet von Amsterdam. Deren Erfahrung hat bewiesen, dass auch Hochhäuser und eine dichte urbane Umwelt mit hoher Qualität, Anziehungspunkte für Familien oder gut ausgebildete junge Menschen sein können.

- Die aktuellen kleinen und definierten **Baulinien in urbanen kompakten Wohnblöcken mit der Parzelle als dem Basiselement**, fördern die Vielfalt unterschiedlicher Bauten, Eigentürmer, Architekten und Architekturen<sup>272</sup> und damit eine lebendige und flexible Gesellschaftsorganisation. Trotz des erheblichen Mehraufwands im Vermarktungsbereich bei der Projektsteuerung und der Finanzüberwachung soll die natürliche Vielfalt durch die kleinteilige Parzellierung in der weiteren Städtebaupraxis gefördert werden. Die Wohnblockgröße reduzierte sich im Kirchsteigfeld wie in Tübingen Südstadt auf einen traditionell-urbanen Maßstab, dies erhöht auch die sozialen Kontakte in hohem Maße.<sup>273</sup>

<sup>270</sup> Vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 105

<sup>271</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 58

<sup>272</sup> Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 7

<sup>273</sup> Anmerkung: Die Blockbebauung von Kirchsteigfeld hat im Zentrum eine Größe von 40x70 Metern und erhöht sich zum Rand bis auf 100 Meter. Tübingen Südstadt hat eine Blockgröße von ca. 80x80 Metern. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 73-75; Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 143



In **Chinas** Neuer Stadt sind die Stadtgrundrisse vor allem Träger des Verkehrssystems, das Rastersystem wird als effektivstes Modell benutzt. Die Kreuzungen der Diagonalstruktur sind zu vermeiden.<sup>274</sup> Innerhalb der oft geschlossenen Wohnsiedlungen wird der organische Grundriss als Symbol der Gartenstadt und Villengebiete oder auf typische Tourismus-Städte angewendet. Die traditionelle chinesische Blockstruktur mit Hofhäusern wurde wegen der zu niedrigen Baudichte gänzlich aufgegeben. Die chinesischen Stadtplaner haben es ebenfalls aufgegeben, ein anderes chinesisches Stadtgrundriss-Modul zu entwickeln (vgl. Abb. 5.76).

Aufgrund des besonderen Klimas auf dem asiatischen Kontinent (z.B. das kontinentale, mikrothermische Klima in Beijing oder das subtropische Klima in Shanghai) ist die West-Ausrichtung der Gebäude im Sommer für die Menschen meist unerträglich.<sup>275</sup> Die vorgeschlagene Blockstruktur der „westlichen Architektur“ wird in Anpassungsprozessen oft vollständig in Nord-Süd-ausgerichtete Bauzeilen umgewandelt, die wiederum für China typisch sind

Grundsatz:

- Bei einigen bestehenden Villengebieten wird **eine kompakte offene Wohnsiedlung** mit innenorientierten engen Hofhäusern als Einheit sehr gut angenommen.<sup>276</sup> Das traditionelle chinesische Straßensystem vertritt eine Fokussierung der „inneren Ruhe“ und „äußeren Lebendigkeit“, es zeigt die gleiche Tendenz auf wie die heutige moderne chinesische Gesellschaft. Die kompakte Struktur und die gemischten Nutzungen entlang der Hauptstraße stimmen auch mit der nachhaltigen Stadt überein. Die weitere Entwicklung des chinesischen Straßensystems soll ein wichtiges Thema der akademischen Forschung wie auch der experimentalen Praxis, z.B. der Neue Stadt-Entwicklung werden.
- **Die vielfältigen Stadtgrundriss-Typologien** sollen für die chinesische Stadt als Ziel entwickelt und die traditionellen Modelle (z.B. Hutong in Beijing) wie das globale Modell (z.B. Blockbebauung) die organische Struktur, die in der chinesischen Gartenkultur ihren besonderen Ursprung hat, jedoch momentan als Hindernis der Verkehrseffektivität betrachtet wird, die unkonventionelle Ausrichtung in der Forschung wie auch in der städtischen Praxis untersucht werden. In städtischen Projekten, in Gebieten wo die Ausrichtung nicht von großer Bedeutung ist, in anspruchsvollen Projekten oder in Zentrumslagen wo die kommerzielle Nutzung dominiert, können diese Versuche zuerst stattfinden (vgl. Abb.

Shenzhen Schwarzplan



Chengqiao Schwarzplan



Ningbo Schwarzplan



Abb. 5.76

Die Schwarzpläne der Neuen Städte

<sup>274</sup> Anmerkung des Verfassers: Wegen der Komplexität der Verkehrsorganisation, insbesondere mit der Verflechtung des Radverkehrs und der unüblichen dreieckigen Grundstücksform.

<sup>275</sup> Anmerkung: Die Neue Stadt Anting hat extra eine Genehmigung vom Stadtplanungsamt bekommen, dass 30 Prozent der Häuser eine für China untypische Nord-West Orientierung haben dürfen. vgl.: Den Hartog, 2010, S. 90

<sup>276</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. „Guantang Villengebiet, Beijing“, Beijing. Eine „Gated Community“ mit dem Hof als Raumtypologie, die auf dem Immobilienmarkt sehr gut ankommen ist.



5.77).<sup>277</sup>

- Alle oberen Forschung- und Praxisthemen sollen **auf der Basis des jeweils unterschiedlichen klimatischen, kulturellen und sozialen Charakters der lokalen Region, individuell erforscht werden.**

**Abb. 5.77**

Zhujiang Neue Stadt (ca. 2 km Städtebaugelände) wird mit Hilfe der Urban-Design-Guideline kontrolliert. Dies reduziert die Größe der Nachbarschaft (jetzt ca. 600 m) mit gemischter Nutzung am geschlossenen Blockrand, im Zentrum ist der öffentliche Raum entsprechend vergrößert. Die Nachbarschaft bleibt jedoch strukturell noch immer introvertiert.

<sup>277</sup> Anmerkung des Verfassers: Wie die Neue Stadt Zhujiang, der CBD von Guangzhou. Gemäß der Urban-Design-Guideline wird eine Blockbebauung mit einer gemischten Nutzung an der Blockkante, jedoch nach innen räumlich immer noch geschlossen, angelegt.

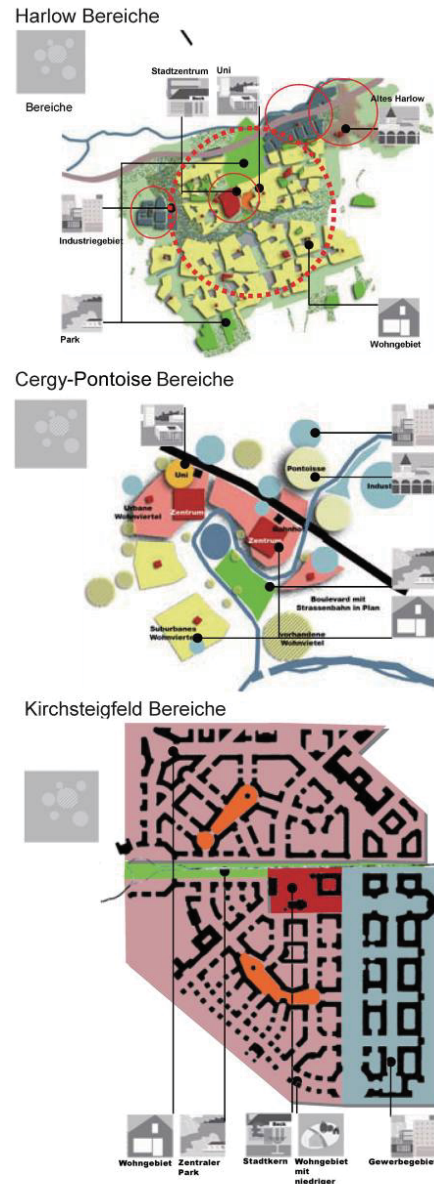
### 5.4.3 Die öffentlichen Räume

Die Neue Stadt hatte lange Zeit Schwierigkeiten damit, ein „naturgebundenes“ Image zu schaffen, welches nicht auf Kosten der urbanen Stimmung geht. **Die öffentlichen Räume als Träger des urbanen Charakters** entscheiden überwiegend über die Lebendigkeit der gesellschaftlichen Aktivitäten (vgl. Abb. 5.78).

- Harlow wollte von Anfang an eine Gartenstadt sein, welche zugleich einen urbanen Charakter und Arbeitsplätze für alle Bewohner bietet. In der Gartenstadt-Generation ist **die Urbanität eher die Aufgabe des Stadtzentrums**; die Straßenräume, öffentliche Einrichtungen und die Wohnblöcke, die in den traditionellen Städten in unterschiedlichem Maße urbane Qualität in sich tragen, wurden vernachlässigt, der verbreitete naturverbundene Charakter ist für die urbane Öde in der Stadt verantwortlich.

- In der „La Ville Radieuse“ hat Le Corbusier „den Tod der Straße“ gefordert und das Maximum an „Luft, Raum und Grün“ gesucht. **Die fehlende Funktions- und Raumhierarchie** erzeugt einerseits die **Vermischung der öffentlichen Räume, von privaten bis zu halböffentlichen Räumen und Freiräumen**. Die unmenschlichen dunklen Räume aus der Trennung der Nutzungen und des Verkehrs resultierend, bzw. die „grobe“ Materialien und der „unmenschliche Maßstab“ der Räume lassen eine „kühle“ Stimmung entstehen.<sup>278</sup>

- Die öffentlichen Räume im Maßstab der „menschlichen Perspektive“ werden seit den 1980er Jahren in Europa weitestgehend anerkannt. Die **Urbanität wird hinter die „Vorort-Qualität“** gestellt.<sup>279</sup> Die dritte Generation Neuer Städte hat große Verbesserungen in Bezug auf die Stadtbildplanung eingeleitet,<sup>280</sup> jedoch zeigt die Stadterneuerung von Almere aus dem Jahr 1990, dass dies noch nicht genügend erfolgt ist<sup>281</sup> - die Konzentration im Stadtzentrum ist dabei auch eher die einseitige Dienstleistungsnutzung, die niedrige Dichte unterstützt nicht die Nutzungsmischung in der Nachbarschaft. Das Besondere dieser Generation ist das phantasievolle stadtgestalterische Element auf



**Abb. 5.78**  
Die Stadtgestaltungsbereiche der Neuen Städte, von der Landschaft als dem Zentrum bis zu der Urbanität als dem Zentrum

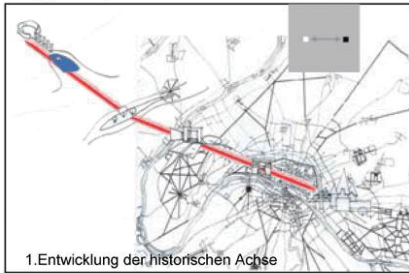
<sup>278</sup> Anmerkung des Verfassers: Obwohl der Film „Gregory's girl“, „photographed in Cumbernauld in 1980...the lovingly-filmed details of paving, planting and floorscape, provide an environment of which the builders need not be ashamed.“ Jedoch ist es eine Tatsache, dass „For there are New Town environments where neglect poverty and vandalism have taken as heavy a toll as anywhere else.“ siehe: Ward: 1992, S. 59

<sup>279</sup> Anmerkung: Almere und Cergy-Pontoise wurden als Wohn- und Arbeiterstadt mit hoher Freizeitqualität in einer starken Natur positioniert, ursprünglich mit einem ausgesprochen „anti-urbanen“ Charakter - eine idealistische Position, die allerdings später revidiert werden musste, so ist der urbane Charakter nämlich die wichtigste Lebensquelle einer Stadt. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 31, 56

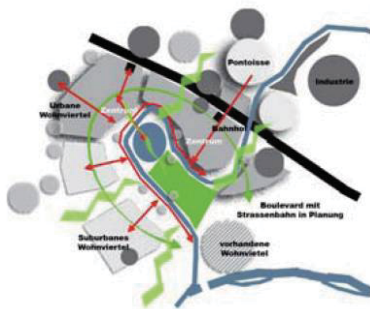
<sup>280</sup> Anmerkung: Durch die Stadtbildplanung - Cergy-Pontoise hat systematisch wichtige Stadtbildelemente, von der großen Achse bis zur detaillierten Architektur-Gestaltung, durch Urban-Design-Regeln kontrolliert - werden das äußere Stadtbild und die Stadträume bestimmt, konzipiert und durch Urban-Design-Guidelines kontrolliert. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 35

<sup>281</sup> Anmerkung: Gehl hat auch die Ergebnisse von mehreren Städten zusammengefasst, dass „Unfortunately, the conclusion is that the human dimension is sorely lacking in most new cities and developments.“ siehe: Gehl: 2010, S. 196

## Cergy Hauptachse



## Cergy Sichtachsen



## Kirchsteigfeld Sichtachsen



Abb. 5.79

Achse als wichtiges Gestaltungselement der Neuen Städte

regionalem Maßstab, wie die „Grand axes“ in Cergy-Pontoise<sup>282</sup> oder der große See zwischen den Stadtteile von Almere.

- Die heutige Generation der Neuen Stadt-Quartiere hat gezeigt, dass am menschlichen Maßstab orientierte Entwurfsgrundsätze eine Voraussetzung für erfolgreiche Planung sind. So werden auch die Erfahrungen aus dem **Rückgriff auf die traditionelle Stadt** wieder geschätzt.<sup>283</sup>

Die öffentlichen Räume können **das Stadtleben effektiv beleben, das Bild, die Atmosphäre und die Identität aufbauen**, sie sollten als Schwerpunkte der Stadtentwicklung gestaltet werden. Die öffentlichen Elemente der Neuen Stadt sollen nach folgenden Kriterien geprüft werden:

Grundsatz:

- Grundidee ist es, auf der Grundlage eines urbanen Charakters die urbane und die naturverbundene Stimmung miteinander zu kombinieren, **jedoch Urbanität als Hauptaufgabe der Stadträume einer Neuen Stadt**, von einem gemeinsamen Image bis zu vielfältigen Stadtelementen, zu begreifen. Die Urbanität ist einer der wesentlichen Unterschiede zwischen der Neuen Stadt und der vorörtlichen Wohnsiedlung, sie ist die Quelle der Stadtkultur und Stadtlebendigkeit.
- **Stadtbildplanung** und Urban Design Guidelines als eigenständiges Forschungsthema. Die Gestaltung der Silhouette, der Landmarks, der Sichtachsen, der Farbe, des Materials, sogar die Stadtmöbel werden in unterschiedlichem Maße reguliert und durch **vielfältige steuernde Maßnahmen** beeinflusst,<sup>284</sup> durch die Verwaltung oder Fachteams direkt kontrolliert und mit Hilfe von Vereinbarungen in Verträgen, Leitlinien, etc. rechtlich reguliert.<sup>285</sup>
- **Die parallele Berücksichtigung von Technik, Ästhetik und gesellschaftlichen Bedürfnissen.** In diesen Planungsprozessen sollen<sup>286</sup> trotz der Hindernisse in Hinsicht auf Budget und Zeit die **menschlichen Lebensverhältnisse**, typische Bewegungsabläufe

<sup>282</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 35, 56

<sup>283</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 69

<sup>284</sup> Anmerkung: In der Messestadt Riem wird unter vier Ebenen aufgeführt:

1. Besondere Sorgfalt bei der Gestaltung öffentlicher Vorhaben.  
2. Öffentlich-rechtliche Festsetzungen in Bebauungsplänen und Satzungen.  
3. Vereinbarungen mit den Bauherren im Rahmen der Grundstücksverträge und „Städtebaulichen Verträge“. 4. Regeln und Grundsätze, die Grundlage der Bauberatung oder informeller Verabredungen werden. Die Stadt bedient sich in gestalterischen und ökologischen Fragen der Beratergruppe für „Stadtgestaltung und Ökologie“. vgl.: Landeshauptstadt München: 2007, S. 5

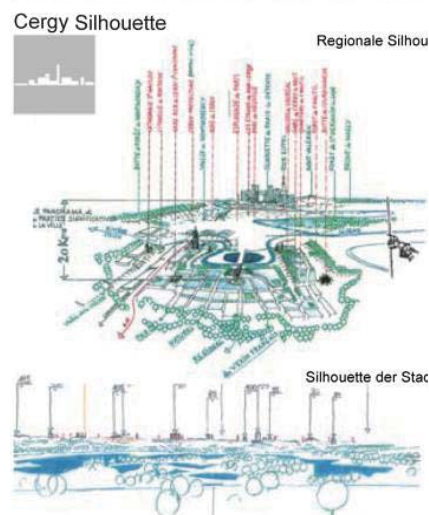
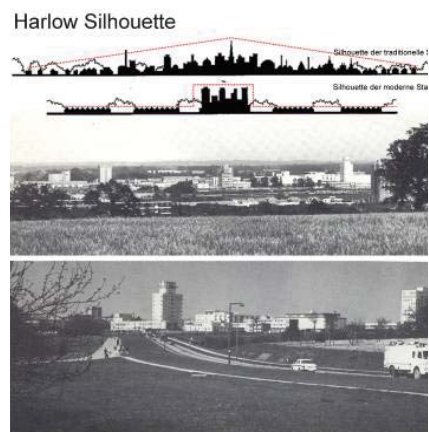
<sup>285</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 55, 71

<sup>286</sup> Anmerkung des Verfassers: In der „reifen“ gewachsenen Stadt gibt es vielfältige Initiatoren in Hinblick auf die Städtebau-Entwicklung, so etwa Eigentümer, Nachbarschaften, Marktbedürfnisse, Stadt, Innungen etc. Dieses miteinander verzahnte System erhöht die Versorgung der vielfältigen Bedürfnisse, dieses komplizierte gesellschaftliche Wirkungsmodell wird in der Neuen Stadt-Planung eher von Seiten des Stadtplaners vorgeplant, dieser Hintergrund hat unvermeidlich eine gewisse Unvollkommenheit.



in der Stadt und die Erlebnisqualität **des öffentlichen Raumes als ein grundsätzliches Basismodell, die Voraussetzung jeder Planung geprüft werden.** Sowohl in dem großen Maßstab der gesamten Stadtstruktur (Stadtimage), dem mittleren Maßstab der Stadtquartiere (die Nachbarschaftsgesellschaft) sowie dem „humanen“ Maßstab (persönliches Stadterlebnis) ist diese holistische Arbeitsweise zukünftig von hoher Bedeutung.<sup>287</sup>

- **Ein Verbundsystem öffentlicher Räume aus vielfältigen Ebenen für jede Gesellschaftsschicht.** Eine Hierarchie der öffentlichen Räume, für jede Gesellschaftsschicht zugänglich, ist notwendig, von dem „eindrucksvollen“ zentralen Platz über die Stadträume bis hin zu dem Nachbarschaftsplatz. Die öffentlichen Räume sollten den jeweiligen gesellschaftlichen Gruppen entsprechend ihrem Einzugsbereich, ihren Bedürfnissen und ihren Lebensformen soweit wie möglich, hinsichtlich Raumprofil und Raummaßstab, Verkehrsmischung, Funktionsmischung und Dienstleistungseinrichtungen angepasst, gestaltet<sup>288</sup> und miteinander verbunden werden.
- **Städtebauliche Achsen als Quelle des Stadtimages und vielfältiger Erlebnisräume für unterschiedliche Nutzer**  
In der großen Neuen Stadt ist die Achse regionalen räumlichen Maßstabes ein hilfreiches Mittel des Stadtimages und der Stadtidentität,<sup>289</sup> so z.B. Grünbänder und Kanäle, städtebauliche Funktionsachsen, Sichtkorridore etc. - das Rückgrat des öffentlichen Raumsystems und der einzelnen Stadtteile, selbst nicht zu vernachlässigende Elemente der Stadtidentität.<sup>290</sup> In Cergy-Pontoise wird neben der regionalen Kulturachse noch ein Sichtachsen-Netzwerk zwischen landschaftlichem Herz und den



**Abb. 5.80**  
Die Skyline und die Silhouette der Neuen Stadt, bestehend aus der Topographie, den Hochhäusern, „innovativer“ Architektur und dem Kulturdenkmal.

<sup>287</sup> Anmerkung des Verfassers: Gehl hat darauf hingewiesen, dass es bei den öffentlichen Räumen drei Maßstäbe gibt, „large scale, which is holistic treatment of the city including quarters, functions and traffic facilities.“, „development skill, which describes how the individual segments or quarters of the city should be designed, and how buildings and city space are organized“ and the „the human landscape. This is the city as the people who will use city space experience it at eye level. It not the large lines of the city or spectacular placement of buildings that are interesting here, but rather the quality of the human landscape as intuited by people walking and staying in the city.“. In practice, working with the 3 scales, means operating with three very different disciplines, each with its own playing rules and quality criteria. Ideally all three levels of scale should be treated and amalgamated into a convincing whole that provides inviting space for people in the city. siehe: Gehl: 2010, S. 195

<sup>288</sup> Anmerkung des Verfassers: das kann durch Urban-Design-Guidelines unterstützt werden.

<sup>289</sup> Anmerkung des Verfassers: Als ein Gestaltungselement betont es eine Raumabfolge stärker als einen Fokuspunkt. Die starke Kraft werde entlang der Linie transformiert, es verbindet die unterschiedlichen Stadtteile, mehrere Fokuspunkte mit anderem Charakter im Ganzen, ohne die Beschädigung einzelner Elemente in der Kette.

<sup>290</sup> Anmerkung des Verfassers: „However, Cergy-Pontoise needs a sign to give it an identity, to give structure to the town’s organization. It was also a case of creating a place for living, for walking, for seeing things, for meeting people. The idea of the Axe was intended to respond to all these demands: link Cergy to its own history by inscribing it in its site.“ siehe: Etablissement Public D’ Aménagement Cergy-Pontoise: 1994, S. 18



Stadtteilen geplant und umgesetzt.<sup>291</sup> In Shenzhen stehen die drei Achsen mit verschiedenen Identitäten eher hinter dem Stadtbild statt hinter den einzelnen Stadtteilen.<sup>292</sup> Die **Funktions-Achsen** (z.B. Finanz-Achse, „Shopping“-Achse etc.), **Sicht-Achsen, erlebbare urbane Achsen und Freiraumzonen** verbinden die Stadtteile durch ein gemeinsames Stadtbild sowohl verkehrlich, funktional wie auch stadtgestalterisch. Ausgehend von deren Charakter sollen sie mit Stadtleben und Natur und simultan auch für unterschiedliche „Geschwindigkeiten“ und Benutzer ausgelegt sein.<sup>293</sup> (vgl. Abb. 5. 79)

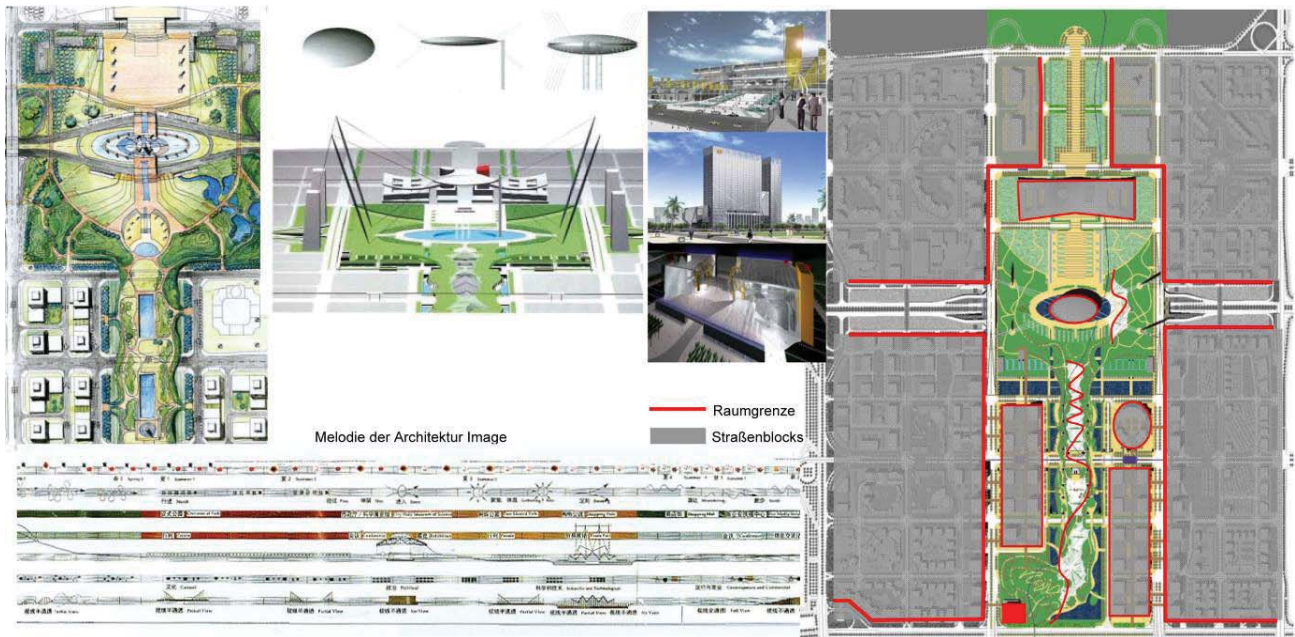
- **Die Straße und der Platz als Aufenthaltsräume** Der Autoverkehr ist das wichtigste Verkehrsmittel der Neuen Stadt. Die Straßen und Plätze der Neuen Stadt sollen neben der Verkehrsfunktion mit vielfältigen Funktionen und Lebensmodellen kombiniert und als die wichtigsten öffentlichen Räume des europäischen und chinesischen Stadtlebens benutzt werden. Ihre Gestaltungsprinzipien sind:
  - möglichst **gemischter Verkehr** mit höchster Priorität für die Fußgänger in der Stadt.
  - die hohe bauliche Dichte verstärkt durch das Konzept der Nutzungsmischung, insbesondere die Integration **öffentlicher Einrichtungen** entlang der öffentlichen Räume.
  - „freundliche“ und „menschliche“ **öffentliche Räume sowie eben solche Architektur-Entwürfe.**
  - der Kontrast zwischen „disziplinierten“ und baulich begrenzten öffentlichen Räumen und durch die Bewohner bestimmte private Höfe und Gärten.
  
- Ein **dreidimensionales, erlebbares, qualifiziertes Stadtbild als Ganzes** mit den Elementen der **Skyline und des Landmark**  
 Im modernen Stadtbild der Neuen Stadt ist das **dreidimensionale Stadtimage** besonders wichtig, von der niedrig-geschossigen Gartenstadt bis zum Neuen Stadtzentrum Almeres wird es als wichtiges Stadtbildmerkmal und Orientierungszentrum in einer aufgelockerten Struktur einbezogen. Damit sollen die Topographie, Bäume, Berge, Bauhöhen und Kunstwerke entlang der wichtigen Raumachsen, an Stadteingängen und im Stadtzentrum unter Berücksichtigung ihrer Sequenzeffekte entworfen werden. Insbesondere aufgrund des Maßstabes soll Ihre räumliche Struktur und ihr Sequenzeffekt nicht nur auf Basis des Höhenplans, sondern durch die Simulationszeichnung, die Modelle, etc. geprüft werden.

<sup>291</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 37

<sup>292</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 92

<sup>293</sup> Anmerkung: In der Messe-Stadt Riem werden zwei Straßen als städtebauliche Hauptachsen ausgebildet. Über diese Achsen erfolgt die Haupteinschließung des Gebietes. Sie sind die Standorte für das Mischgebiet und die zentrale Nutzung. Auf deren Schnittpunkt liegt der zentrale Platz. Er wirkt als wichtigstes Identifikation- und Orientierungsmerkmal für den neuen Stadtteil. vgl.: Landeshauptstadt München: 2005, S. 6

(vgl. Abb.5.80<sup>294</sup>) (vgl. Abb.5.81).<sup>295</sup>



**Abb. 5.81**

*Die strenge Symmetrie der öffentlichen Räume und ihr großer Maßstab zeigen die Kraft und die Macht der Stadt. Rathaus, Freilichtbühne und Kulturpalast liegen in den öffentlichen Freianlagen und rhythmisieren die räumliche Abfolge.*

<sup>294</sup> Anmerkung: Die Hochhaus-Gruppe im Shenzhener Stadtzentrum wird mit großmaßstäblichen Landschaftselementen kombiniert und ist nach dem Entwurf von Kisho Kurokawa ähnlich einer musikalischen Melodie gestaltet. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 96

<sup>295</sup> Anmerkung: Die Planer der Gartenstadt Harlow haben durch konzentrierte Bauhöhen, die bewegte Topographie und gestalterische Bepflanzung der Freiräume bewusst auch eine individuelle Skyline der Gartenstadt gestaltet. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 17



**Abb. 5.82**  
Urban-Design-Guideline –  
US-amerikanische Forschungsarbeit  
von den Wohnblöcken bis zum  
Zonierungsplan, Shenzhen



**Abb. 5.83**  
Shenzhen, das über- dimensionale  
Rathaus und der große Eingangsplatz.

In Asien ist **die urbane Stimmung immer eines der wichtigsten Kriterien für den Erfolg von Immobilienvorhaben.**<sup>296</sup> Aus dem Respekt und der Aufmerksamkeit gegenüber der Stadtgestaltung und ihrer politischen Bedeutung resultierend, hat die chinesische Neue Stadt viele Gestaltungskonzepte auch auf der Stadtebene entworfen.<sup>297</sup> **China** hat seit den 1990er Jahren Forschungsarbeiten zum Stadtbild durchgeführt (vgl. Abb. 5.82);<sup>298</sup> Unter dem zentralen Ziel einer „prachtvollen“ globalen modernen Stadt hat die chinesische Neue Stadt **die traditionelle chinesische hierarchische Kultur durch überdimensionale Räume** wiederverkörpert. **Statt der Straße ist die städtebauliche Achse in China das wichtigste Kernelement des Stadtbildes**, zusammen mit einer dynamischen Skyline als einseitige Raumsequenz für die Autogeschwindigkeit ausgelegt<sup>299</sup> - es ist ein wichtiges „Stadterlebnis“, - **Propaganda der Kraft der Stadt.**

Um verkehrstechnische Effektivität und ein imposantes Straßenbild zu erzeugen, ist die **Straßenraumabfolge überdimensional gestaltet**, die Schnellstraße ebenso wie die Wohnstraße. Die traditionell gemischten chinesischen Nutzungen entlang der Straße sind aufgegeben worden, damit ist das traditionelle chinesische Straßenleben verlorengegangen. Die in großem Umfang verlorene lebendige Urbanität der Stadtstraßen ist aufgrund hoher Gebäudegruppen oder zu Gunsten eines „Grün“-Images in der aktuellen neuen Stadtplanung ein typisches Problem, die traditionelle asiatische kleinteilige Straßendienstleistungsstruktur wird durch riesige breite Verkehrsstraßen und Shoppingmalls ersetzt.<sup>300</sup>

Als exotisches Produkt des Westens sind **Plätze - Räume der Performance.** Die monumentalen öffentlichen Räume des Stadtzentrums sind oft Plätze mit einer Fläche von 20 bis 30 ha (vgl. Abb. 5.83); die alltäglichen Bedürfnisse der Bürger werden darin wenig berücksichtigt. Außer der öffentlichen Einrichtungen gibt es tatsächlich sehr wenig spezielle Räume für das öffentliche Leben in den Neuen Städten (vgl. Abb. 5.96, 5.97, 5.98).

- Die vielschichtige Planung der Stadtgestaltung auf mehreren Maßstäben, städtisch wie human; bzw. die vielfältige Funktion der öffentlichen Räume als Mittel der Gesellschaftsbildung ist nicht zu vernachlässigen. Das ästhetische und das technische Kriterium soll nicht höher als die soziale Funktion der öffentlichen Räume

<sup>296</sup> Anmerkung: Trotz begrenztem Budget haben die Neuen Städte deshalb in Hong Kong ihre Anstrengungen auf die öffentliche Umwelt gelegt, ihre Einrichtungs-, Grün- und Designqualität hat den Impuls dazu gegeben, ein soziales Wohnungsbaus-Image zu dämpfen und hat damit die Mischung zwischen den sozialen Schichten auf eine von allen akzeptierte gemeinsame Plattform gebracht. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 47

<sup>297</sup> Anmerkung: Die Urban-Design-Guideline von Shenzhen reguliert die Skyline, städtebauliche Achsen, Sichtachsen und öffentliche Räume nach dem Hong Konger System. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 91-93

<sup>298</sup> Anmerkung des Verfassers: So z.B. die Urban-Design-Guideline von Pudong - Neuer Distrikt. 1998

<sup>299</sup> Anmerkung: Im Vergleich zu der Fußgänger-orientierten Stadtachse von Cergy-Pontoise. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 37

<sup>300</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 90

gewertet werden. So spielt z.B. die Wichtigkeit der Straßenräume traditionell eine große Rolle im Stadtleben,<sup>301</sup> ihre Lebendigkeit soll wesentlich in die chinesische urbane „Stimmung“ integriert werden. Dabei sind die überdimensionierten Maßstäbe der Straßen und Plätze der chinesischen Neuen Stadt zu reduzieren<sup>302</sup> - von der Schnellstraße und ihrem Schutzgrün bis hin zu den riesigen Verkehrskreuzen.

- Die chinesischen öffentlichen Räume auf menschlicher Maßstabsebene und ihre Raumfolge, passende Größe, Raumgrenze, Nutzung und Aktivität sollen durch die Leitlinien mit höherer Rechtskraft oder direkt im Bebauungsplan festgelegt und reguliert werden.
- In Hinsicht auf die Gestaltungsbedeutung soll die politische Ebene abgeschwächt und die vielfältige lokale Kultur, die traditionelle Kultur wie auch die moderne Stadtkultur (Nachhaltigkeit, soziale Integration) miteinander kombiniert werden. Mit dem Ziel einer ausgewogenen Gesellschaft soll ein Stadtimage der politischen Autorität vermieden werden.
- Die vorhandene introvertierte Geschlossenheit der großen Wohnsiedlung (oft mehr als 20 ha) erzeugt die Bedürfnisse nach öffentlichen Plätzen als Orte sozialer Kontakte. Die Kontrolle der öffentlichen Plätze und die Forderung nach öffentlichen Nutzungen um diese herum (im Rahmenplan und im Bebauungsplan) kann gleichzeitig die Planungsgrenze verstärken und die öffentlichen Kontakte fördern.
- Die Raumachse in chinesischen Städten kann im positiven Sinne durch begrünte Räume, gemischte Nutzung, dichte Baumassen und die „prachtvolle“ Skyline hinter der klar definierten Blockbebauung weiterentwickelt<sup>303</sup> und zusammen als ein Boulevard-Effekt für unterschiedliche „Bewegungs-Geschwindigkeiten“ entworfen werden, so werden auch die Stadtteile „lebendig“ miteinander verbunden<sup>304</sup>.

---

<sup>301</sup> Anmerkung des Verfassers: Die ähnlichen Beispiele in Europa sind die Straße „Unter den Linden“ (Berlin) und die „Avenue des Champs-Élysées“ (Paris)

<sup>302</sup> Anmerkung des Verfassers: Die acht bis zehn-spurige Shennan-Straße verläuft durch das Futian-Stadtzentrum und erzeugt einen 150 Meter breiten Straßenraum. Die Fußgänger spazieren in dem 700 Meter breiten und 3,42 Kilometer langen Straßenkorridor.

<sup>303</sup> Anmerkung des Verfassers: Wie z.B. Zhujiang Neue Stadt.

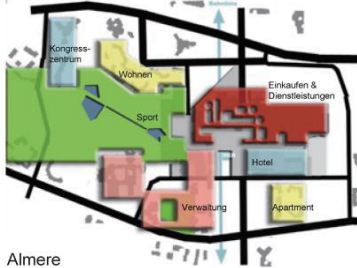
<sup>304</sup> Anmerkung: Wie z.B. die drei Straßen verlaufen durch alle Stadtteile in Shenzhen; In Chenqiao Stadt verläuft die Einkaufsstraße und der Grünboulevard parallel entlang der Hauptachse und erzeugt die Stadtlebensqualität. In Yulong Stadt besteht der Mittelstreifen aus mehreren Landschaftsparks und Kanalpromenaden. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 92, 125, 152



Harlow Verkehr



Cergy



Almere



Kirchsteigfeld



Nutzungskonzept



## 5.4.4 Das Stadtzentrum und das Subzentrum

- Leitsatz: Attraktive Zentren als Mikroorganismen konzipieren

Die Zentren und Subzentren einer Neuen Stadt müssen als attraktiver Mikrokosmos gestaltet werden. Mit einem hohen Anteil an Bewohnern der Mittelschicht erhöhen sich die Konsumbedürfnisse in der Neuen Stadt. Im gemeinsamen Image der Neuen Stadt ist das Stadtzentrum **das Herz der Stadt**. Es besteht aus vielfältigen Funktionen und muss zusammen mit der Bebauung ein **attraktives Raumgefühl und das Gefühl von Wohlstand vermitteln**.<sup>305</sup> Das attraktive Zentrum und die attraktiven Subzentren sind von großer Bedeutung für den Erfolg von Neuen Städten. Sie sind Treffpunkte und Quelle der Kultur, sie versorgen die Menschen mit höherwertigen Dienstleistungen als es der Vorort vermag, z.B. Gesundheitspflege, Behördenbesuche, Unterhaltung (Kino, Musical, Theater) oder Kunstevents; vor allem entscheiden sie über die immaterielle Lebensqualität der Stadt.

Aber gerade die Zentren in den untersuchten Neuen Städten erweisen sich immer wieder als **die schwierigste Planungs- und langfristige Entwicklungsaufgabe** (vgl. Abb. 5.84).

- Um die Polarität der Urbanität zur Natur zu verstärken, wurde das Stadtzentrum der ersten Generation Neuer Städte als **reine Dienstleistungszone von einem geschlossenen Autoverkehrssystem eingrahmt**. Dieses trennt das Stadtzentrum von den Wohngebieten und begrenzt seine Wachstumsfähigkeit.<sup>306</sup>

- Die zweite Generation Neuer Städte weist **konzentrierte Einkaufskomplexe als Zentrum auf, umgeben von dominierendem Autoverkehr**; (vgl. Abb. 5.85<sup>307</sup>). **die fehlende Raumbildung kann nicht durch innere schöne Passagen kompensiert werden**.

- Die dritte Generation hat eine reifere Stadtzentrumstruktur.<sup>308</sup> Aber die aufgelockerte Struktur und die getrennten Nutzungen der gesamten Stadt, wie auch des Stadtzentrums schwächen das Dienstleistungsniveau und die Identität der Stadt. Das Zentrum weist Probleme hinsichtlich der Parkplätze unter der Fußgängerebene (Orientierungs- und Sicherheitsprobleme), der nächtlichen Fußgängersicherheit und einer fehlenden Nachhaltigkeit der Bausubstanz auf. In den nächsten

<sup>305</sup> Anmerkung des Verfassers: In der Regionalplanung Frankreichs wurde folgendes Prinzip festgelegt: „proper town centres, rather than just shopping centres; Parks, rather than greenery; living urban districts where employment and accommodation co-exist, rather than just dormitory cities“, or just shopping cities. siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 212

<sup>306</sup> Anmerkung: Das Zentrum von Harlow bietet vielfältige Nutzungen mit einem besonders hohen Anteil an Kultureinrichtungen, musste im Laufe seiner Entwicklung aber auch neue Einkaufsflächen und neuen Parkplatzbedarf aufnehmen. Dieses führte zum Abriss des ursprünglichen Platzes und Parks und einer Vergrößerung und vertikalen Verdichtung des Zentrums. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 19

<sup>307</sup> Vgl.: <http://www.stanhopeplc.com/>

<sup>308</sup> Anmerkung: Das Zentrum von Cergy-Pontoise wurde großzügig geplant, mit einer vielfältigen Nutzungsmischung und guten Verkehrsanbindung, Fußgängerzonen und großen unterirdischen Parkanlagen. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 39

**Abb. 5.84**  
Das Nutzungslayout des Stadtzentrums

Entwicklungsstufen werden die Bedarfseinrichtungen meist mit **Wohnungen und Apartments** kombiniert<sup>309</sup>.

- Die Größe der Neuen Stadt-Zentren der aktuellen Generation beträgt durchschnittlich unter 50 ha. Die Größe ergibt sich aus **dem Maßstab für Fußgänger**. Die ausgewogene Kontinuität des lebendigen Stadtlebens zu verschiedenen Tageszeiten im Zentrum wird gezielt angestrebt und wesentlich erhöht.

Insgesamt hat **die strenge Form des Stadtzentrums, insbesondere die multifunktionale Megastruktur** der zweiten Generation Neuer Städte, meist größere Probleme in der weiteren Entwicklung erzeugt.<sup>310</sup> Bei der Erneuerung der alten „Neuen Stadt“ hat die zweite Generation im Verhältnis zur vorhergehenden Generation **begrenzte Anpassungsmöglichkeiten**.<sup>311</sup>

Das Stadtzentrum der Neuen Städte erweist sich **immer als die zentrale Aufgabe der Stadterneuerung der Neuen Städte**. Als in Almere das alte Stadtzentrum - oft unterschätzt als Vorortzentrum - erheblich erweitert und verdichtet wurde, eigentlich durch ein gänzlich Neues Stadt-Zentrum ersetzt wurde, veränderte sich das Stadtbild der Stadt Almere mit **neuen Hochhäusern, Landmarks und besonderen öffentlichen Räumen** dramatisch. Damit hat die Stadt Almere nach 25 Jahren der Entwicklung, ein neues Image bekommen - ein Beispiel dafür, wie die innovative Stadterneuerung zu einem identifikationsstarken Charakter führen kann.

Harlow, Almere und Cergy-Pontoise haben versucht, durch **ein Netzwerk aus Fußgängerzonen das urbane Leben** zu fördern. Aber die niedrige Baudichte, meist zweigeschossige reine Ladenbauten und die fast reine Dienstleistungsnutzung entlang der Fußgängerzone schwächen die Intensität des Stadtlebens. Die großräumige Anbindung des Zentrums an den großen Zentrumspark wirkt eher negativ. In der dritten Generation Neuer Städte ist der „Businesspark“ eine gute Ergänzung für die Dienstleistungsfunktionen, sowohl zeitlich wie konsumbezogen, er erhöht die tatsächliche Aktivitätenintensität. (vgl. Abb. 5.86) Das nachhaltige Entwicklungskonzept der nächsten Neue Stadt-Generation **vermeidet die einfache Wiederholung mehrerer Fußgängerzonen**, versucht die **Nutzungs- und Verkehrsmischung** weiter zu betonen - von einem



**Abb. 5.85**

Das Stevenage (UK) Stadtzentrum-Erneuerungsprojekt  
"Although some have endured longer than others, the Commons housing and planning select committee observed 18 months ago that many were in a "spiral of decline", with ugly shopping centers and thousands of homes needing repair."



**Abb. 5.86**

Neues Stadt-Bild von Almere nach der Erneuerung, Gewerbepark Geschäftsbereich im Zentrum

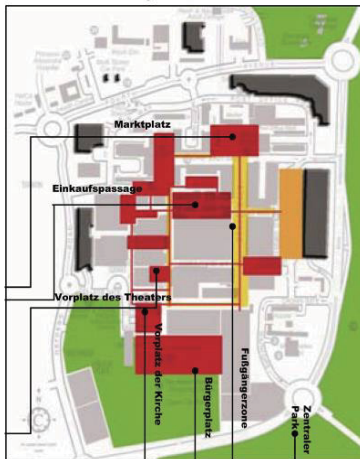
<sup>309</sup> Anmerkung: Ein komplexer Stadtteil von 40.000 Einwohnern erhöht die Basis-Dienstleistungsfähigkeit des Stadtzentrums Tag und Nacht, wie z.B. in Almere Stadt. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 59

<sup>310</sup> Anmerkung des Verfassers: „For all its interest the concept of Cumbernauld proved rather inflexible.“ siehe: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 60

<sup>311</sup> Anmerkung: Die Megastruktur der zweiten Generation hat die Entwicklungsgesellschaft, bedingt durch die Masse, finanziell stark belastet, während in dem traditionellen Stadtzentrum ein „step by step“-Modell immer funktioniert. Der Entwurf des Stadtzentrums von Cumbernauld, erst Gewinner des R.S. Reynolds Memorial Award, jetzt als „Scotland's most dismal place“ ausgewählt, „not because of the mistakes made in the 1960s, but because politicians have failed to do anything to remedy those mistakes“ weil finanzielle Schwierigkeiten bestehen, die gesamte Megastruktur zu sanieren. vgl.: <http://www.warhorn.co.uk/carbuncles>



Harlow Raumabfolge



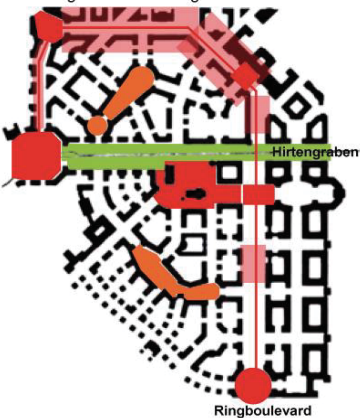
Cergy Raumabfolge



Almere Raumabfolge



Kirchsteigfeld Raumabfolge



**Abb. 5.87**  
Die Raumsequenz des  
Stadtzentrums

punktförmigen Zentrum, hin zu einem linearen Zentrum<sup>312</sup> - durch die Mischung von großen Einkaufskomplexen oder stark verdichteten multifunktionalen urbanen Strukturen.<sup>313</sup>

Dem heutigen Entwicklungstrend der Neuen Stadt-Planung folgend, beruht die Reichhaltigkeit eines Zentrums auf drei Ebenen.

- Die erste Ebene besteht aus einem **konzentrierten Einkaufskomplex, Businessviertel und einem Gewerbepark** welche überwiegend das quantitative und qualitative Spektrum der Dienstleistungen bestimmen.
- **Kleine Geschäfte und multifunktionale Apartments, Hotels und Bürokomplexe** machen die Vielfältigkeit der zweiten Ebene aus.
- **Die umfangreiche gemischte Wohnnutzung** bildet die dritte, die Grundebene, nicht nur in den Subzentren der Stadtteile, sondern auch im Stadtzentrum. Sie sind überwiegend kleine Wohnungseinheiten für alltägliche Dienstleistung.<sup>314</sup>

Ein gesundes Zentrum der Neuen Stadt soll in den einzelnen Entwicklungsphasen alle der oben genannten Funktionen von Anfang an, regional und alltäglich versorgen, jedoch ist ihre Kombination, von der regionalen hochwertigen Einrichtung bis zur alltäglichen Dienstleistung die zweite und dritte Ebene, am wichtigsten - dies wird aber oft vernachlässigt.<sup>315</sup> Ihre Entwicklung soll von der Stadt bewusst in unterschiedlicher Form gefördert werden.

Grundsatz:

- **Zentrales, mehrschichtiges Dienstleistungs-, Verkehrs- und Arbeitsplatzangebot**

**Die Qualität der Erreichbarkeit und der Dienstleistung** entscheidet grundsätzlich über die Qualität des Stadtlebens, stärkt die wichtige Anziehungskraft der Neuen Stadt gegenüber der Metropole. Das Stadtzentrum soll immer mit den umliegenden Stadtvierteln stark verbunden werden - Brennpunkt aller Stadtteile, dabei ist ein Schnell-Verkehrsring um diese herum oder unnötige große Parks zu vermeiden.<sup>316</sup> Ihre Dienstleistungen, Grünanlagen und Infrastrukturen sollten auch regional nachgefragt werden können, so dass die gehobene Infrastrukturausstattung der Neuen Stadt ebenso wie der gesamten Region dient. Die **Nutzungsprogramme mit intensivem Arbeitsplatzangebot**, wie Gewerbeparks oder High-Tech-Park, können

<sup>312</sup> Anmerkung: Systeme linearer Zentren lassen sich leichter mit dem Stadtgefüge verknüpfen als Systeme punktförmiger Zentren. vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 165

<sup>313</sup> Anmerkung des Verfassers: wie z.B. in der Hafencity Hamburg mit gemischt-genutzten Wohngebäuden. In der Rummelsburger Bucht wird das Stadtzentrum durch einen konzentrierten Einkaufskomplex, welcher mit der ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur bzw. auch den Unterhaltungs- und Hafeneinrichtungen gemischt ist, versorgt.

<sup>314</sup> Anmerkung des Verfassers: In den Neuen Stadt-Quartieren beruht die Subzentrumsqualität eher auf der Überlagerung der zweiten und dritten Ebene, dabei reduziert die große Wohnungszahl das Investment-Risiko.

<sup>315</sup> Anmerkung: Wie in Almere. Die Wohnnutzung und alltägliche Einrichtungen werden wenig in der ersten Phase integriert, erst in der Stadterneuerung ergänzt. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 57

<sup>316</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 321

auch mit dem Zentrum verbunden und gemischt werden, um die **Konsum- und Servicesumme bzw. Flexibilität** zu erhöhen.

- **Nachhaltige Flexibilität**

Die **Nachhaltigkeit, Veränderungs- und Wachstumsmöglichkeit und die Flexibilität** sind für das Neue Stadt-Zentrum versteckte aber wichtige Faktoren. Die Neue Stadt soll eine zukünftige Stadtentwicklung mit den Elementen **Zeit und Raum in einem Phasenplan vorausdenken und integrieren**, so z.B. genügend Erweiterungsräume, Verdichtungsmöglichkeiten, einen vorläufigen Markt zur Versorgung oder multifunktionale Nutzungskomplexe vorsehen.<sup>317</sup>

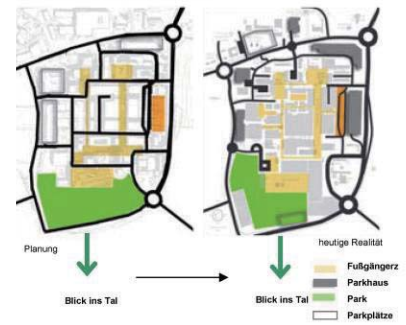
- **Kompakte, hochwertige Stadtzentren, einprägsames Stadtbild mit Identifikation** (vgl. Abb. 5.87)

Das Stadtzentrum soll, so weit wie möglich **kompakt und hochwertig** sein, um ein attraktives und intensives Stadtleben zu fördern. **Nicht die Größe, sondern die Dichte und die Qualität der Räume erzeugen Stadtleben.** Die herausragende Qualität der öffentlichen Räume und Einrichtungen soll im Stadtkern liegen. Dazu ist eine starke **Entwurfsidee unerlässlich**,<sup>318</sup> jedoch ist zu vermeiden: „monumental aspects of the town structure and the geometric relation of the street pattern to public buildings“, mit einem unidentifizierbaren Stadtbild, wie Chandigar als Test von „Le Corbusier’s Theory of Urban order“.<sup>319</sup> Ein großzügiges und ansprechendes Image muss auf dem humanen Maßstab basieren, die überdimensionalen repräsentativen Räume sind nur als Ergänzung berechtigt, weil der urbane Charakter und das Stadtleben die wichtigsten Aspekte des Zentrums sind, sollen Landschaftselemente behutsam verwendet werden, jedoch nicht die städtebaulichen Raumprofile überschreiten.

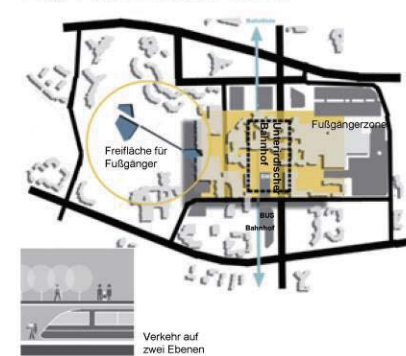
- **Starke Kontrolle des Autoverkehrs und Fußgängerverkehr**

Das Stadtzentrum benötigt die höchste Erreichbarkeit durch alle Verkehrsmittel. Der Autoverkehr und die Parkplätze benötigen entsprechende Räume,<sup>320</sup> unter dem „Kompakte Stadt“- und „Urbane Stadt“-Prinzip sollen diese zusammen mit der städtebaulichen Umwelt, wie dem ÖPNV (die Bedürfnisse der verschiedenen Familienmitglieder) und dem Fußgängerverkehr (die hochqualifizierten Stadterlebnisse),

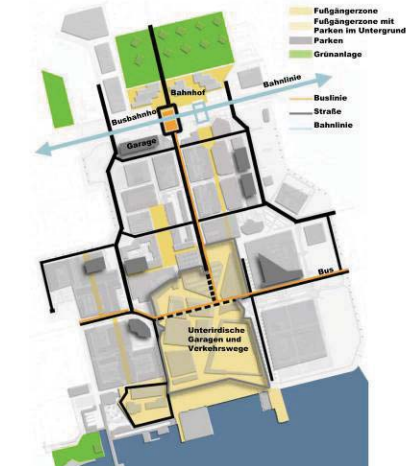
Harlow Zentrum Verkehr



Cergy-Pontoise Zentrum Verkehr



Almere Zentrum Verkehr



**Abb. 5.88**  
Der Verkehr des Stadtzentrums

<sup>317</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 57

<sup>318</sup> Anmerkung: Dem steht ein „komplizierter“ demokratischer Prozess machmal entgegen, „It is nevertheless possible to maintain program continuity and adhere to the plan., a. if the original design has sufficient symbolic content to impose itself on subsequent decision makers and b. if the heavy initial investment creates an „irreversible commitment.“ siehe: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 19

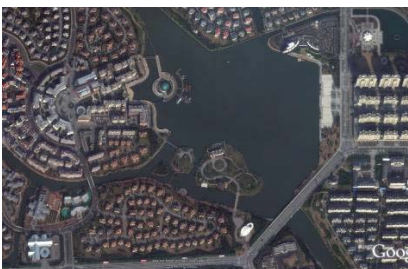
<sup>319</sup> Anmerkung: „The overall plan of Chandigarh is of ageless dignity: yet it has little in common with India tradition and rather curiously resembles plans of Chinese capital cities, notably of Changan. Designed rather than planned, the town is a monument to the artistic genius of Le Corbusier: it is also a mirage which does not quite fit in with Indian reality and it is doubtful whether it can mold the Indian of the future.“ siehe: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 17

<sup>320</sup> Anmerkung: So z.B. die Sanierung des Stadtzentrums der Neuen Stadt Harlow für den ruhenden Verkehr. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 19





**Abb. 5.89**  
Shenzhen Zentraler Park 1,33x0,70 km,  
Lijiang Yulong Parkband 1,15x0,12 km



**Abb. 5.90** „  
Thames Town“ Themenpark -  
Songjiang Neue Stadt/Shanghai, das  
Subzentrum mit europäischem Stil als  
Kern, das Villengebiet darum herum  
angelegt und die Bauernsiedlung auf  
dem Gegenufer erzeugen drei Welten.

harmonisch miteinander funktionieren. Die negativen Einflüsse des Autoverkehrs und des ruhenden Verkehrs müssen durch den Städtebau-Entwurf verbessert werden, mit der Garantie der Effektivität, so wie z.B. die mehrgeschossigen Verkehrskomplexe im neuen Zentrum von Almere.<sup>321</sup> Der Fußgängerverkehr hat die höchste Priorität. Der reine Fußgängerverkehr mit der Dichte des europäischen Stadtzentrums, insbesondere der niedrigen Stadtbewohner-Zahl und einzelnen Nutzung weist oft nicht genügend Lebendigkeit auf. Die aktuelle Stadtquartiersentwicklung wurde deswegen durch die kleine Kernnutzung mit einer großen Menge gemischter Nutzungen ergänzt.<sup>322</sup> (vgl. Abb. 5.88).

Als ein geschichtliches Symbol der Neuen Stadt mit Kulturbedeutung hat das Prinzip des Stadtzentrums dramatische Veränderungen in China zur Folge. Die Stadtmitte in der Neuen Stadt **Chinas** weist eine niedrige Dichte und eine aufgelockerte Struktur, resultierend aus den Bedürfnissen der Stadtgestaltung auf (vgl. Abb. 5.89).

**Vom städtebaulichen Programm aus betrachtet, besteht ein typisches chinesisches Stadtzentrum aus folgenden Parametern: ein großes Regierungsviertel** (Rathaus und Ämter überwiegen, inklusive der Kultureinrichtungen wie z.B. eine Oper) so, wie die Verbotene Stadt in Peking, ein manchmal überdimensioniertes, teilweise nicht erlebbares Zentrum, das sich an den Anforderungen der Autos orientiert. **Ein zentraler Park oder ein riesiger Bürgerplatz** um das Regierungsviertel<sup>323</sup> (vgl. Abb.5.75), dies wird im Wesentlichen nicht für den Erlebniswert der Einwohner entworfen, sondern dient der Aussicht vom Rathaus aus. Eine Reihe **kultureller Einrichtungen liegt an der Grünanlage orientiert**. In deren Nähe ist das **CBD-Gebiet und der Einzelhandel angeordnet** - ihr Image von Hochhausgruppen gehört zum **Symbol einer modernen chinesischen Stadt**.

Bei der **Szenerie** einer sogenannten „Globalen Stadt“ oder bei einem verpflanzten Bild, wie **dem ausländischen Erscheinungsbild** von Anting oder Thames Town (Subzentrum von Songjiang New Town, Shanghai), fehlt ein gesamtes, sich gegenseitig unterstützendes System der lokalen Stadtgeschichte und Stadtkultur bzw. den Lebensmodulen der Einwohner, weder die Bedürfnisse der Händler noch der Konsumenten und Besucher werden befriedigt (vgl. Abb. 5.90)

- Die chinesische Neue Stadt hat eine höhere **Einwohnerzahl und ein größeres Einzugsgebiet** als andere Neue Städte, das ermöglicht eine komplettere Dienstleistungsbasis und eine vielfältige Kultur, insbesondere wenn ihre Kraft auf bestimmte Punkte oder Achsen konzentriert wird. Ihre Entwicklungsmasse soll genau auf der Grundlage einer lebendigen Stadt, dominiert durch die

<sup>321</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 58

<sup>322</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 75

<sup>323</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. Shenzhen zentraler Park 1,33 x 0,70 km, Lijiang Parkband 1,15 x 0,12 km

Mittelschicht, berechnet werden und darüber hinaus eine Flexibilität der Nutzungen aufweisen. (vgl. Abb. 5.91).

- **Ein kompaktes Raummodell** ist dennoch notwendig, die aufgelockerte Struktur und das isolierte Stadtzentrum sind zu vermeiden.<sup>324</sup> Aufgrund der hohen Kosten des Metroverkehrs weisen die chinesischen Neuen Städte von Anfang an Probleme in Bezug auf die Verbindung der Stadtteile auf. Der Maßstab der Neuen Stadt, bezogen auf den Alltag der Menschen, vom Ganzen bis zu den einzelnen Grundstücken und Grünanlagen, soll auf der Grundlage der jeweiligen Entwicklungsziele von den Nutzungen bis zur Baumasse überprüft werden. Damit werden die Programme der Neuen Stadt festgelegt. Die gemischte Nutzung wie der gemischte Verkehr und die soziale Mischung sind zu fördern. Durch eine Reihe von Nutzungseinheiten wie Regierung, Geschäftsgebiete, Kultur-Zentrum, Unterhaltungseinrichtungen und gemischten Dienstleistungen sowie Wohnnutzung entlang dieser Raumachsen, wird ein, zu verschiedenen Tageszeiten gleichermaßen intensives Stadtleben generiert (vgl. Fallbeispiel Chengqiao). (vgl. Abb. 5.92).
- **Ein lebendiges und qualifiziertes Stadtbild mit klarer, wirtschaftlicher, Raumstruktur bzw. Grünimage** wird angestrebt, z.B. die multifunktionale Stadtachse, mit Qualität für verschiedene Bewegungsgeschwindigkeiten; Eine boulevardförmige Einkaufsstraße entlang der Metro-Linie und ein Parkband vom Kanal in Chengqiao tragen das urbane Leben, es ist ein traditionelles und kompaktes lineares Zentrum, bestehend aus **zwei parallel verlaufenden Achsen - einer urbanen und einer landschaftlichen Achse - um das alltägliche Stadtleben** wechselseitig zu fördern - Aktivität parallel zu Ruhe.<sup>325</sup> (vgl. Abb. 5.93).
- **Die Kraft der Neuen Stadt** wird durch das Stadtzentrum symbolisiert. Der Einfluss der politischen Ordnung im neuen Stadtzentrum und ihre Bedeutungsbeziehung müssen mit der Voraussetzung des sozialen Entwicklungsziels auch in Übereinstimmung gebracht werden, national und regional. Das Stadtzentrum soll die Stadtkultur, natürliche Umwelt und das Entwicklungsziel zusammen vertreten und ein Image erzeugen, ein städtisches und regional identitätsstiftendes, nicht nur ein internationales Ziel.

Shenzhen Verkehrsplan



Ningbo Verkehrsplan



Yulong Verkehrsplan



Chengqiao Verkehrsplan



**Abb. 5.92**  
Die Verkehrsstrukturen der Stadtzentren

<sup>324</sup> Anmerkung des Verfassers: Dies erzeugt ein leeres Stadtzentrum wie in Gaoqiao, obwohl die Einwohnerdichte viel höher als in Europa ist und viel leichter Urbanität entstehen kann.

<sup>325</sup> Anmerkung des Verfassers: Sogar als Shenzhen in den 1990er Jahren schon eine Neue Stadt von mehr als einer Millionen Einwohner war, wurde noch bezweifelt ob Futian ein großes Zentrum der Stadt wird. Aber die Bandstruktur der Stadt und die große Masse an Wirtschaft und Bewohnern unterstützen diesen Stadtteil des Zentrums (siehe Kapitel 3.6.1).

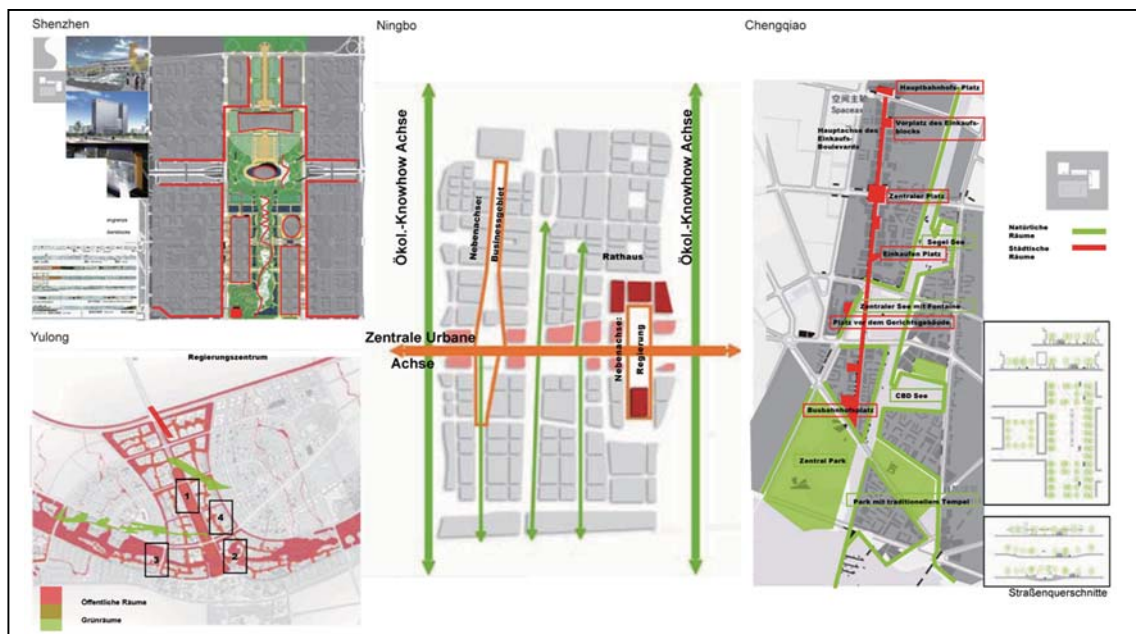


- In der heutigen chinesischen Neuen Stadt ist das „Grünimage“ auch im Stadtzentrum wichtig. Um eine kompakte Stadt ist nicht die großmaßstäbliche Grünanlage, sondern die kleine Stadtlandschaft, wie Baumpflanzungen in Straßen und Taschenparks wichtiges Mittel, einen Ausgleich zwischen dem „Grünimage“ und der „Urbanität“ zu erhalten. Die „urbane Landschaft“ ist ein entwurfsbedingter Aspekt, z.B. in der Wasserstadt Spandau,<sup>326</sup> der ursprüngliche Kanal und der Wasserfrontpark prägen das naturverbundene und wassernahe Stadtleben.

□



**Abb. 5.91**  
Die Nutzungsstruktur der Stadtzentren



**Abb. 5.93**  
Die Raumsequenz der Stadtzentren

<sup>326</sup> Anmerkung: Oder Kirchsteigfeld. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 66, 67

### 5.4.5 Die Wohnnachbarschaften

- Individuelle, aber in sich homogene Wohnstadtteile

Als direkte materielle Umwelt der Bewohner ist die Nachbarschaft das wesentliche Element jeder New Town, in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht, sie ist **die primäre Voraussetzung für die Lebensqualität einer Stadt**. So müssen von Anfang an Wohnformen für alle unterschiedlichen Gesellschaftsschichten geplant sowie unterschiedliche Wohnformen für eine Gesellschaftsschicht angeboten und dem jeweiligen architektonischen Zeitgeist Rechnung getragen werden. Das bedeutet, dass auch immer wieder neue experimentelle Wohnformen ausprobiert werden und schließlich Veränderungen in Bezug auf den Wohnungsbedarf hinsichtlich Art, Größe etc. soweit wie möglich Rechnung getragen wird - das erfordert Flexibilität und Marktanpassung.

Mit der Strategie individuelle, d.h. jeweils anders gestaltete städtebauliche und architektonische Wohngruppen, aber in sich homogene Wohncluster, Wohngruppen, Nachbarschaften und Stadtviertel zu schaffen, kann eine Neue Stadt schrittweise nicht nur eine **Vielzahl von Wohnformen anbieten, sondern auch ein abwechslungsreiches Stadtbild entwickeln**, welches Identität und Heimatgefühl vermittelt; außerdem „baut“ man so Geschichte und gibt der Stadt schrittweise eine Vergangenheit. Damit kann jeder Stadtteil seinen eigenen Charakter erhalten.

Die untersuchten Neuen Städte sind in diesem Sinne nicht nur ein **faszinierendes Experimentierfeld** des modernen Wohnens, sondern auch ein Beispiel dafür, wie der Grundbaustein der modernen Stadt die städtebauliche Wohnzelle darstellt, die im Laufe der Bauzeit in hundertfachen Variationen entsteht. Spätestens seit der Zeit der mittelalterlichen Mönche, über die „Gartenstadt-Theorie“ bis zum Superblock der „Radiant City“ wird eine ideale Lebensweise gesucht. **Gute Nachbarschaften fördern die Gesellschaftsbildung.**

- Die **moderne Nachbarschafts-Theorie**<sup>327</sup> zeichnet eine quantitative Versorgung der Grundbedürfnisse der neuen Gesellschaft vor und wird seit der Gartenstadt-Generation verwendet. Auf Basis der Einwohnerzahl werden ihre Dienstleistungsmaße berechnet und gemäß dem Radius der Aktivitäten räumlich entworfen.<sup>328</sup> Die Nachbarschaften sind von „Grün“ umgeben. Diese quantitative Verbindung als eine „Einheit“ versorgt die öffentlichen Basisbedürfnisse.<sup>329</sup>

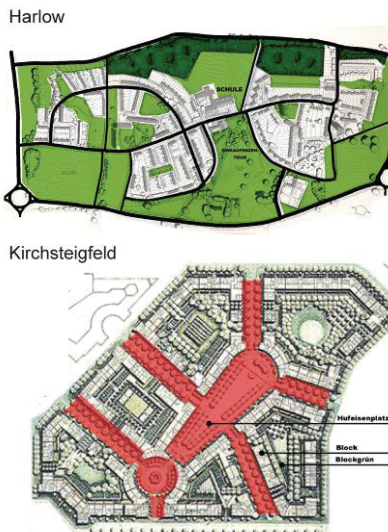
---

<sup>327</sup> Anmerkung: Seit 1945 entstanden in ganz Europa Großsiedlungen: die Trabanten- und Satellitenstädte oder New Towns. Gemeinsam ist ihnen trotz aller sonstigen Differenzen, dass sie sich als bewusstes Gegenmodell zur bestehenden historischen Stadt verstanden. Siedlungsplanung wurde somit als eine „geordnete“ Stadterweiterung der „ungeordneten“ historischen Stadt angesehen. vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 249

<sup>328</sup> Vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 107

<sup>329</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. In Cergy-Pontoise wird die





**Abb. 5.94**  
Die Wohnsiedlung der Neuen Städte

In einer begonnenen Neuen Stadt ist sie ein sicherer Baustein der Gesellschaftsbildung. Aber die möglicherweise unbewusste **Abgeschlossenheit der Nachbarschaften** und deren Innenorientierung ist auch ein typisches Problem der Module, verringert den äußeren Kontakt, erzeugt fehlende Verbindungen zwischen den Nachbarschaften, Dienstleistungen von niedriger Intensität im Stadtteil und die Schwächung der Stadurbanität.<sup>330</sup>

- Die kleine Nachbarschafts- und Wirtschaftseinheit sowie stadtgestalterische Einheit, wie sie Cergy-Pontoise mit 500 Wohnung auf einmal „produzierte“, erhöht scheinbar **die Vielfältigkeit des Stadtbildes**, führt aber tatsächlich zu einem miteinander unvereinbaren Stadtbild, wenn es nicht **einen regionalen gemeinsamen Architektur- und Stadtraum-Charakter** gibt.

- Die aktuellen Neuen Städte wie z.B. Potsdam-Kirchsteigfeld bauen auf einer **offenen nach innen städtischen Wohnstruktur auf**, kehren aber zu dem traditionell geschlossenen oder halbgeschlossenen Stadtblock zurück.<sup>331</sup> Ihre harmonische Heterogenität beruht auf der starken Vielfalt aus „Architektenpersönlichkeiten“ kombiniert mit der Identität aus einem gemeinsamen gestalterischen Leitbild, lokalen Materialien und der Sprache des Zeitgeistes<sup>332</sup> - das traditionelle Stadtbildgestaltungs-Prinzip (vgl. Abb. 5.94).

Grundsatz:

- **Die Gesellschaft ist das Ziel**, nicht die Wohnsiedlung an sich. Die Stadtquartiere als neue Einheit, größer und offener als die Nachbarschaft, nicht die Abgrenzung, sondern die Verknüpfung mit der Stadt macht deren normativen Kern aus<sup>333</sup> (Abb. 5.95<sup>334</sup>). Die sozialen Kontakte sind zu fördern, von innen nach außen, materiell wie immateriell, die tiefgehende Untersuchung der gewünschten sozialen Verhältnisse in der Nachbarschaft und sichtbare Verkörperung, die gebaute Stadt, ist die Aufgabe des Nachbarschaftsentwurfes.
- **Das Stadtquartier mit reiner Wohnnutzung** sollte eher vermieden werden, von der alltäglichen Dienstleistung, bis hin zu Büro-Gewerbe-, und nicht störender industrieller Nutzung und großen öffentlichen Einrichtungen,<sup>335</sup> dem Entwicklungsmodell einer gemischten kleinen Stadt ähnelnd, soweit die regionale Wirtschaft

Nachbarschaftseinheit auch direkt mit der Landerschließung, den Grunderschließungs-Einheiten (mit 500 Wohnungen) bzw. einem eigenen Stadtbild verknüpft. (vgl. Abb. 5.79)

<sup>330</sup> Anmerkung: So z.B. die mehrschichtige introvertierte Siedlungsstruktur von Harlow. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 21

<sup>331</sup> Anmerkung: Nicht Siedlungsplanung, sondern Quartiersplanung... Im Begriff des Quartiers steckt schon, dass das Gebiet integrierter Bestandteil einer Stadt ist oder werden soll. vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 249

<sup>332</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 74

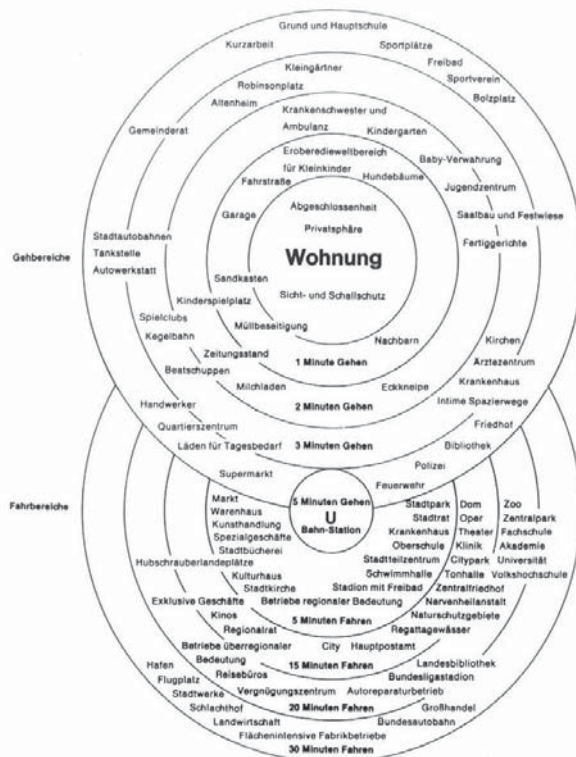
<sup>333</sup> Vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 249

<sup>334</sup> Vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 106

<sup>335</sup> Vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: sowie Scharnhauser Park, Messestadt Riem, Wasserstadt Spandau. Jedoch im Kirchsteigfeld und Tübingen Südstadt eher unpassend. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 70

es erlaubt, dies ist bei Stadtquartieren eine immer stärkere Tendenz.

- **Das Prinzip der Bürgerbeteiligung** ist eine wichtige Ausgleichskraft gegenüber der einzelnen Entwicklungsgesellschaft, damit wird eine funktionale, soziale und auch gestalterische Vielfalt im neuen Quartier angestrebt, das andere wichtige Bedürfnis der Neuen Stadt.
- Innerhalb der Nachbarschaft werden **auch maßstäblich urbane Raumprofile und mehrschichtige Raumhierarchien** benötigt. Die tief verzahnte Grünanlage, Gewerbepark und Infrastruktur wie Harlow und Almere ist zu vermeiden.<sup>336</sup> Das neue Modell wie der halb-offene Block, der in der neuen Generation Neuer Städte entwickelt wurde, liefert eine angemessene Geschlossenheit für die Wohnung und parallel auch eine aktive öffentliche Verknüpfung von innen nach außen.<sup>337</sup>
- Die Verstärkung einzelner Merkmale im Stadtbild der Nachbarschaft resultiert aus der Erhöhung der Individualität des Stadtteils, welche aber im Verhältnis zum gemeinsamen Stadtbild der Stadt eher untergeordnet sein sollte. Der **natürliche Einfluss der Zeit, die lokalen menschlichen Bedürfnisse und die lokale Baukultur** bringen meist automatisch die lokale Identität und Harmonie.<sup>338</sup>



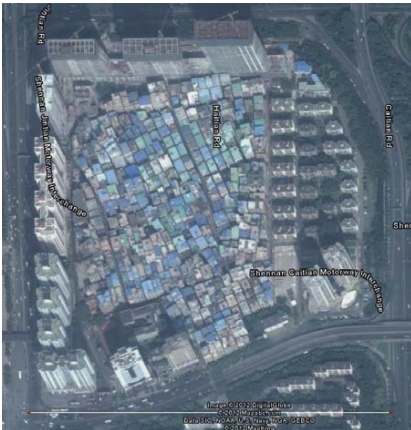
**Abb. 5.95**  
Ansprüche an die Ausstattung eines Wohngebietes mit öffentlichen und privaten Einrichtungen

<sup>336</sup> Anmerkung: So z.B. die Nachbarschaftstruktur in Harlow; der Plan von Almere Stadt. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 21, 59

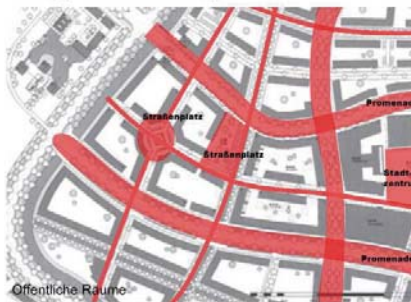
<sup>337</sup> Anmerkung: Die Bewohner sollen möglichst große Spielräume in Bezug auf die Gestaltung ihres Wohnbereiches, ihrer Gärten und ihrer Freizeit haben. vgl.: Landeshauptstadt München: 2007, S.7

<sup>338</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 23

## Shenzhen Wohnsiedlung



## Anting Wohnsiedlung



## Chengqiao Wohnsiedlung



## Ningbo Wohnsiedlung



**Abb. 5.96**  
Die Wohnsiedlungsstruktur der Neuen Städte in China

Die Nachbarschaft in **China** besteht aus mehreren großen Wohnsiedlungen- „Gated Communities“<sup>339</sup> mit **sehr wenigen Übergangszonen in der Hierarchie der Lebensräume und des sozialen Kontaktes**. Die Nachbarschaft ist nur eine **Rechnungseinheit** für die Bedarfsgröße der Schulen und anderer öffentlicher Einrichtungen. Aufgrund des relativ niedrigen Konsums, der alleine auf der „geschlossenen kleinen Welt“ beruht, sind die gemischten Nutzungen und die Urbanität auf der Nachbarschaftsebene oft verlorengegangen (Abb.5.96).<sup>340</sup>

- **Das psychologische Bedürfnis nach Schutz und innerer Ruhe ist eine wichtige Kulturstimmung in China.** Eine interne grüne Gartenanlage als Basis-Symbol im Herz der chinesischen „Gartenstadt“, hat ihren besonderen Sinn in dem chinesischen Kulturhintergrund. Das Wichtigste aber ist, zukünftig eine vollkommen, von innen wie von außen, „geschlossene“, Nachbarschaft zu vermeiden, es soll durch den hochqualifizierten Entwurf eine Raumhierarchie von privaten, hin zu öffentlichen Räumen erfolgen (vgl. Abb. 5.97). Das Gleichgewicht zwischen Sicherheitsbedürfnis und Ruhe einerseits und der Offenheit von Innen und Außen andererseits, ist eine schwierige Aufgabe der neuen chinesischen Gesellschaft.
- Die hohe Bevölkerungsdichte in Asien ermöglicht im Allgemeinen eine quantitative Masse an Infrastruktur(soziale wie technische) und Bedarfseinrichtungen. Dies bildet eine Basis für zukünftige vielfältige Dienstleistungsangebote. Auch ist das Angebot von Versorgungsfunktionen von übergeordneter Bedeutung in China.<sup>341</sup> So ermöglichen z.B. nicht die Hochhäuser als eine „vertikale Gartenstadt“, sondern die Bedarfseinrichtungen in China die entsprechenden sozialen Kontakte aller Schichten.<sup>342 343</sup> Ihre Form soll nicht einfach von dem amerikanischen Einkaufszentrum, der „Mall“ auf quantitativer Ebene pauschal erfüllt, sondern auch durch die Reihe öffentlicher Räume, öffentlichen Lebens und Stadtkultur gefördert werden, insbesondere in Bezug auf die alltäglichen Bedürfnisse.
- Wenn der Bewohner die „minimalen Grundbedürfnisse“ erreicht - eine komplett modernisierte Wohnung mit passender Größe und einem Bereich ruhigen und sicheren „Grüns“ zur Erholung; werden

<sup>339</sup> Anmerkung des Verfassers: Aufgrund der Sicherheitsbedürfnisse wird die Nachbarschaft geschlossen (Gated Community), was auf Kosten des sozialen Austausches und der urbanen Lebendigkeit geht.

<sup>340</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 97

<sup>341</sup> Vgl.: Hassenpflug: 2005, S. 99

<sup>342</sup> Vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: Durch die gemeinsame Benutzung der öffentlichen Einrichtungen fördert Singapur auch die soziale Mischung der separaten Nachbarschaften. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 34

<sup>343</sup> Vgl.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart: So z.B. in Hong Kong durch die vielfältigen Dienstleistungsrichtungen, insbesondere vielfältige Sporteinrichtungen, kombiniert mit ÖPNV-Stationen. vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 80

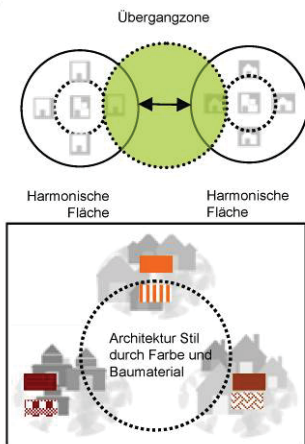
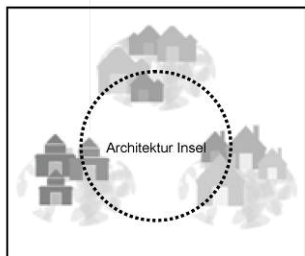


weitere Forderungen gestellt werden, wie etwa Kulturbewusstsein und neue Ästhetik (traditioneller Stil, schlichter Moderner Stil), vielfältige Lebensweisen (Wasserfront-Wohnungen, „Bergwohnungen“, urbane „Soho“-Häuser), Neue Wohnphilosophie (Eco-Häuser, Hofhäuser etc.). Das heutige chinesische Städtebau-Prinzip einer inneren künstlichen Welt wird diese hohe Forderung nicht erfüllen. Die weitergehende Kombination mit der vielfältigen Landschaft, Topographie, städtischer Kultur und lokalem Kontext muss die Quelle der chinesischen Stadtquartiere sein. Die parallele Befriedigung der Schutzbedürfnisse in Bezug auf die Familie, was schon geschichtlich immer der Fall war und die zukünftige nachbarschaftliche Öffnung nach außen, sind sich abzeichnende Entwicklungstendenzen und Entwurfsgesetze.



**Abb. 5.97**  
Die moderne Sozialwohnsiedlung, die aus dem traditionellen „Tulou Haus 土楼“ abgeleitet ist.



**Harlow****Cergy****Almere****Shen zhen**

Gemischte Baustille

**Yulong**

Lokale Architekturstile als Basis



**Abb. 5.98**  
Die Integration der architektonischen Stile der Neuen Städte

**5.4.6 Architektur**

- Harmonie als Synthese von Einheitlichkeit und Vielfalt

Parallel zu der Neuen Stadt hat sich die moderne Architektur nach dem Zweiten Weltkrieg rasant entwickelt (vgl. Abb. 5.98).

- Seitdem Harlow die modernen **hohen Gebäude als Landmark und Symbol der Innovation im Stadtzentrum** angewandt hat<sup>344</sup>, wurden die Hochhäuser als „Superblöcke“ in der zweiten Generation Neuer Städte als Typologie, welche die Moderne vertreten sollen,<sup>345</sup> verwendet und dann in den nächsten zwanzig Jahren, eine kurze Zeitphase, wieder aufgrund des negativen Image des - „Beton-Wald“ - und der sozialen Probleme kritisiert und aufgegeben.<sup>346</sup>

- In den Neuen Städten der dritten Generation wurde **Vielfalt als Produkt heterogener Architekturstile verstanden** und **durch Wettbewerbe generiert**. In den Neuen Städten Frankreichs wurde die „object based“ Architektur aus nationalen Wettbewerben entwickelt. Obwohl die einzelne Gebäudearchitektur viel attraktiver aussieht, ist der Stadtteil als Ganzes zu einem „**architektonischen Warenhaus**“ geworden<sup>347</sup>.

- Die aktuelle Generation der Neuen Stadt vermeidet **die extreme Innovation mittels architektonischer Gestaltung in den Wohnvierteln, sie konzentriert sie eher im öffentlichen Stadtzentrum,**<sup>348</sup> bzw. durch die **vielfältigen Steuerungsinstrumente in Bezug auf die Architekturgestaltung**.

Die Urban-Design-Guideline ist ein wirkungsvolles Planungsinstrument hierfür<sup>349</sup> und erweist sich als eines der wichtigsten Mittel der Stadtbild-Harmonie,<sup>350</sup> ist aber oft extrem von den aktuell gängigen Design-Stilen beeinflusst.

- Die Urban-Design-Guideline wird in der Neue Stadt-Entwicklung seit den 1970er Jahren als wichtiges Mittel der Gestaltungssteuerung und -kontrolle betrachtet, sie soll eine ideale Form für die Gestaltung des Massenbau in kurzer Zeit sein. Aber in Cergy Pontoise kann über ihr

<sup>344</sup> Vgl.: Gibberd, Frederick: 1980. S. 43

<sup>345</sup> Anmerkung: Die Generation Stadt wird von Peter Hall als „The City of Towers“ benannt. vgl.: Hall, Peter: 1999, S. 205

<sup>346</sup> Vgl.: Städtebau Institut, Universität Stuttgart: 2006, S. 249

<sup>347</sup> Anmerkung: Das Image der innovativen Gebäude variiert sehr stark; die Grünanlagen dazwischen sind zu klein, um der architektonischen Vielfalt einheitliche Pufferzonen zu verschaffen. vgl.: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 248-250

<sup>348</sup> Anmerkung: Die Wettbewerbe, welche Wohnsiedlungen in Almere betreffen, legen ihr Augenmerk auf die Technik und die vielfältigen Wohnformexperimente. vgl. Fallbeispiel Almere. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 61

<sup>349</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach dem Jahr 1979 gab es auch „Concern over insensitive alteration of Garden City houses led to the publication of a Design Guide for residential Properties.“ in Letchworth Neue Stadt. siehe: Miller, Saiki; Freestone; von Rooijen: 2002, S. 54

<sup>350</sup> Anmerkung des Verfassers: „There will be a commitment to quality design: real attention to the look, nature and context of buildings, the relationship between private and public space, sustainable and energy-efficient design, and the overall visual quality and feel of the place - a persuasive medium for the public.“ siehe: Freestone, Saiki; Freestone; von Rooijen: S. 267

Wachstum und ihre Form nur eine Teilkontrolle ausgeübt werden. Es gibt kein Endresultat - nur eine andauernde Aufeinanderfolge von Phasen.

<sup>351</sup>

- die Urban-Design-Guideline nach den 1980er Jahren, benutzte flexiblere Formen, z.B. die „Expertengruppen“, <sup>352</sup> die soziale Vielfalt, <sup>353</sup> die vertiefte Form der Urban-Design-Guideline auf architektonischer Ebene („Datenblätter“ <sup>354</sup>), Leitlinien mit wichtigsten Grundsätzen, Beispiele jeder Nutzung und öffentlicher Räume, Farbe und Material in Kombination mit der Vereinbarung in den Grundstücksverträgen und den „Städtebaulichen Verträgen“, wie z.B. in Riem. <sup>355</sup>

#### Grundsatz:

- **Die Harmonie zwischen individueller Vielfalt und kontinuierlichem Stadtbild**

Vielfalt ist insbesondere in der Neuen Stadt erwünscht, die Vermeidung der Wiederholung von Standard-Elementen in großem Maßstab sowie die Kontinuität in der Veränderung der Architektur-Stile, die seit dem Zweiten Weltkrieg eine kontinuierliche „Evolutionstendenz“ aufzeigt, <sup>356</sup> bzw. der individuelle Entwurf der Stadtteile ist von großer Bedeutung. Jedoch setzt die Vielfalt und Individualität die Übereinstimmung mit einem harmonischen Gesamtbild voraus. <sup>357</sup> So erlauben etwa die Beschränkung in der Wahl der Materialien und Farben und die Verständigung auf wenige plausible Grundsätze größere Freiheit in der Architektur im Einzelnen. <sup>358</sup>

- **Ästhetik und Qualität als Ziel**

Die Probleme der modernen Architektur liegen nicht allein in der

---

<sup>351</sup> Vgl.: Reinborn, 1996. Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 259

<sup>352</sup> Anmerkung: Das „Quality-Team“ in Almere hat versucht, statt des starren Design-Guideline-Rahmens die Harmonie- und Entwurfsqualität einfacher und flexibler zu kontrollieren und zu verbessern. Die Architektur-Entwürfe werden durch Fachteams aus fünf Experten geprüft: Maarten Schmidt, Stadtarchitekt von The Hague; Rem Koolhaas, Architekt und Stadtplaner; Arnold Reijndorp Architekt und Stadtsoziologie; Tania Concko, Architektin. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 55

<sup>353</sup> Anmerkung des Verfassers: Wie in Tübingen-Südstadt. Das vielfältige Bild aufgrund individueller Eigentums- und unterschiedlicher Gestaltungsteilhabe in den kleinen Nachbarschaften der Tübinger Südstadt ist ein noch weiterer Fortschritt. Er basiert auf einer vielfältigen Gesellschaftsstruktur und einem hohen Maß an Gestaltungsfreiheit, der beste Weg eine natürliche Vielfältigkeit zu erzeugen.

<sup>354</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 71

<sup>355</sup> Vgl.: Landeshauptstadt München: 2007, S. 5

<sup>356</sup> Anmerkung: Die Pariser 25 Jahre der Neue Stadt-Entwicklung haben folgende Trends im Architektur-Design erfahren: „Cubic-Architecture (1970), New Architecture (1975), Post Modernist Architecture (1980), Architecture in the refinement and simplification of earlier forms (1985). Twenty years is a very short time to build a town, but long enough for fashions and theories to change as society is forced to adapt to several 'upheavals'." siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. 248

<sup>357</sup> Anmerkung: Die Vielfalt und Harmonie in Kirchsteigfeld kommt auch aus den detaillierten Gestaltungsplänen (Sichtachse, Eingang, Korridor, Landmark) und den vielfältigen und harmonischen Architekturelementen, die schon in kleinem Maßstab gemischt sind. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 72-74

<sup>358</sup> Vgl.: Landeshauptstadt München: 2007, S. 6

„unreifen“ Technik, sondern auch in der Eintönigkeit, dem grauen und gesichtslosen Image und der niedrigen Qualität - ein Wohnhaus, aber nicht das positive Image eines „Zuhause“ sowie einer „aufsteigenden“ sozialen Nachbarschaft. Als direkte Umwelt des Menschen sind die Schönheit und die bauliche Qualität die wichtigsten Kriterien für alle Stadtbewohner. Neben der Aufwertung von Technik und Ökologie, hängt die Design-Qualität überwiegend von der Entwurfsfähigkeit der Architekten und der Koordinationsfähigkeit der Stadtplaner ab. Die einzelnen Gebäude sollen als Arbeitseinheit in vielfältigen Größen und Typologien betrachtet und zusammen unter der Leitung von gemeinsamen Gestaltungsgrundsätzen und durch die unterschiedlichen Design-Teams innerhalb eines gemeinsamen Rahmens eine natürliche Vielfalt produzieren, einer der wichtigsten Charakterzüge einer ausgewogenen Stadt.<sup>359</sup>

- **Die lokalen Architekturstile, Materialien und Typologien als Quelle von Homogenität**

Die lokale Lebens- und Baukultur ist das beste Bindeglied zwischen Vergangenheit und Zukunft, zwischen der Neuen Stadt und ihren Stadtbewohnern sowie zwischen den Stadtteilen untereinander. Als Kontrast zu der innovativen Architektur der zweiten Generation der Neuen Stadt hat der traditionelle Stil umfangreiche Anerkennung erhalten.<sup>360</sup> Die hochwertige Kombination traditioneller Elemente, Materialien und Farben mit einem modernen Stil kann die Ansprüche einer gebildeten Mittelschicht noch besser befriedigen.

- **Die Innovation kontrollieren**

Städtebauliche, architektonische und technische Innovationen, Ökologie, Wirtschaft, Gesellschaft, Technik und Infrastruktur etc., müssen vor ihrer Realisierung überprüft werden. Auch wenn anderswo schon positiv wirkend, muss die Innovation auch unter den lokalen Bedingungen, dem lokalen Verwaltungssystem und den verfügbaren Finanzierungsquellen überprüft werden, nicht nur am Anfang, sondern auch unter langfristigen Gesichtspunkten. Bei der innovativen Architektur soll es insbesondere vermieden werden, allein als repräsentatives Stadtimage benutzt zu werden (vgl. Abb. 5.99).<sup>361</sup> Das Stadtbild, überwiegend durch die räumliche Konzentration von einzelnen bestimmten Architekturstilen geprägt, ist zu vermeiden. Die vielfältige Mischung der Entwurststile auf der Basis von übergeordneten Gestaltungsleitlinien ist von besonderer Bedeutung.



**Abb. 5.99**  
Architektur Southgate, das  
Stadtzentrum Runcorn von Stirling,  
Sir James

<sup>359</sup> Anmerkung: Arbeitsprozesse des Kirchsteigfeld. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 77

<sup>360</sup> Anmerkung: Harlow Architektur-Entwurf. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 23

<sup>361</sup> Anmerkung: z.B. In Southgates (1970) in der New Town Runcorn von Sir James Stirling wurde eine Bürgerplaza als Landmark entworfen, später wurde befunden, dass ihr äußeres innovatives Bild genau der unangenehmste Teil der Architektur ist. Die Architektur wurde im Jahr 1992 abgerissen. vgl.: Ward: 1992, S. 17

In Asien ist die Neue Stadt langfristig gesehen von dem „eintönigen“ Hochhaus bestimmt.<sup>362</sup> Aber **vor dem Hintergrund der überfüllten asiatischen Metropolen** wird es dennoch auf dem Immobilienmarkt akzeptiert und im Stadterneuerungsprojekt als Leitbild verwendet. So stellte sich auch die Situation in den Neuen Städten **Chinas** seit dem Jahr 1979 dar<sup>363</sup> - überwiegende mittel- bis hohe Gebäude mit einer kompakten Landschaft in der Mitte gelegen als typische Architekturtypologie.

Gegen das langweilige gesichtslose Stadtbild und eine ebensolche Architektur der 1980er Jahre, bzw. aus der Beeinflussung der Marktwirtschaft wird jetzt statt quantitativer Wohnungsgrößen **eine vielfältige ästhetische Qualität und Lebensqualität gesucht**. Im Vergleich zur Neue Stadt-Entwicklung von Stadtstaaten mit Sozialwohnungspolitik im Zentrum, insbesondere als sich die modernen globalen Bautechniken nach den 1990er Jahren durchsetzten, wird die technische wie visuelle Qualität immer mehr beachtet.

Eine große Zahl ausländischer Architekten ist in den chinesischen Immobilienmarkt „eingestiegen“. Auf der einen Seite ergibt sich eine rasante **Erhöhung der bautechnischen- und Entwurfsqualität, auf der anderen Seite führt dies zu einer chaotischen Suche nach einem identifikationsstarken attraktiven Bild**. Deswegen ist die Architektur der sehr heterogenen globalen Architektur-Stile mit Landmark-Effekt überall gefragt - ausländischer, traditioneller, klassischer und ökologischer Stil, jedoch alles **meist nur die Hülle einer gleichen oder ähnlichen Raumtypologie** (z.B. Zeilenbau in Siedlung, Solitärbauten beim Businessgebiet) und gleiche **Wohngrundrisse**.<sup>364</sup> Hinter einem „Modernen“ Bild, entwickelt sich das eigentliche Lebensmodul wenig.

#### **Grundsatz in China:**

- Eine konkretere und realisierbarere **Leitlinie oder Urban-Design-Guideline** zu erstellen, vom Architektorentwurf von Gewerbe- und Handelsgebäuden bis hin zu Wohngebäuden in einem kontinuierlichen Rahmen, soll gefördert werden. Die vorhandene subjektive, einzelfallabhängige Kontrolle, welche eher höhere individuelle Gesichtspunkte und Fähigkeiten erfordert, soll vermieden werden. Dafür ist ein kompletter städtebaulicher Entwurf der ganzen Neuen Stadt, Schritt für Schritt, notwendig.

---

<sup>362</sup> Anmerkung: Singapur hat in der früheren Phase möglichst preisgünstige Wohnungen gebaut (sowie hoher Dichte), die typische Höhe ist bei den Wohntürmen von 20 bis 25 Geschossen und Plattenhochhäusern von 9 bis 13 Geschossen [...] Erst im Jahr 1980 hat Singapur ein neues Recht erlassen, nämlich dass - außer bestimmter Landmarkgebäude - die Höhengrenze 9 bis 13 Geschosse beträgt. Als Kompensation durfte die Baudichte erhöht werden. vgl.: R. Phillips David; G.O. Yeh Anthony: 1987, S. 33, 36

<sup>363</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 98

<sup>364</sup> Anmerkung des Verfassers: von den ausländischen Architekten wird oft gefordert, nach der fest regulierten Nutzung und dem typologischen Layout den Masterplan ohne Wohnungsgrundrisse zu erstellen, sondern nur Fassaden zu entwerfen, etc.



- Die weitere **Erhöhung der Qualität der Architektur**. Diese besteht aus der Forderung an die Architekten wie auch die Stadtplaner:
  - Die Verbesserung der Bautechnik, der Basistechnik (z.B. Isolierungsstandards etc.) wie der fortschrittlichen Technik (z.B. die Geothermie)
  - Die bewusste Prüfung der Alltagstauglichkeit der vielfältigen qualifizierten neuen Lebensmodelle (von der Wohnung an der Wasserfront bis zum größeren Balkon, flexible Grundriss-Aufteilung etc.) insbesondere in Bezug auf die sich wandelenden chinesischen Lebensbedürfnisse, und deren Einbeziehung in die Planung.
  - Die offene Haltung gegenüber der Kooperation zwischen Ausland und Inland, zwischen Stadtverwaltern, Stadtplanern und Architekten
  - Das Verständnis des Urban Designs als Teil der Ausbildung der Architekten
  - Versuchen, tiefe Einsicht in die traditionelle Kultur zu erhalten und die Weiterentwicklung des chinesischen „Zu Hause Gefühls“ suchen, die direkteste Erscheinung der chinesischen Identität in der globalen Entwicklung

## 5.4.7 Landschaft

- Landschaftsqualität als wichtige natürliche Lebensergänzung

Die Landschaftselemente, d.h. Topographie, Vegetation, Wasser, Licht und die allgemeinen klimatischen Verhältnisse des Baugeländes einer New Town sind immer **ein wesentlicher Teil der Stadtidentität und Stadtqualität**. Nach dem Entscheidungskriterium Kauf- oder Mietpreis sind sie oft die hauptsächlichen **Anziehungskräfte der Neuen Stadt** - eine attraktive entspannende natürliche Umwelt und ein kontrastreiches Image gegenüber der Metropole sind wesentliche Elemente für eine familienfreundliche Gesellschaft (vgl. Abb. 5.100).<sup>365</sup>

- Die Grünräume in der ersten und dritten Generation Neuer Städte, als großmaßstäbliche reine Gartenkunst angelegt, trennten die Stadtteile voneinander und waren mit dem gebauten Stadtteil **auf Kosten der Urbanität tief verzahnt**.<sup>366</sup>

- Die zweite Generation Neuer Städte zeigte **die Polarisierung von Urbanität im Zentrum und Landschaft in der Wohnsiedlung**, die Freiräume erstreckten sich durch alle Wohngebäude ohne Hierarchie, dies verursachte die Verschlechterung der Freiräume wie auch der Wohnumwelt.<sup>367</sup>

- Die dritte Generation verwendet die Landschaft, insbesondere großmaßstäbliche Freiräume, als Freizeitnutzung als Teil des regionalen Entwicklungszieles.<sup>368 369</sup>

- Die aktuelle Generation des Neuen Stadt-Quartiers, wie z.B. das Kirchsteigfeld, weist einen sehr niedrigen Grünanteil in den Nachbarschaften auf, jedoch schöne Grünanlagen in der direkten Umgebung der Wohnungen.<sup>370</sup> Weitergehend werden dabei ökologische Planungs- und Entwicklungsgrundsätze angewandt.<sup>371</sup>

<sup>365</sup> Anmerkung: In einem innenstadtfernen Stadtteil wie der Messestadt Riem, in dem sich urbane Qualität erst langsam entwickeln kann, ist zur Kompensation eine enge Beziehung vieler Wohnungen zu privaten Freiräumen wichtig. vgl.: Landeshauptstadt München: 2007, S. 7

<sup>366</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 23

<sup>367</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele Bijlmermeer Bewertung, Kapitel.2.2.2.2

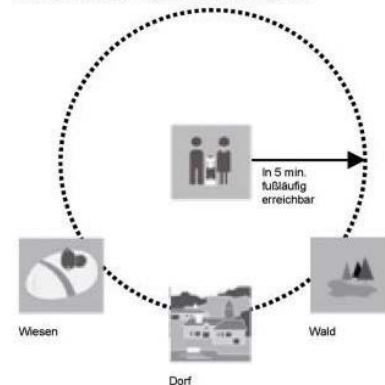
<sup>368</sup> Anmerkung des Verfassers: „Cergy-Pontoise has skillfully used the outstanding site of the Oise loop without damaging the natural environment.“ Mit dem 90 ha großen See und dem 18-Loch-Golfplatz, „This area was once a fashionable holiday resort.“ siehe: Etablissement Public D' Amenagement Cergy-Pontoise: 1999, S. 9

<sup>369</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42,63

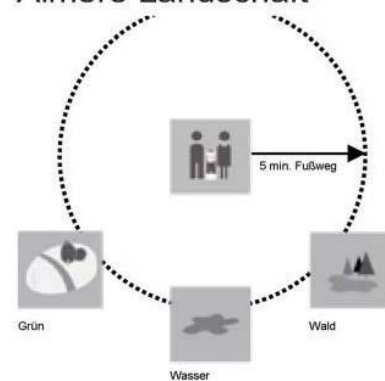
<sup>370</sup> Anmerkung: Dazu auch Sportgelände mit Freizeiteinrichtungen, Stadium, Schule etc., um die Zersiedlung zu vermeiden. vgl.: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: 1999, S. 144; siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 78

<sup>371</sup> Anmerkung: Die ökologischen Bausteine für die Messestadt Riem sind das Ergebnis einer umfassenden, planungsbegleitenden Untersuchung zur ökologischen Optimierung des neuen Stadtteils. Die Bausteine I „Stadtplanung“, und II „Gebäude und Freiraum“ behandeln das Thema der gesamten Stadtteile und der Planung von Häusern und Gärten, Teil III „Umweltbewusst Leben“ ist das Handbuch für die Bewohner und die Beschäftigten. Die zentrale Energieversorgung erfolgt über eine Geothermie-Anlage mit Unterstützung von Erdgaskesseln (Blockheizkraftwerk), für die Spitzenlast mit der zusätzlichen Nutzung von Erwärme. vgl.: Landeshauptstadt München: 2005, S. 32

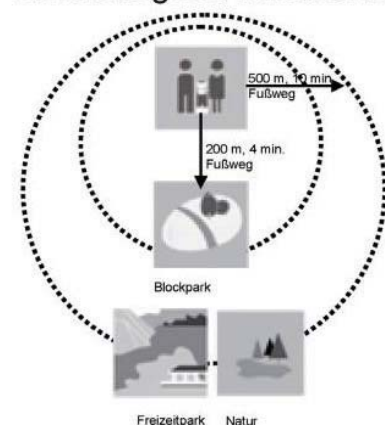
### Harlow Landschaft



### Almere Landschaft



### Kirchsteigfeld Landschaft



**Abb. 5.100**  
Die Erreichbarkeit der Landschaft der Neuen Städte

Der Gartenstadt-Charakter ist im Vergleich zur dichten zentralen Mutterstadt eine **Kern-Qualität** der Neuen Stadt. Bis zu den aktuellen Neuen Stadtquartieren liegt das Landwirtschaftselement noch immer dominant im geographischen Zentrum, was sich verändert ist eher die Lage und der Maßstab. Dabei ist der Ausgleich **zwischen urbaner Qualität und natürlicher Qualität** ein Dauerthema der Neuen Stadt. Die überwiegende Entwicklungstendenz ist, **den hohen Grünanteil und die übermaßstäbliche Grünnetzwerke** zwischen den Stadtteilen in ein **Miniatur-Straßengrün und Baumgruppen in der urbanen Umwelt** zu verwandeln. Die überdimensionierten Grünanlagen liegen außerhalb der Stadt als Schutzgrün und Ökoanlagen und dienen parallel zur Nutzung für Landwirtschaft, Sport und Unterhaltung.<sup>372</sup>

#### Grundsatz:

- **Die natürliche Situation als Teil des Stadtimages**

Der Erhalt der Topographie und der Landschaft und ihrer Wirtschaftsaktivität soll als wichtigstes ökologisches, kulturelles und soziales Erbe in die Entwurfsidee eingebettet werden. Topographie, Wasser, Vegetation, Klima und Licht sollen wesentliche Bestandteile der öffentlichen Räume sein und mit den Stadtteilen organisch verzahnt werden.

- **Natur als Kompensation der Urbanität, Dimensionierung innerstädtischer Grünräume**

Die Urbanität als das wichtigste Ziel der Entwicklung und die **Grünräume innerhalb der urbanen Umwelt sollen nach dem Prinzip der „Kompakten Stadt“ durch Form, Größe und Funktion kontrolliert werden**. So z.B. ein konzentrierter Quartierspark, kleinteilige Grünanlagen, Blockinnengrün oder Baumgruppen. Die überdimensionierten Grünanlagen sollen eher als Elemente der **Zersiedlung und Trennung von urbanen Kontakten** verstanden werden, dabei besonders wichtig ist die Kontrolle der Größe des Stadtparks - als Sammelpunkt der Neuen Stadt und der Stadtquartiere dazwischen <sup>373</sup>. Das Nachbarschaftsgrün kann durch begrünte Plätze, Vorgärten und Kanäle gestaltet werden.

- **Grünräume als Stadtlebensraum**

**Die Grünräume als Stadtlebensräume.** Während der ästhetische Wert der urbanen Grünanlage immer mehr geschätzt wird, ist **die Landschaftsgestaltung der Freiräume** außerhalb der Stadt ein neues Thema, sie soll mit Freizeitnutzungen, öffentlichen

<sup>372</sup> Anmerkung: wie z.B. das Seine-Tal in Cergy-Pontoise und einzelne Stadtgrünanlagen als „Ruhe“-Punkte in den Stadtquartieren. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42

<sup>373</sup> Anmerkung des Verfassers: So z.B. die 30 Meter breite Landschaftsterrasse des Scharnhauser Parks und der 40 Meter breite Hirtengraben in Kirchsteigfeld. Die großmaßstäblichen Projekte, z.B. die „Wasserstadt Spandau“ haben durch attraktive kleinteilige Nachbarschaftsparks die urbane Stadt vernetzt.

Einrichtungen und Wirtschaftsaktivitäten kombiniert werden - und so die Urbanität in die Landschaft gebracht werden.

- **Qualität statt Quantität**

**Statt eines rein quantitativen Grünanteils ist die Qualität in Hinsicht auf Ökologie, Erreichbarkeit, Baunutzbarkeit und Erlebbarkeit der Grünanlage zu prüfen.** Das Stadtgrün mit umfangreichen ökologischen Maßnahmen sollte angestrebt werden, besonders, um in den aktuellen dichten Neuen Stadt-Quartieren einen ökologischen Ausgleich zu schaffen. Die Lage soll entsprechend dem Radius von Fußgängern, Fahrradfahrern, Wanderern und Autofahrern geplant werden.

In Asien sind die Grünanlagen besonders wichtig, als eine Kompensation der überfüllten Metropolen und der hoch verdichteten Architektur, auch in der Neuen Stadt. Bei **chinesischen** Neuen Städten werden diese zudem mit der „tieferen“ **Bedeutung der „Natur“** verbunden. Weil die natürlichen landschaftlichen Rahmenbedingungen in der chinesischen Kultur keinen sehr hohen Stellenwert haben, wird in den aktuellen Neuen chinesischen Städten die ursprüngliche Topographie oft durch eine **künstliche Landschaft** ersetzt. Verbunden wurde dies mit einer **neuen großzügigen Freiflächenplanung**, welche **eine Vielzahl von Erholungs- und Aktivitätsmöglichkeiten** anbietet.<sup>374</sup> Eine **sehr hohe visuelle Attraktivität, Feinheit und künstlerische Stimmung** - eine „pittoreske Landschaft“ - ist sehr wichtig, sie wird deswegen als tragender Faktor - oft übermaßstäblich - in dem Stadtimago wie räumlich in der Mitte der Stadtzentren der chinesischen Neuen Städte integriert.<sup>375</sup> Die Überbetonung der Landschaftsgestaltung schließt aber eine intensive Aktivität, z.B. durch Unterhaltungseinrichtungen oder großflächige Landwirtschaft aus.

- **Grünräume als attraktiver Mikrokosmos**

In China bildet die Qualität der Landschaft kulturbedingt **einen attraktiven Mikrokosmos für die Bewohner**. Die Situation kann sich mit der Veränderung, d.h. der Verbesserung der äußeren urbanen Umwelt verändern. Aber bis dahin, wenn auch nicht immer, ist dieser Mikrokosmos noch ein wichtiges Grundbedürfnis der asiatischen Stadtbewohner; wahrscheinlich aber wird es immer ein wichtiges Grundbedürfnis bleiben.

- Statt der einfachen grünen Stadt sollen die Grundsätze **der Öko-Stadt** als allgemeines Entwicklungsziel der Neuen Stadt in China angewendet werden, von der Haltung der Grundstücksnutzung gegenüber dem Erhalt des ökologischen Grüns um die Neue Stadt

---

<sup>374</sup> Anmerkung: So z.B. mehrere Themenparks von Shenzhen oder der Wasserpark und das Freizeitzentrum von Cergy Pontoise. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 42, 99

<sup>375</sup> Anmerkung des Verfassers: So z.B. Songjiang-Neue Stadt, Hafen Neue Stadt Shenzhen mit mehr als 5,5 qkm großem See in der Mitte, Zhengzhou Ost-Neue Stadt mit dem sieben qkm großen „Drachensee 龙湖“ in der Mitte, etc.



herum, bis hin zu der bewussten Erhöhung der ökologischen Qualität der Landschaftsanlage in der Neuen Stadt. Darüber soll eine konkrete Leitlinie mit bindender Forderung als Rahmenbedingung veröffentlicht werden. Die neuen Städte sollen als die „Pilotprojekte“ der Entwicklung des chinesischen Städtebaus in ökologischer Hinsicht fungieren.

- Als spezieller sozialer Ort der Kultur ist der Park oft der Sammelpunkt der chinesischen Gesellschaft ganzer Stadtquartiere, insbesondere für die älteren Stadtbürger. Die Anordnung aller vielfältigen Schichten des Parks und ihre Erreichbarkeit auf Fußgängerdistanz und ÖPNV-Basis soll deswegen ein besonderes Planungskriterium sein. Vermeidung des quantitativen Grünanteils durch einfache und wenige übermaßstäbliche Grünanlagen. Die Erreichbarkeit des Stadtparkes ist bisher wenig geprüft worden, obwohl die neue Stadt üblicherweise höhere Grünanteile besitzt.
- Das „Grün-Image“ bedeutet nicht eine überdimensionierte Grünanlage, insbesondere nicht in dem Kerngebiet<sup>376</sup> oder einen „erzwungenen“ Grünanteil zu schaffen.<sup>377</sup> Ein ökologisches Stadtimage kann mit der „urbanen Landschaft“ erzeugt werden, eine Kombination aus vielfältigen urbanen Räumen und qualifiziertem Stadtgrün.

---

<sup>376</sup> Anmerkung: Der große Landschaftspark in Shenzhen wird als „krimineller Ort“ und Belastung für die Stadtpolizei betrachtet. Die Stadt muss dafür große Investitionen tätigen und bekommt später oft Sicherheitsprobleme aufgrund fehlender Kontrollmöglichkeiten. vgl.: Interview mit dem ehemaligen Stadtplanungsinstitutschef Fuhai Wang: 2005, Shenzhen

<sup>377</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Einwohnerdichte ist viel höher als die der europäischen Stadt. Zusätzlich zu dem höheren Grünanteil (z.B. mehr als 30 Prozent Grünanteil in der Wohnsiedlung als Standard) müssen sie noch kompakt gebaut werden. Shenzhen hat deswegen verbreitet die Hochhaus-Typologie angewandt.

## 5.5 BAU DER STADT

- Eine Aufgabe für mehrere Generationen

Der Bau einer Neuen Stadt dauert normalerweise 25 bis 35 Jahre, als Symbol der Fertigstellung steht die Auflösung der Entwicklungsgesellschaft.<sup>378</sup> In der Analyse langer Planungs- und Realisierungsprozesse bei Neue Stadt-Planungen sind die folgenden Erfahrungen von Bedeutung.

Die Neue Stadt ist eine **integrierte umfassende Planung**, inhaltlich sowie räumlich und zeitlich. Von den regionalen Planungsprogrammen bis hin zu der Kontrolle der Architektur-Entwürfe sollen auf jeder Ebene die **Bedürfnisse der wirtschaftlichen Effektivität, der gesellschaftlichen Entwicklung und der stadtbildlichen Qualität** kombiniert werden, um schließlich einen gemeinsamen Erfolg der Neuen Stadt - in materieller wie immaterieller Hinsicht - zu erzielen.

Die folgenden wichtigen Zeitpunkte sind für den Bauprozess besondere Schlüsselpunkte, bergen jedoch auch potenziell starke Konflikte (vgl. Abb. 5.101);

### 1. Die Festlegung des Masterplans

Der Stadtplanungs-Entwurf und das Realisierungs-Vorhaben verlangen einen Masterplan. Dieser kann aber teilweise den Wünschen und Interessen der lokalen Regierung, der vorhandenen Bevölkerung und den existierenden kleinen Unternehmen entgegenstehen. Er entscheidet über die großen Investitionen und ist der Grundstein der Neue Stadt-Entwicklung.

### 2. Der erste Einzug der Einwohner

Der Termin des ersten Einzugs von Einwohnern ist die schwierigste Zeit der Neuen Stadt-Entwicklung.<sup>379</sup> Der alltägliche Bedarf der zuziehenden Bevölkerung, ihre Arbeitsplätze und die regionale Verkehrsverbindungen müssen gedeckt, bzw. verfügbar sein - dem steht aber oft eine unvollendete Stadt und Infrastruktur gegenüber.

### 3. Die früheste Eröffnung eines Gewerbeparks

Die Eröffnung eines Gewerbeparks ist der Anfang eines gesunden Wirtschaftskreislaufes der Neuen Stadt und markiert den Einzug des Großteils der Bewohner.<sup>380</sup> Das regelmäßige Steuereinkommen aus dem Gewerbepark ist die Quelle für die Entwicklung und Normalisierung des Wirtschaftskreislaufes. Jedoch müssen die Gewerbeunternehmen von der Attraktivität aller Rahmenbedingungen

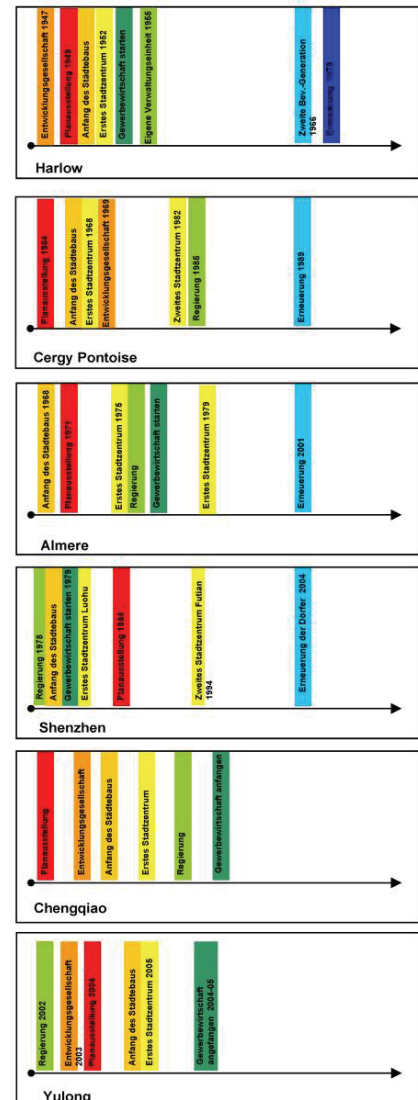


Abb. 5.101 Die wichtigen Zeitpunkte der Neuen Stadt-Entwicklung

<sup>378</sup> Anmerkung des Verfassers: „A new town of 100.000 new inhabitants requires about 5.000 or 6.000 external employees to build it, compared with 100 permanent staff in a public development corporation.“ siehe: Roullier, Jean-Eudes, und Research and Innovation Representative: 1993, S. 243

<sup>379</sup> Anmerkung des Verfassers: Mit „The obvious disadvantages and draw-backs of this phase.“ siehe: Nawijn, K.E.: 1979, S. 48

<sup>380</sup> Vgl.: Nawijn, K.E. 1979, S. 48

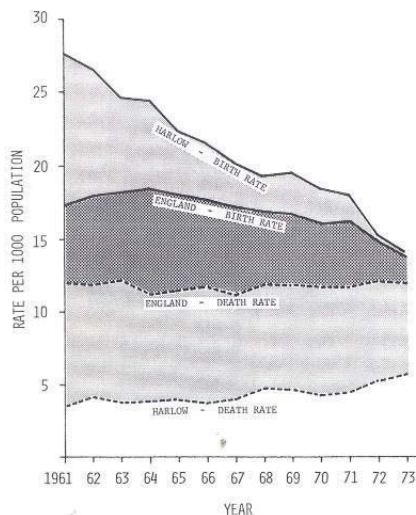


Figure 4.3. Comparative birth and death rates for Harlow and al of England. (Source: Harlow Expansion 1974.)

#### Abb. 5.102

Vergleich der Geburten- und Sterberate zwischen Harlow und England in den Jahren 1961 bis 1973

Die Geburtenrate der Neuen Stadt pendelte sich sehr schnell (innerhalb von ca. 12 Jahren) auf dem durchschnittlichen Niveau ein.

- insbesondere der Infrastruktur - überzeugt werden. Ihre Bedürfnisse bedingen nicht nur einen speziellen Service für die Industrie, sondern auch für die Arbeiter.<sup>381</sup> Die vielfältigen Angestellten- und Arbeiterschichten sind oft mit den einfachen und „schwachen“ Wohnprogrammen und Dienstleistungen unzufrieden.<sup>382</sup>

#### 4. Die Einführung der Metro oder Regionalbahn

Die Eröffnung von Metro- oder Regionalbahnlinien führt zu einer Beschleunigung der Neuen Stadt-Entwicklung und kann zu einem Zuwachs der Einwohnerzahl von mehr als 50 Prozent führen.<sup>383</sup> Mit der Einführung der Eisenbahn erreicht der Städtebau seinen Höhepunkt mit ca. 50.000 bis 100.000 Einwohnern.<sup>384</sup> Das Stadtzentrum und das funktionale ÖPNV-Netzwerk bringen eine neue dynamische Entwicklung- und eine mögliche Spekulationswelle mit sich.

#### 5. Der Bau des Stadtzentrums

Kurzfristiger Bau von Stadtzentrumsabschnitten auf der Grundlage einer langfristigen Zentrumsplanung ist notwendig. Aufgrund des Investments und der Pflege des ersten Zentrums mit einem begrenzten Budget und aus der tatsächlichen, noch niedrigen Einwohnerzahl und ihrer unzureichenden Nachfrage, resultiert die Gefahr ein schwaches Stadtzentrum auszubilden und dieses später deutlich teurer erneuern zu müssen.<sup>385</sup>

#### 6. Der schwankende Generationenbedarf

Die sich von Generation zu Generation verändernden Bedürfnisse der Einwohner müssen vorausgedacht werden. Die wechselnden Bedürfnisse der Einwohner hinsichtlich der neuen Wohnungen, Arbeitsplätze, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen stehen oft einer fehlenden Flexibilität derselben gegenüber (vgl. Abb.5.102<sup>386</sup>); dies ist oft der Anfang sozialer Konflikte.<sup>387</sup>

#### 7. Die Erneuerung Neuer Städte

Die schnelle und umfangreiche Alterung von Neuen Städten in kurzen Zeiträumen erzeugt **verschärfte Anforderungen an die Stadterneuerung**. Als eine „normale Stadt“ bekommt sie keine besondere Förderung des Staates mehr. **Der soziale Konflikt** erreicht oft auch zu diesem Zeitpunkt seinen Zenit. Die ehemalige Neue Stadt versucht dann in ihrer ersten Stadterneuerungsphase nicht nur eine materielle Erneuerung, sondern auch eine stadtgestalterische und kulturelle Erneuerung voranzutreiben.<sup>388</sup>

<sup>381</sup> Vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 73

<sup>382</sup> Vgl.: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: 1987, S. 78

<sup>383</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach dem Vergleichen der Beispiele

<sup>384</sup> Anmerkung des Verfassers: „Between 50,000 and a 100,000 people, the new town becomes mature and cannot be called new anymore, especially if it has succeeded in acquiring a regional function. vgl.: Nawijn, K.E.: 1979, S. 48

<sup>385</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. Der Abriss des Stadtzentrums in Harlow und Almere, nach weniger als 30 Jahren Benutzung.

<sup>386</sup> Vgl.: Golany, Gideon: 1976, S.102

<sup>387</sup> Anmerkung: z.B. In Harlow. vgl.: Gibberd, Frederick: 1980, S. 310-311

<sup>388</sup> Siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 51

Dies sind wichtige kritische Steuerungspunkte des Stadtwachstums. Das typische Problem ist, dass der physische Wachstumsprozess im Zeitraffertempo so verkürzt wurde, dass die psychischen Gewöhnungsprozesse der neuen Bewohner damit nicht Schritt halten konnten.<sup>389</sup> **Wegen des Massenwohnungsbaus** entstehen Konflikte zwischen den kurzfristigen und langfristigen Bedürfnissen in Hinblick auf die Veränderung der Gesellschaft und Wirtschaft, bzw. bei begrenzter Verwaltungskapazität und in Bezug auf das Budget.

Folgende Entwicklungstendenzen sind wichtig:

- Seit der dritten Generation der Neuen Städte gilt im Gegensatz zu der Blue-Print-Planung die Flexibilität als Grundsatz des Städtebaus, „must nevertheless be linked to **flexible operational objectives**, appropriate to the particular local context and to the possibilities of multiple changes.“<sup>390</sup>
- Die europäische Neue Stadt beruht auf Wirtschaftlichkeit, d.h. einer zeitgemäßen Entwicklung mit **maximaler Nutzung der lokalen Ressourcen**.
  - Schon die ersten Einwohner sollen so weit wie möglich mit Arbeitsplätzen, bzw. mit den lokalen Dienstleistungen und vorläufigen Infrastruktureinrichtungen versorgt werden.
  - Erst nach der mittel- und langfristigen „Reife“ der Bevölkerung und Stadtwirtschaft, beginnen die wichtigsten und teuren öffentlichen Einrichtungen und die regionale Eisenbahn sowie das Stadtzentrum damit, ihre Dienste anzubieten.
  - Die Metro-Linie so schnell wie möglich einzurichten ist eine neue Tendenz.
- In der Praxis hat die **Sozialplanung**, wie z.B. in Harlow, erfolgreich die Konflikte durch ein vernünftiges Bevölkerungsmanagement abgeschwächt, bzw. **einige vorläufige Maßnahmen getroffen**, wie etwa ein Shuttle-Bus-Service als Verknüpfung mit der Region in der Wirtschaftskrise. Insgesamt ist die **behutsame Koordinierung der Erschließung und Gesellschaftsentwicklung** in der Neuen Stadt-Entwicklung sehr wichtig

Diese ganzen Entwicklungsprozesse betragen normalerweise nicht weniger als 25 Jahre.<sup>391</sup> Ein **ganzheitlich abgestimmter Entwicklungs-Prozess** der Gesellschaft, der Wirtschaft und der Politik ist für eine „gesunde“ Gesellschaftsbildung sehr wichtig.

**Grundsatz:**

- **Langfristiger Entwicklungswille**  
Grundbedingung für die erfolgreiche Realisierung einer Neuen Stadt ist über **einen starken Initiator hinaus, jedoch ein langfristiger Entwicklungswille mehrerer Generationen von Entscheidungsträgern und Realisierenden**, von Staat, Region

<sup>389</sup> Vgl.: Reinborn, 1996, S. 11

<sup>390</sup> Siehe: Roullier, Jean-Eudes: 1993, S. VI

<sup>391</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Auflösung der Entwicklungsgesellschaft als Symbol des Ende der Entwicklung



und - oft mehreren - Gemeinden, die sich in der Verantwortung für die Neue Stadt durch Generationenwechsel ablösen.<sup>392</sup> Es ist außerordentlich eindrucksvoll, wie dieser Prozess des Stabswechsels bei allen untersuchten Städten funktionierte - und heute noch andauert.<sup>393</sup> Eine Stadt zu bauen ist ein Staffellauf. Das Geheimnis des Erfolges der untersuchten Neuen Städte liegt auch in dem Generationenübergreifenden langfristigen Entwicklungswillen der beteiligten Menschen, Institutionen und Regierungen, gleich welcher politischen Richtung begründet.

- **Konsequente hierarchische Planungsstrategie**

Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung einer Neuen Stadt ist eine konsequente Planungsstrategie, die von einem unverwechselbaren Stadtimagekonzept über eine einprägsame Entwurfsidee, etwa als Strukturplan, einen Masterplan zu Stadtteil-Plänen (Rahmenplänen) entsprechend den einzelnen Bauabschnitten bis zu Urban-Design-Guidelines und ggf. Gestaltungsbeiräten reicht. Diese Planungsstrategie kann sehr unterschiedlich ausfallen, liegt aber grundsätzlich allen Neuen Städten zu Grunde.

- **Kleinteilige und schrittweise Erweiterung**

In der aktuellen Entwicklung der Neuen Stadt-Quartiere sind die Stadterweiterungsprojekte in eigenständigen Einheiten und angemessenen Zeitschritten zu realisieren. Mit den stetig wachsenden Bedürfnissen gegenüber der materiellen Umwelt und sozialen Verbindungen, funktioniert das Stadtquartier als materielle wie immaterielle, d.h. insbesondere soziale Einheit **offensichtlich leichter, wenn eine gut durchdachte, nachhaltige, ganzheitliche Planung der Entwicklung einer gänzlich Neuen Stadt zugrunde liegt.**

- **Evolutionäre Realisierung**

„Recently the concept of a fixed finite size is being replaced by a more flexible framework providing for successive stage of development.“<sup>394</sup> Stadtplanung in der heutigen Zeit, ist auf Wachstum, Konsolidierung, Verdichtung und Veränderung angelegt. Alle untersuchten Beispiele zeigen, dass die Neuen Städte nicht nur **geplanten, sondern auch ungeplanten Entwicklungsprozessen unterworfen sind.**<sup>395</sup> Dem Planungsprozess entspricht es, wenn

<sup>392</sup> Anmerkung des Verfassers: „The idea of the Axe Majeur goes back to 1975, while the city itself was started in 1964.“ 1980 wird das Axe Majeur Projekt (20 km lang und mehre Kommunen von Paris durchschneidend, ) offiziell im Plan festgelegt, und 1989 beendet. Inzwischen wird die Lage der Axe in jeder Pläne genau behaltet. vgl.: Etablissement Public D' Amenagement Cergy-Pontoise: 1994, S. 17

<sup>393</sup> Anmerkung: z.B. Almere. Von der staatlichen Organisation, hin zu der Stadt Almere und der privaten Entwicklungsgesellschaft „Hart C.V.“. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 46, 51, 55

<sup>394</sup> Siehe: Galantay, Ervin Y.: 1975, S. 1

<sup>395</sup> Anmerkung: z.B. das zweite Stadtzentrum von Cergy-Pontoise. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 30

die Neue Stadt auf der Grundlage eines generellen Masterplans schrittweise wächst. Aber ungeplante Phänomene erscheinen zunächst wie krankhafte Störungen eines normalen Entwicklungsprozesses.<sup>396</sup> Mit etwas Abstand betrachtet, zeigen sich aber im Grunde die Entwicklungsprobleme eines gesunden Stadtorganismus, denen von vornherein Rechnung getragen werden sollte.

In den **chinesischen** Stadtentwicklungsprozessen ist die **Geschwindigkeit oft das** wichtigste Kriterium, die Neue Stadt muss in kürzester Zeit dem wirtschaftlichen Kreislauf Impulskraft geben - die Politik beseitigt dabei alle Hindernisse. Die Orientierung an der Entwicklungsgeschwindigkeit erzeugt ein **verstecktes Entwicklungsprinzip: alle schwierigen und zeitintensiven Aufgaben können verschoben werden** - die Sozialwohnungen, die Unterbringung der Wanderarbeiter, der Erhalt der ursprünglichen Landschaft, der Gesellschaft und der Geschichtelemente. Umgekehrt haben alle Aufgaben höchste Priorität, **welche auf dem Immobilien-Markt schnell und einfach zu entwickeln sind, ihn positiv beeinflussen oder direkten Profit erbringen** - prachtvolle Regierungsanlagen und Einkaufskomplexe, Gewerbeimmobilien (Büro, Geschäfte) etc..

Insgesamt hat die chinesische Neue Stadt aufgrund ihrer besonderen Finanzierungsquelle (siehe Kapitel 2.3.2) die wirtschaftliche Rentabilität als Voraussetzung, wirtschaftlich betrachtet hat die Neue Stadt folgenden Ablauf:

- Infrastrukturbau auf der Grundlage billiger **Landwirtschaftsflächen und Kredite** durch Darlehen der Banken.
- **Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf für die Immobilien** als Impulskraft der Neue Stadt verwenden, während ein sehr günstiger Preis beim Gewerbepark als Anziehungskraft dient und das Ziel hat, die Generierung von Steuereinnahmen zu erzeugen.
- Die ersten Einnahmen aus Grundstücksverkäufen zur Unterstützung **der öffentlichen Einrichtungen und der Landschaftsgestaltung** verwenden, damit die attraktiven Einrichtungen ein „Markenzeichen“ der Neuen Stadt für die Neuen Stadt-Bewohner setzen.
- **Die Erhöhung der Veräußerungspreise in der nächsten Phase** ermöglicht die Rückzahlung der Darlehen und Veräußerungsgewinne für die Stadt.
- Bei einer ausreichenden Einwohnerzahl wird **die Metro-Linie in der mittleren Phase eingeführt** - ca. 60 bis 70 Prozent der Erschließung sind fertiggestellt.

---

<sup>396</sup> Anmerkung des Verfassers: z.B. „For the incoming government of 1979 was hostile to the concept of regional policy, [...] It wound down the regional economic councils, as unnecessary [...] urged the New Town development corporations to hurry up their own demise, and then paradoxically, initiated Urban Development Corporations on the New Town pattern, to revive the inner cities, but with significant differences in emphasis.“ siehe: Ward, Colin: S. 67-68



**Abb. 5.103**

2008 wurde die Öko-Stadt Langfang (廊坊生态城) in der Hebei Provinz mit einer Fläche von 80 qkm gegründet, die Neue Stadt soll im Jahr 2020 fertiggestellt sein, 100 Prozent „saubere“ Energie, 100 Prozent nachhaltige Abwasser- und Müll-Behandlung sind die ehrgeizigen Ziele. Nach zwei Jahren Bauzeit gibt es nur das veraltete „Ausstellungszentrum“, der Investorenfirma „Shanghai Industrial Investment Co.Ltd“. Der Bauprozess ist stehengeblieben, weil das Grundstück in der strengen Kontrolle des Staates ist, welcher eine schnelle Entwicklung nicht zulässt.

Die grobe Planungsarbeit hinterlässt einige langfristige Probleme<sup>397</sup> - ist aber in der Markterschließung sehr erfolgreich - in einer kurzen Zeit wird eine eindrucksvolle schöne neue Welt erzeugt, wenn auch nur visuell. Die Hoffnung liegt darin, dass das Kapital, die Unternehmen, und die potenzielle hunderttausenden Bewohner das Potential „erkennen“, **eine neue moderne Gesellschaft und ein neues Leben** zu entwickeln. Deswegen ist das Neue Stadt-Projekt oft ein Pilotprojekt und Teil des modernen Stadtimages der großen Entwicklung chinesischer Metropolen (vgl. Abb. 5.103<sup>398</sup>).

#### - Start der Stadt mit einem Image

Das Image leitet den Städtebau der Neuen Stadt in China.<sup>399</sup> Ein starkes Image mit dahinter stehender ganzheitlicher Bedeutung, ist ein tief liegendes Bedürfnis der chinesischen Kultur. Dieses soll nicht als eine rein modische Erscheinung missbraucht werden, sondern langfristig von den Stadteinwohnern identifiziert werden können und eine positive Gesellschaftskultur wie auch soziale Verbindungen fördern, eine wesentliche Aufgabe der Stadtplaner.

#### - Start der Stadt - Wirtschaft als Motor der Entwicklung

Der Vorteil der chinesischen Neuen Stadt-Entwicklungsprozesse ist die Priorität des Stadtzentrums und der Wirtschaftsräume.<sup>400</sup> Außer der regionalen Infrastruktur wird das Stadtzentrum mit dem Wohngebiet im Umfeld stets zuerst gebaut, um ein starkes Stadtimage zu zeigen und gleichzeitig ein bequemes Versorgungszentrum für die neuen Bewohner bereitzustellen. Parallel dazu werden die entsprechenden Wirtschaftszweige etabliert.<sup>401</sup> Damit wirkt der Wirtschaftskreislauf so, dass gewisse Profiterträge in der Folge in weitere Infrastrukturmaßnahmen investiert werden.

#### - Innerhalb der rapiden Geschwindigkeit die Qualität des Städtebaus zu erhalten

In 21 Jahren vergrößerte die Stadt Shenzhen sich um 1.778.000 neue Bewohner - ungefähr 746 Prozent der alten Bewohner, 84.666 Menschen jedes Jahr. Mit der schnellen Entwicklung haben die Neuen Städte oft komplizierte soziale Aufgaben in Bezug auf die ursprünglichen Bewohner, die Zuwanderer, etc. hinterlassen.<sup>402</sup> Die früheren Neuen Städte traten

<sup>397</sup> Anmerkung: wie z.B. die „Stadt-Dörfer“ in Shenzhen. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 97

<sup>398</sup> Vgl.: Peng, Ligu: South Weekend, 5-11-2010

<sup>399</sup> Anmerkung des Verfassers: Das besondere Image wie das der Stadt „Anting - Made in Germany“, oder der „Stadt Yulong - „Seelenwandel“ der Stadt Lijiang“ wird als der wichtigste Teil der Stadtkultur propagiert.

<sup>400</sup> Die ersten entwickelten Stadtteile in der Bandstruktur von Shenzhen waren Luohu, und Shekou. Zwischen den zwei Stadtteilen gibt es nur sehr begrenzte Verbindungen aber sie hatten jeweils beste Anbindungen, zu Wasser und zu Land, mit Hong Kong, was insbesondere in der Anfangsphase sehr wichtig war. Im Bereich dieser beiden Stadtteile wurde die früheste wirtschaftliche Zone und der Industriepark von Shenzhen entwickelt. Q: Zhao, Yanjing: 2004, S. 37

<sup>401</sup> In Shenzhen ging der Städtebau von dem Industriepark aus. In Songjiang (Shanghai) und den anderen Uni-Städten wurden immer zuerst die Universitätsanlagen gebaut. Die Hafenstadt Luchao (Shanghai) baute erst den Tiefwasserhafen und das Logistikzentrum. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 86

<sup>402</sup> Anmerkung: Nach Yanjing Zhao, hat Shenzhen, insbesondere durch die schnelle Erweiterungsgeschwindigkeit durch die niedrigen Entwicklungskosten

schon in die Phase der Stadterneuerung ein während eine Vielzahl von Neuen Städten sich noch in der Planung und dem Bau befand.<sup>403</sup> Mit deren verlangsamter Entwicklung sollen die Entwicklungsziele der heutigen Neuen Städte nochmals geprüft werden.

**- Durch Wettbewerbe innerhalb der kurzen Planungszeit und Bauzeit die Stadtkultur verstärken**

Vor diesem Hintergrund spielt die Wettbewerbsphase eine wichtige Rolle, sie nimmt oft große Teile der Stadtplanungszeit ein. Eine einzigartige Entwurfsidee wird gesucht, welche Träger der Hauptteile der wichtigen Stadtkultur ist. Gleichzeitig wird deren Durchsetzbarkeit von erfahrenen Planern der Jury und der Regierung geprüft. Durch die weiteren Wettbewerbe wird die Idee innerhalb eines eingegrenzten Betrachtungsfeldes weiter vertieft. Mehrstufige Wettbewerben ersetzen bis zu einem gewissen Grad vorrausgehende gründliche Untersuchungen und ermöglichen oft die Schaffung eines eindrucksvollen Images.

---

(auf den Flächen billigen Ackerlandes) großen wirtschaftlichen Erfolg erzielt. Die Stadt ignorierte alle bestehenden Probleme, wie überalterte Bausubstanz, überfüllte Dörfer in der Stadt, Sozialwohnungsmangel etc. So gewann Shenzhen große Wirtschaftsdynamik im Vergleich zur Metropole Guangzhou etc. Von 1980 bis zum Jahr 2000 erhöhte sich der Umsatz der Industrie durch deren flächenmäßiges Wachstum in Shenzhen um 44 Prozent pro Jahr, die Dienstleistung wuchs nur um 29 Prozent, auch wenn die Mutterstadt Hong Kong in der Krise lag. vgl.: Zhao, Yanjing: 2004, S. 34

<sup>403</sup> Anmerkung: Chengqiao wird in 15 Jahren 110.000 neue Einwohner beherbergen und die New Town Luchao (in Shanghai) wird in der gleichen Zeit 800.000 Einwohner beherbergen. siehe: New Towns-Anhang Fallbeispiele, S. 112



## 5.6 Allgemeine Zusammenfassung

### a. Gründung der Stadt:

Unter dem Einfluss der Politik wie des Wirtschaftssystems, wird die Neue Stadt in jedem Land unterschiedlich gegründet. Dies wird hier als ein mögliches Spektrum vorgestellt, welches dabei helfen kann, die Entwicklung der Neuen Stadt zu verstehen. In der Geschichte der Neuen Stadt zeigt es eine gemeinsame Tendenz und den unveränderten Teil in der Entwicklung.

Tendenz	Basis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Akteure ändern sich von dem Staat hin zu der Stadt und Kommunen in Kombination mit Bürgerinitiativen</li> <li>- vielfältige Initiativen statt einseitiger Finanzierung</li> <li>- Der absolut „selbstständige“ Organismus entwickelt sich zu einem, in die Regionalentwicklung eingebetteten und integrierten Organismus</li> <li>- ein individuelles und dynamisches Modell statt einem statischen Modell</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Entwicklungsgesellschaft vertritt alle Interessen und koordiniert zwischen diesen</li> <li>- Die Stadt ist immer der Hauptinitiator, insbesondere in Bezug auf die soziale Verantwortung</li> <li>- Die Wertschätzung der ganzheitlichen Entwicklungsziele</li> <li>- Ein kontinuierliches, vielfältiges und hoch qualifiziertes Team aus Stadtplanern und Beratern</li> </ul>

Vor dem speziellen Hintergrund Chinas, obwohl die Gründung der Neuen Stadt in Bezug auf Organisation und Programme im Vergleich zu Westeuropa sehr ähnlich ist, schwächt die extreme politische Autorität und der fehlende Forschungshintergrund die Wissenschaftlichkeit der chinesischen Neue Stadt-Entwicklung. Die chinesische Neue Stadt-Regierung soll die fehlende Nachhaltigkeit daran erkennen und eine möglichst grundsätzliche Reform durchführen, auch soll innerhalb des Fachgebietes der Planungsarbeit eine wissenschaftliche Forschung und ein Planungsmodell aufgebaut werden.

### b. Bildung der Gesellschaft

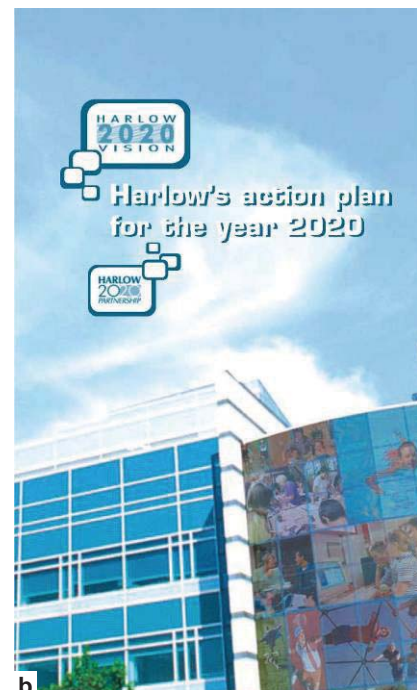
Arbeitsplätze, Wohnanlagen und Dienstleistungen ergeben zusammen die Ausgewogenheit der Neuen Stadt. **Eine nachhaltige Stadtgesellschaft** ist das Entwicklungsziel, dabei müssen die oben genannten Grundsätze vor dem konkreten Hintergrund der jeweiligen Neuen Stadt entworfen und geprüft werden. Die Neue Stadt bietet eigentlich eine gute Voraussetzung, eine ausgewogene und nachhaltige Stadtgesellschaft zu entwickeln, dies wird aber bisher noch wenig genutzt.<sup>404</sup>

<sup>404</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach dem Einzug versuchen die Neue Stadt-Bewohner von sich ausgehend soziale Kontakte in der neuen Gesellschaft zu entwickeln. Q: Frederic J Osborn, letter of 10 Feb 1956, in Michael Hughes „The letters of Lewis Mumford and Fredric J Osborn “. vgl.:

Das System der Entwicklungsgesellschaften „resolved at one stroke the perennial problem of how to fund new towns“, „but also destroyed the essence of Howard’s plan which was to fund the creation of self-governing local welfare states. Top-down planning triumphed over bottom-up.“<sup>405</sup> Eine Kultur einer „reifen“ Bürgerinitiative ist das beste Gegengewicht zu der einseitigen Machtkonzentration, eine Voraussetzung und ein Entwicklungsweg einer modernen, „gereiften“ Gesellschaft, jedoch ist dies bei Neuen Stadt-Entwicklungen naturgemäß nicht gegeben. Aber die frühzeitige Beteiligung der Bewohner wird in der Planungsrealität mit vielfältigen Formen - von der interdisziplinären Entwurfswerkstatt bis hin zum Bürgergutachten - praktiziert.<sup>406</sup>

Ab der letzten Generation Neuer Städte werden die **Interessen der Neuen Stadt-Bewohner** stärker berücksichtigt und auch große Anstrengungen auf die **Bildung der Gesellschaft durch Bürgerinitiativen** verwendet, bereits in der Startphase der Neuen Stadt kümmern sie sich um die Förderung einer sich selbstbildenden sozialen Stadtgesellschaft (vgl. Abb. 5.104). Die Erfahrungen der Sozialplanung in England haben gezeigt, dass die Einwohner der Neuen Stadt ein sehr großes Interesse daran haben, soziale Kontakte zu entwickeln und gemeinsam die Neue Stadt im Wachstum mit zu bilden,<sup>407</sup> dafür ist die Bürgerinitiative eine mögliche Plattform. Das hoch gesteckte Ziel Harlows: „We may well produce in the new towns a new type of citizen, a healthy, self-respecting dignified person with a sense of beauty, culture and civic pride.“<sup>408</sup>

In der modernen Stadtplanung ist **die Sozialplanung** zu einem unersetzbaren Faktor geworden.<sup>409</sup> Obwohl ihre Grundsätze in den verschiedenen Kulturkreisen sehr unterschiedlich sind, haben sie folgende gemeinsame Ziele: **Zufriedenheit und Glücksgefühl der Individuen, Sicherheit und Schutzgefühl sowie Identifikation mit der Gesellschaft.** Dafür sollen die Stadtplaner mit Hilfe der Sozialplanung rechtzeitig durch qualifizierte öffentliche Einrichtungen, ausreichende Arbeitsplätze und qualifizierte und vielfältige Wohnanlagen eine



**Abb. 5.104 a,b**  
*Harlow's Förderung der Stadtgesellschaft*  
 a: Harlow's Online Learning Initiative,  
 b: Harlow's action plan for the year 2020.

Bath: 1971

<sup>405</sup> Siehe: Hall, 1988, S. 93

<sup>406</sup> Vgl.: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung:

BBR-Online-Publikation, Nr.01/2007, S. 33

<sup>407</sup> Vgl.: Ward Colin: 1993, S. 53

<sup>408</sup> Anmerkung des Verfassers: Lewis Silkin hat darauf hingewiesen (House of commons Debates, Vol 422, Column 1091, 1946), seit der Neuen Stadt in England ab den 1950er Jahren gibt es ein Budget für soziale Entwicklung: „meant that its officers were seen as a source of financial support by every specialist local interest,“ inclusive „Arrivals Officer, someone employed to make regular visits to newly-arrived residents to advise on problems connected with the house itself, on the facilities of the neighborhood, medical services and schooling, shopping and public transport.“ and „Community House, one house should be held back from occupancy, to serve as a neighborhood centre and information exchange.“ siehe: Ward: 1993, S. 51

<sup>409</sup> Anmerkung des Verfassers: Nach dem Bericht „The needs of New Communities“, „It's now generally accepted that the Social Relation Officer has an important role to play as.“

realisierbare und nachhaltige neue Gesellschaft parallel zu der materiellen Umwelt entwickeln.

Das Jahrtausende Jahre alte monarchische System in China hat zu einem **fehlenden Bewusstsein für Ansprüche und Bedingungen in Bezug auf die Beteiligung der Bürger** geführt. Die einzelnen Personen und ihre Familien werden im Streben nach Wirtschaftswachstum allzu leicht vernachlässigt. Die aktuelle Wohnungsnot und die im Allgemeinen schlecht gebauten Wohnanlagen sind eine zweite Ursache für diese Vernachlässigung. Die „schweigende“ Gesellschaft ist noch völlig mit der beruflichen Karriere und der Deckung von materiellen Bedürfnissen beschäftigt. Bürgerinitiativen und eine Bottom-Up-Stadtplanung sind die Ausnahmen. Viele Neue Städte in China sind deshalb momentan nicht viel mehr als die „Summe von Gebäuden“. **Die Bedeutung einer Stadtgesellschaft und ihrer Entwicklung mit Hilfe der Sozialplanung als zentralem Mittel gesellschaftlicher Bindung ist in China noch wenig bekannt.**

Wenn sich der Immobilienmarkt in China von einem Versorgungsmarkt zu einem Nachfragemarkt wandelt, die modernen Dienstleistungen und die High-Tech-Industrie in China besser entwickelt sind und die Rekrutierung von hochausgebildeten Arbeitskräften die wichtigste Voraussetzung der Wirtschaftsentwicklung geworden ist, wird die Wichtigkeit der Gesellschaftsbildung in China, so wie in Europa, bewusst werden.

### **c. Planung und Entwurf der Stadt:**

Der heutige Flächennutzungsplan konzentriert sich auf die materielle Planung mit dem Ziel der Effektivität, auf dieser Ebene ist sein Arbeitsschwerpunkt und Arbeitsmaßstab viel höher als der, den Menschen direkt betreffende Maßstab. Die Bedürfnisse des Stadtbildes und der Stadtkultur werden eher über weitere Rahmenpläne und Bebauungspläne befriedigt. Die Flächennutzung soll aber die menschliche Lebensqualität nicht mindern, sondern eine positive Rahmenbedingung auf der Basis des Verständnisses der Bewohnerbedürfnisse sein. Auch soll ihre Durchsetzung für die weitere Gestaltung der städtebaulichen Umwelt und des Stadtlebens bewusst geprüft und durch parallele Flexibilität ergänzt werden. Das ist eine wesentliche Voraussetzung der Verwirklichung der immateriellen Bedürfnisse in Bezug auf die Flächennutzungsplanung - in der Praxis wird bewiesen, dass dies ein wichtiger aber oft vernachlässigter Teil in der Neuen Stadt-Planung ist.

Auf der Grundlage der theoretischen Forschung (siehe Kapitel 2) und der Untersuchung der Praxis mehrerer Generationen Neuer Städte (siehe Kapitel 2, 3) werden unter dem Thema der nachhaltigen Stadtentwicklung, die wichtigsten Eigenschaften der materiellen Umwelt, die die Neue Stadt aufwerten können, in folgenden Punkten nochmals betont:

- **Regionales Entwicklungsziel:** Eine angemessene Möglichkeit der Selbstständigkeit des Wirtschaftsektors, die Dienstleistung und Infrastruktur auf zwei Ebenen, nämlich erstens ein inneres selbstständiges Standbein und Wirtschaftsschwerpunkt und zweitens die regionalen Wirtschaftsressourcen und Bedarfseinrichtungen als Ergänzung der inneren Selbstständigkeit anzuwenden
- **Ökonomisches Entwicklungsziel:** Einbettung der Neuen Stadt tief in die regionalen Bedürfnisse und den jeweiligen prosperierenden Wirtschaftsraum, insbesondere in die Wirtschaftsfunktion und die Infrastruktur
- **Soziales Entwicklungsziel:** Die Mittelschicht als Hauptzielgruppe, aber dennoch eine ausgewogene, dynamische und nachhaltige Sozialmischung
- **Städtebauliche Entwicklungsziele:** Möglichst kompakte, flächensparende und ressourcenschonende Strukturen, zusammen mit der **ökologischen Einbettung in die Umwelt** der Umgebung. Außerdem ist die Flexibilität eine wichtige Forderung an das Stadtstrukturmodell
- Anpassung des **Nutzungslayouts** an die Bedürfnisse der Gesellschaft und der Nachbarschaft, der Stadtbewohner. Bei der Anordnung des Verkehrs und der Bedarfseinrichtungen soll es eine Rahmenbedingung sein, Nachbarschaftseinheiten fußläufig zu erreichen und die notwendigen Dienstleistungen anzubieten.
- Einbindung der Neuen Stadt in das regionale **Verkehrsnetzwerk** und Steigerung der Effektivität durch vielfältige Verkehrsverbindungen und dynamische Steuerung des Pendlerverkehrs. Im Innenbereich der Neuen Stadt ein vielseitiges, wohnverträgliches Verkehrssystem
- **Kulturelles Entwicklungsziel:** Es basiert auf einer ausgewogenen Gesellschaftsstruktur mit einer weitgehend funktionierenden Bürgerbeteiligung, eine Integration der lokalen Kultur und äußeren Dynamik und endlich ein qualifiziertes und identitätsstiftendes Stadtbild.

Die Verwaltungsmittel der **chinesischen** physischen Planung haben starke Schwächen, von der Rechtslage ausgehend, bis hin zu den Förderungsmitteln, insbesondere der Kontrolle der Durchsetzung des Entwicklungsziels beim Stadtbild auf Bebauungsplanebene und der aktuellen Urban-Design-Guideline.<sup>410</sup> So erzeugt die Differenzierung Spannungen zwischen dem Plan und seiner Realisierung, zwischen dem Entwicklungsziel und den praktischen Lebensbedürfnissen, zwischen der Blueprint-Planung und der Realität.

So bedarf die physische Planung der Neuen Stadt in China noch eines konkreteren Leitbildes und Kontrolle auf quantitativer Ebene, dies wird

---

<sup>410</sup> Vgl.: Hassenpflug: 2005, S. 250



begleitet von einer Reihe von Machbarkeitsstudien. Auf der Grundlage der globalen Planungsideologien „Nutzungsmischung und Förderung des ÖPNV/gemischten Verkehrs etc.“ soll mit tiefem Verständnis und der Prüfung des chinesischen sozialen und wirtschaftlichen Gegenwart dann ein Leitbild und ein Leitliniensystem daraus entwickelt und durch staatliche Institutionen und Forschungsorganisationen als Modell mit hoher Realisierbarkeit verbreitet werden.

Eine ganzheitliche nachhaltige Entwicklung, bei der Stadt wie der Gesellschaft, ist das Hauptziel der Neuen Stadt in China. Für die chinesische Stadtplanung sollten fachgerechte Ziele gelten:

- eine kompakte Stadt mit angepasster Dichte, von der Gesamtstruktur bis hin zur Entwicklung von Nachbarschaften, Gewerbe, Industrie, Stadtzentrum etc.
- Vermeidung aller Arten übermaßstäblicher Grundstücksverwendung
- die Nutzungsmischung fördern, mit dem Ziel der sozialen Nachhaltigkeit die Reihe von Planungsprozessen tiefgehend zu prüfen
- durch die Qualität und Quantität der Neuen Stadt, die Symbiose zwischen der urbanen Dichte und dem „Grünimage“ realisieren.

**Heute** stellt sich die Frage, wie die Stadtplaner eine Neue Stadt bauen können, bzw. wie die Neue Stadt aus sich heraus weiterwachsen und sich selbst korrigieren kann. Die Neue Stadt ist ein lebendiger Organismus, welcher parallel Reife und Innovation besitzt. Trotz der kurzen Bauzeit soll sie historischen und kulturellen Ansprüchen genügen und hohe städtebauliche Qualität aufweisen, ein Meisterwerk der Kultur und Städtebau-Kunst, wie beispielsweise Edinburgh oder Washington D.C..

Das bedeutet, dass Stadtplanung räumlich und zeitlich nicht nur auf dem Papier erfolgen soll, sondern auch bewusst alle **„Lebensphänomene“ eines Organismus** berücksichtigen muss.

Das bedeutet, das Wachstum ebenso Bestandteil dieser Phänomene ist, wie Konsolidierung und Schrumpfung, Verdichtung und Rückbau, Stadterneuerung und Neubau.

Die Voraussetzung dafür ist eine starke, nachhaltige Entwurfsidee, welche die nötige Elastizität besitzt, um alle diese Veränderungen aufzunehmen.

Wie die Entwicklungslinie der internationalen Neuen Stadt-Entwicklung, wird die chinesische Neue Stadt wahrscheinlich das größte Experimentierfeld des chinesischen Städtebaus sein. Auf der einen Seite sollen die Stadtplaner wie auch die Stadtverwalter die lokal ansässigen, wie auch die zukünftigen Stadteinwohner vor dem „unreifen“ Experiment schützen. Auf der anderen Seite sollen die Stadtforscher und Stadtplaner diese Chance auch nutzen, systematisch eine Serie behutsamer städtebaulicher Experimente durchzuführen, bis hin zu ganzheitlichen Entwicklungsthemen wie der „Öko Stadt“, die nur in einem holistisch

geplanten System funktionieren. Aus den daraus resultierenden Erfahrungen und Erkenntnissen sollen schließlich Leitbilder für die zukünftige chinesische Stadtentwicklung entwickelt werden. Dabei ist es besonders wichtig, dass die chinesischen Stadtplaner die Erfahrungen aus der internationalen Neue Stadt-Entwicklung gründlich erforschen und diese, ausgehend von den Bedürfnissen der Neuen Stadt-Gesellschaft, auf ihre Verwendbarkeit überprüfen.

# Anhang

## Zitatauszüge:

### Was ist die Rolle eines Stadtplaners bei der Realisierung einer Neuen Stadt?

von Warnier, Bertrand in „Cergy-Pontoise - du Projet a la Realite“ 2004

Freie Übersetzung in Auszügen aus o.g. Buch

1. Er muss sich mit dem zukünftigen Stadtbewohner identifizieren, mit seiner Bequemlichkeit, mit seinem allgemeinen Wohlbefinden.

Das bedeutet, man muss sich den Durchschnittsbewohner und sein tägliches Leben vorstellen - das reicht dann von der Frage der Lage der Briefkästen über den Schallschutz der Wohnung bis zu der Möglichkeit, „bei sich zu sein“, ohne von Fremden beobachtet zu werden...

2. Er muss den Komfort des Stadtbewohners organisieren, in der Wohnung ebenso wie in seinem Wohnumfeld.

Das bedeutet z.B., sich in die Eltern hinein zu versetzen, deren Kind draußen spielt; in die SchülerInnen auf dem Schulweg.

3. Er muss sich mit dem Stadtbenutzer identifizieren.

Beste Lage für Zentrum, Schulen, Sportanlagen, Busstationen etc. suchen; sich in die Rolle dessen zu versetzen, der zur Arbeit fährt; ein „Fahrradfahrer“ in der geplanten Stadt sein; der Kranke sein, der ins Krankenhaus muss.

4. Er muss sich in die Bedürfnisse der Entwicklungsträger hineinversetzen.

Sich sorgfältig mit der Verteilung der Wohnquartiere (die Kosten verursachen) und der Gewerbegebiete (die Geld einbringen) beschäftigen.

Eine ausgewogene Sozial-Alters-Wohn-Arbeitsstruktur anstreben Investoren suchen, Verwaltungsprozesse beschleunigen.

Sich die Neue Stadt in 15, 30 Jahren vorstellen, ohne sich von unrealistischen Phantasien missbrauchen zu lassen.

5. Er muss sich in diejenigen hineinversetzen, deren Aufgabe es ist, zu realisieren.

Das sind die Architekten, die Ingenieure und die Landschaftsplaner, die das „Sichtbare“ schaffen, und damit der Stadt ihr Image und ihre Identität geben.

6. Er muss (mit anderen) die Stadt konzipieren, realisieren und ihr „Leben einhauchen“.

Als Puzzle mit vielen Facetten muss der Stadtplaner die Stadt auf einem Territorium verankern, in verschiedenen Maßstäben.

Im großen Maßstab, d.h. der Geographie, der Lage, der Topographie, als Grundlage einer langfristigen Entwicklung.

Im kleinen Maßstab, d.h. die Verwurzelung in der Geschichte des Ortes, die Erhaltung der gebauten Vergangenheit, der Denkmäler, der Kirchen, der traditionellen Architektur, der räumlichen Organisation der kleinen und großen Orte.



Es ist auch die Aufgabe, mit Hartnäckigkeit das Kulturerbe von morgen zu schaffen – mit den Qualitäten einer Architektur des Momentes.

Er muss das Gleichgewicht im Auge haben zwischen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistung, Erholen etc.

Und – sinngemäß (Bibliothèque, Aerotrain) – er muss versuchen, der Stadt eine besondere Qualität einzupflanzen (Beispiel Bibliothek).

## Quellenverzeichnis:

### I. Theorie 理论:

#### I-I. New Town Planung 新城规划

**Becker, Jessen, Sander** [Wüstenrot Stiftung Ludwigsburg]: Ohne Leitbild? - Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart: Krämer, 1999

**Bundesamt für Bauwesen and Raumordnung:** Neue Stadtquartiere Bestand und städtebauliche Qualitäten (BBR-Online-Publikation. Nr.01/2007), 2007

**Deputy Prime Minister and the first Secretary of State (UK):** Government's Response to the Transport, Local Government and the Regions Committee Report: 'The New Towns: Their Problems and Future" (cm5685), London: The Stationery Office, 2002

**Dong, Jianhong:** Urbanization and the Development of Small Towns. In: Urban Planning Forum, 1999(1), S. 5. 董鉴泓: 城镇化与发展小城镇, 城市规划汇刊 199901, S. 5

**European New Towns Platform:** European News Towns Platform Newsletter (N). Issue No.4 November-December 2002.

**Fisher, Robert:** Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier, New York: Basic Books, 1977.

**Galantay, Ervin Y.:** New Towns. Antiquity to the Present, George Braziller, Inc. New York 1975

**Golany, Gideon:** New Towns Planning and Development: a World-wide Bibliography, Washington, D.C., Hong Kong, and London: Urban Land Institute, 1973

**Golany, Gideon:** New-Town Planning: Principles and Practice, New York: Wiley, 1976

**Pierre, Merlin:** The New Town Movement in Europe. In: *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 451, Changing Cities: A Challenge to Planning (Sep., 1980), S. 76-85

**Hall, Peter:** New Town - the British Experience, the Town and Country Planning. London: Association by Charles Knight & Co.Ltd., 1972

**Hardy, Dennis:** From New Towns to Green Politics: Campaigning for Town and Country Planning, 1946-1990: From New Towns to Green Politics, Routledge Chapman & Hall, 1991

**House of Commons & Communities and Local Government Committee (UK):** New towns: Follows-up, London: The Stationery office Limited, 2008.

**House of Commons:** The New Towns: Their Problems and Future (R).London: The Stationery Office Limited, 27<sup>th</sup> July 2002.

**Howard, Ebenezer.:** Garden Cities of Tomorrow, London: Faber, 1946

**Huang, Shengli; Ning, Yuemin:** Constructions and Implications of Foreign new towns. In: Modern Urban Research, H. 4, 2003. 黄胜利, 宁越敏: 国外新城建设及启示, 现代城市研究, 2003, 4

**Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut:** Neue Stadtteile in Europa-Planung und Realisierung, Stuttgart: Magistrat der Stadt Wien, 1999

**Irion, Ilse; Sieverts, Thomas:** Neue Städte, Stuttgart: Deutsche Verlagsanstalt, 1991

**Levin, P.H.:** Government and the Planning Process. An Analysis and Appraisal of Government Decision-making Processes with Special Reference to the Launching of New Towns and Town Development Schemes, London: George Allen & Unwin Ltd, 1976

**Li, Jianbo:** New Thinking on Improving the Management Model of New Towns in China. In: Modern Urban Research, H. 4, 2003. 李建波: 对完善我国新城管理模式的一些新思考, 现代城市研究, 2003, 4.

**Lock, David:** The new towns--their problems and future. (Off the Fence). In: Town and Country Planning, April 1, 2002

**Michelle, Provoost:** »New Towns « an den Fronten des Kalten Krieges Moderne Stadtplanung als Instrument im 391

Kampf um die Dritte Welt. In: Archplus, H.183, 2007

**Osborn, Frederic; Whittick, Arnold:** The New Towns: The Answer to Megalopolis, New York: Cambridge, Mass., M.I.T. Press, 1963

**Osborn, Fredric:** Green-Belt Cities: The British Contribution, London: Faber and Faber, 1946.

**Roullier, Jean-Eudes:** Research and Innovation Representative: 25 years of French New Towns, Paris: Gie Villes Nouvelles de France, 1993

**Rogers, Archibald C:** Systems Design: An Overview. In: James Bailey, eds, New Towns in American: the Design and Development Process (M). New York: American Institute of Architects, 1970

**R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony:** New Towns in East and South-east Asia, Planning and Development Hongkong, London: Oxford University Press, 1987

**Saiki, Takahito; Freestone, Robert; Van Rooijen, Maurits:** New Garden City of the 21s Century? Kobe: Kobe Design University, 2002

**Shen, Lei:** Unlimitedness and Balance - Urban Planning under Rapid Urbanization Period, Beijing: China Architecture & Buildings Press, 2007 **沈磊:** 无限与平衡——快速城市化时期的城市规划, 中国建筑工业出版社, 2007

**TCPA:** The New Towns. Their Problems and Future, Memorandum Inquiry by the Urban Affairs Sub-Committee of the Transport, Local Government & the Region as Committee, House of Commons.

**TCPA:** 1899-1999 Tomorrow & Tomorrow - the TCPA's first hundred years, and the next....., Carlton House Terrace 1999 <http://www.tcpa.org.uk/>

**TCPA (Town and Country Planning Association)** , <http://www.tcpa.org.uk/>

**Tsenkova, Sasha:** Places and People: Planning New Communities, Faculty of Environmental Design, University of Calgary, 2006

**U. S. Department of Housing and Urban Development:** Planning New Towns. National Reports of the U.S. and the U.S.S.R. 1981

**Ward, Colin:** New Town, Home Town- The lessons of experience, Calouste Gulbenkian Foundation, London 1993

**Zhang, Jie; Zhao, Ming:** Theories and Practices on the New Towns`planning: Deduction of Garden City Theory-Research on the planning and design of new town centre area. Beijing: China Architecture & Building Press, 2005. **张捷, 赵民:** 新城规划的理论与实践——田园城市思想的世纪演绎, 中国建筑工业出版社, 北京, 2005

**Zhang, Jie; Xiong, Kui:** Research on the planning and design of new town centre area. In: City Planning, H. 7, 2003, S. 49-53. **张捷, 熊馐:** 新城中心区规划设计探索, 规划师, 200307, S. 49-53

## **I-II. Stadtplanungsthorie 城市规划理论**

**BBSR Fachbeiträge:** Rückblick-Stadtentwicklung und Städtebau im Wandel. Q: <http://www.bbsr.bund.de>

**BBSR Fachbeiträge:** Brigitte Adam, Kathrin Driessen, Angelika Münter: Wie Städte dem Umland Paroli bieten können, RuR 5/2008 Q: <http://www.bbsr.bund.de>

**BBR Fachbeiträge:** Nachhaltige Stadtentwicklung- eine Gemeinschaftswerk Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung 2004, Q: <http://www.bbsr.bund.de>,

**BBR Fachbeiträge:** Stadtentwicklung und Städtebau in Deutschland 2000, Bonn, 2000

CHARTA VON MACHU PICCHU - Schlussdokument der Internationalen Tagung von Lima und Cuzco, Peru, 12. Dezember 1977

**Collins.R, Collins.C:** The Birth of Modern City Planning. New York: Phaidon Press, 1965.

**Deutscher Bundestag:** Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung 2004: Nachhaltige Stadtentwicklung - ein Gemeinschaftswerk, 2004, Drucksache 1 5/4610

**Eggert, Silke:** Stadt- und Regionalplanung in Frankenreich und Deutschland, München: Grin Verlag, 2002

**Elieel, Saarinen:** The City, its Growth its Decay its Future, New York: Reinhold Publishing Corporation, 1943

**Gehl, Jan:** Leben zwischen Häusern: Konzepte für den öffentlichen Raum, Jovis Verlag, 2011

**Hall, Peter:** Cities of Tomorrow, Cambridge: Basil Blackwell, 1989

- Hall, Peter:** The future of cities, London: University College of London, 1999
- Jessen, Johann; Meyer, Ute; Schneider, Jochem; Wolf, Thomas:** Stadtmachen.eu, Urbanität und Planungskultur in Europa, Wüstenrot Stiftung (Hg.), Stuttgart: Karl Krämer Verlag, 2008
- Jessen, Jochen:** Städte umbauen. Stuttgart, Universität Stuttgart, Diss., 2007
- Lee, Seog-Jeong:** Das Stadtbild als Aufgabe. Wege zu einer ganzheitlichen Stadtbildplanung. Stuttgart, Stuttgart Univ., Diss., 1995
- Lynch, Kevin:** The Form of Cities. In: Scientific America, Vol. 190, H. 4, 1954
- Lynch, Kevin:** The Image of Cities, MIT Press (MA), 1960
- Mitscherlich, Alexander:** Die Unwirtlichkeit unserer Städte: Anstiftung zum Unfrieden, Suhrkamp Verlag, 1965
- Micheau, Michael, Zhang Jie, Zou Huan:** 40 ans d'Urbanisme en France, Social Sciences Academic Press (China) 2007
- Olsen, Donald J:** Town Planning in London. The eighteenth&nineteenth Centuries, London: Yale University Press, 1982
- Reinborn, Dietmar:** Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Kohlhammer, 1996
- Sitte, Camillo:** Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätze, Wien, Birkhäuser Architektur, 1909
- Tagliaventi, Gabriele:** The city of the Chancellor, or the polycentric model of the city within the city for Europe in the 21st century, 03.11.2011 www.avoe.org
- Tang, Zilai:** Influences of Conceptions on Postwar Urban Planning in the West. In: Urban Planning Forum, H. 6, 1998. **唐子来:** 理念对于西方战后城市规划的影响, 城市规划汇刊, 1998, S. 6
- Trieb, M:** Stadtgestaltung Theorie und Praxis, in Bauweltfundamente Bd. 43, Düsseldorf: Bertelsmann Fachverlag, 1974
- Weber, Dietmar:** Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart: Kohlhammer, 1996
- Wildavsky, Aaron:** If Planning is Everything, Maybe it's Nothing, Policy Sciences 4, Amsterdam, Elsevier Scientific Publishing Company, 1973, S. 127-153.
- Le Corbusier:** Kinder der Strahlenden Stadt, Stuttgart: Hatje, 1957
- Le Corbusier:** The Athens Charter, New York: Grossman Publishers, 1973
- Wei, Yingtao:** Comprehensive study of the different city types in modern China, Sichuan: Sichuan University Press, 1998 **魏瀛涛:** 中国近代不同类型城市综合研究, 四川大学出版社, 1998
- Gu, Chaolin:** Urban Sociology, Nanjing: Southeast University Press, 2002. **顾朝林:** 城市社会学, 南京, 东南大学出版社, 2002

### **I-III. Urbane Entwicklung von China und den anderen Entwicklungsländern 发展中国家**

- Charles, Correa:** Housing and Urbanization, London: Thames & Hudson, 2000
- Boerschmann, Ernst:** Anlage Chinesischer Städte, nach einem Vorträge in der Märkschen Arbeitsgemeinschaft der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues am 3. April 1924
- Chen, Yingfang:** die Stadterschließung - die Politische Soziologie der Stadträume-Erweiterung, Shanghai Ancient Books Publishing House, 2009. **陈映芳:** 城市大开发——空间生产的政治社会学, 上海古籍出版社, 2009
- Deubner, Axel:** Bauen und Wohnen in China, Tübingen : Arbeitskreis Architektur, 1976
- Institut für Baustofflehre, Bauphysik, Technischen Ausbau und Entwerfen, Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart:** Planen und Bauen in Entwicklungsländern. Dokumentation des Symposiums am 3. und 4. Juni 1993 an der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart, Stuttgart, 1993
- Dong, Jianhong:** Constructionhistory of Cinese Cities, Beijing: China Architecture & Building Press, 2004. **董鉴泓:** 中国城市建设史, 中国建筑工业出版社, 北京, 2004
- Fei, Xiaotong:** Chinese Native Soil Society, Shanghai: Shanghai People Publishing House, Shanghai Century Publishing Group, 2007. **费孝通:** 乡土中国, 上海世纪出版集团. 上海人民出版社, 上海, 2007



- Finance Department of the Ministry of Construction:** Statistical Yearbook of Chinese Cities. Beijing: China Architecture & Building Press, 1998. **建设部综合财务司:** 中国城市建设统计年报, 中国建工出版社, 1998
- Finnane, Antonia:** Speaking of Yangzhou: a Chinese City, 1550-1850, by Harvard University Asia Center, Cambridge, Massachusetts, USA, 2004 **安东篱:** 说扬州: 1550-1850 年的一座中国城市, 中华书局, 北京, 2007
- Gao, Yuan; Lin, Yongle:** Analysis of Chinese ancient building isomorphism phenomena of culture. In: Journal of Chang'an University, Vol. 21, H. 1, 2004.03, S. 47-50. **高源, 林永乐:** 中国古代建筑文化中的同构现象解析, 2004, S. 47-50
- Ge, Jianxiong:** Die Entwicklung der chinesischen Bewohner, Fujian: Fujian People Publishing House, 1991 **葛剑雄:** 中国人口发展史, 福建, 1991
- Gu, Chaolin; Yu, Taofang; Li Wangming:** Die Layout, Entwicklungsprozesse und Hintergrund der chinesischen Verstädterung, Beijing: Science Press, 2008. **顾朝林, 于涛方, 李王鸣:** 中国城市化格局、过程、机理, 科学出版社 2008
- Guo, Baohong:** A Marxist Perspective of "the Constantly Growing Material and Cultural Demand of the People". In: Journal of Ningbo University (liberalarts edition), Vol. 24, H.1 Jan. 2011, S. 63-67
- Hassenpflug, Dieter:** Der Urbane Code China, Bauwelt Fundamente 142, Bauverlag und Birkhäuser, 2009
- He, Congrong:** Supposition about the residential division of Pingkangfang in Chang'an in Tang Dynasty, Architecture, H. 2, 2007, S. 59-67. **贺从容:** 唐长安安康坊内割宅之推测, 《建筑师》2007 年 第 2 期, S. 59-67
- He, Yaju:** History of Ancient Chinese City Planning. Beijing: China Architecture & Building Press, 1986. **贺业钜:** 中国古代城市规划史, 中国建筑工业出版社, 1986
- Hu, Deyong; Li, Jing; Chen, Yunhao; Zhang, Bing; Peng, Guangxiong:** An analysis of urban expansion and its dynamics based on multi - Temporal landsat data 2006. In: Remote sensing for land & resources, H. 4, 2006, S. 46-54
- Hu, Huanyong; Yan, Zhengyuan:** Populated Areas and Sparse Area and their Geographical Background in China, 02.09.2011, [www.cbe21.com/subject/geography/html/070203/20023/2002326\\_1471.html](http://www.cbe21.com/subject/geography/html/070203/20023/2002326_1471.html), **胡焕庸 严正元:** 我国的人口密集区和稀疏区及其地理背景
- Hua, Lanhong:** Reconstruct China- 30 years of urban planning, Beijing: Joint Publishing, 2006. **华揽洪:** 重建中国——城市规划三十年, 生活读书新知三联书店, 2006
- Jia, Xijin:** Civil Society and NGO in China: Development and Current Situation. In: Grassroots Democracy in China: 2002, Northwestern University Press, 2003(4), S. 92-131. **贾西津:** 中国公民社会和 NGO 的发展与现状。李凡主编《中国基层民主发展报告: 2002》, 西北大学出版社, 2003.4, S. 92-131
- Li, Chi:** Studies on Development and Growth Control of Urban New Area in the High-Speed Urbanization Trend, Ort: China Architecture & Buildings Press, 2006 **李翹:** 走向理论之城——快速城市化进程中的城市新区发展与增长调控, 中国建筑工业出版社, 2006
- Li, Chunling:** The Growth and Present Situation of the Chinese Middle Classes. In: Jiangsu Social Sciences, H. 5, 2008, S. 68-77. **李春玲:** 中国中产阶级的增长及其现状 《江苏社会科学》2008 年第 5 期 S. 68-77
- Li, Chunling:** Status Quo, Malaise and Social Responsibility of the Middle Calss, 2011.0307, People's Daily Online, <http://cpc.people.com.cn>, 03.11.2011 **李春玲:** 中产阶级的现状、隐忧及社会责任 2011.0307, 人民网, 人民论坛
- Li, Xiacong:** Geographical Researches, Shandong: Shandong Education Press, 2007. **李孝聪:** 历史城市地理, 山东教育出版社 2007
- Li, Qiaoning:** the Phenomenon of the Drift of Farmers to the Cities in the 1950s. In: The 21<sup>st</sup> century, H. 12, 2005. **李巧宁:** 1950 年代农民流向城市现象考察, 二十一世纪, 2005(<http://www.cuhk.edu.hk/ics/21c>)
- Li, Wu:** Die Urbanisierungsprozesse von China in 1978 - 2000, HPRC The History of the People's Republic of China, 12.06.2003, [http://www.hprc.org.cn/gsyj/jjs/chsjs/200909/t20090912\\_30944.html](http://www.hprc.org.cn/gsyj/jjs/chsjs/200909/t20090912_30944.html), 03.11.2011
- Liu, Chengbin; Feng, Xiaotian:** Degree of Satisfaction on Migration of the Three-Gorges Migrants: Transition and Causes. In: Population Research, vol. 31, January 2007, S. 76-85. **刘成斌, 风笑天:** 三峡移民迁移满意度的转变及其根源 原载《人口研究》, 2007 年第 1 期, S. 76-85

- Liu, Dunzhen:** History of Ancient Chinese Architecture, Beijing: Chinese Architecture Industry Press, 1984. **刘敦桢:** 中国古代建筑史, 中国建筑工业出版社, 北京, 1984
- Liu, Haitao:** Tianjin concession and old city: Cultural interaction in the process of modernization, Urban history research 15-15, Tianjin Social Science Academy Publishing House, 1988, S. 104-107. **刘海涛:** 天津租界和老城区: 近代化进程中的文化互动, 城市史研究 15-15 辑, 天津社会科学院出版社, 1998, S.104-107
- Liu, Huihao:** The Middle Class's Growth and Steady Development of Financial Market. In: Finance & Trade Economics, H. 2, 2004, S. 9-15. **刘惠好:** 中产阶层崛起与金融市场稳健发展
- Liu, Tianshi:** "He, Zuoxiu kritisiert Liang, Sicheng". In: Southern People Weekly, 2005.12.15. 何祚庥批判梁思成, 南方人物周刊, 2005 年 12 月 15 日 12:56
- Lu, Dadao:** The Understanding and Suggestions of Mass Urbanization and Regional Development in China, 05.06.2011, [http://www.casad.cas.cn/yslt/200605/t20060511\\_43780.html](http://www.casad.cas.cn/yslt/200605/t20060511_43780.html). **陆大道:** 关于我国大规模城市化和区域发展问题的认识和建议
- Needham, Joseph:** Science and Civilisation in China Volume 7: The Social Background, Part 2, General Conclusions and Reflections, Cambridge: Cambridge University Press, 2008
- Peng, Yigang:** Landscapes of Traditional Ethnic Group, Beijing: China Architecture & Building Press, 1994. **彭一刚:** 传统村镇聚落景观, 中国建筑工业出版社, 北京, 1994
- Qi, Xia:** Economic History of the Song State. Shanghai: Shanghai People Press, 1988, S. 932-933 **漆侠:** 宋代经济史, 上海人民出版社, 1988 年, 下册, S. 932-933
- Song, Rentao:** Preliminary study on Urban Population Structures in Warring Period, Qin and Han Dynasties, farmer-centred. In: Journal of Historical Science, H. 5, 2006. **宋仁桃:** 战国秦汉城市人口结构初探——以农民问题为中心, 史学月刊, 2006 年 05 期
- Wang, Di:** Street Culture in Chengdu: Public Space, Urban Commoners, and Local Politics 1870-1930 Board of Trustees of the Leland Stanford Junior University, Beijing: Simplified Chinese Edition China Renmin University Press, 2006. **王迪:** 街头文化 成都公共空间/下层民众与地方政治, 1870-1930, 中国人民大学出版社, 北京, 2006
- Wang, Jianguo:** Based on the Urban Design of Large Scale City Space form Research. In: Science in China, Vol. 39, H. 5, 2009, S. 830-839. **王建国:** 基于城市设计的大尺度城市空间形态研究 《中国科学》杂志社, 2009 年 第 39 卷 第 5 期, S. 830-839
- Ruan, Yisan:** City protect record, Shanghai: Tongji University Press, 2001 **阮仪三:** 护城踪录, 同济大学出版社, 上海, 2001
- Shanghai Housing Construction Record,** 03.11.2011 <http://www.shtong.gov.cn>, 上海住宅建设志
- Su, Bai:** Luoyang city in the Northern Wei Dynasty and mausoleum in North Mang. In: Cultural Relic, Cultural Relics Publishing House, H. 7, 1987, S. 40-52. **宿白:** 北魏洛阳城和北邙陵墓, 文物 1978 第七期, S. 40-52
- Su, Bai:** Exploration of the townsite in Wei and Tang Dynasty. In: Proceedings for the 30th anniversary of archaeology major in Beijing University. Beijing: Cultural Relics Publishing House, S. 284. **宿白:** 魏唐城址类型初探 (提纲) 纪念北京大学考古专业三十周年论文集, 文物出版社, 1990, S. 284
- Wang, Fujun; Shen, Chongji:** Problems and government support policy suggestions in the process of resources city transformation in the northeast three provinces. In: Industrial Technology and Economy, Vol. 26 H. 7, 2007, S. 17-18. **王福君, 申崇纪:** 东北三省资源型城市转型过程中的问题及政府扶持政策建议, 工业技术经济, 2007 Vol. 26 Nr.7 S.17-18
- Wang, Jun:** The plan for Beijing's new district made by Liang, Sicheng and Chen, Zhanxiang in the 1950s: a historic review. In: City Planning, Vol. 25, H. 6, 2001, S. 50-58. **王军:** 梁陈方案的历史考察-谨以此文纪念梁思成诞辰 100 周年并悼念陈占祥逝世, 城市规划, 2001 年第 25 卷第 6 期
- Wang, Maofu; Zhang, Mingyi:** The push-pull role of environment in China's reservoir Immigrants to return moves - Five large reservoir Immigrants to return moves as an example. In: Population Science of China, H. 3, 2000, S. 52-57. **王茂福, 张明义:** 环境在中国水库移民返迁中的推拉作用——以五大水库移民返迁为例, 《中国人口科学》2000 年第 3 期

- Wang, Yuelong:** Empirical Estimate the Different Impact of Landing Price on Housing Among Regions - Based on the Survey Data From Ministry of Land and Resources. In: South China Journal of economics, H. 3, 2011, S. 29-42.
- 王岳龙:** 地价对房价影响程度区域差异的实证分析——来自国土资源部楼盘调查数据的证据, 南方经济, 2011 年第 3 期
- Wu, Liangyong:** Dissertation and research collection of Wu, Liangyong: Meet the coming of the new century (1986 - 1995), Beijing: China Architecture & Building Press, 1996. **吴良镛:** 城市论文研究集: 迎接新世纪的来临(1986 - 1995)
- Wu, Qiyan; Luo, Yan:** Comparison of Gentrification between Chinese and Western Cities. In: City planning review, Vol.31, H. 8, AUG. 2007, S. 30-35. **吴启焰, 罗艳:** 中西方城市中产阶级化的对比研究, 城市规划 2007 年第 31 卷第 8 期
- Weber, Max:** Wirtschaft und Gesellschaft, Paderborn: Voltmedia, 2006
- Wei, Haoyan:** From Homecourt to City - Urban Space Center of Ancient China. In: Journal of Chongqing Jianzhu University, Vol. 21, H. 3, Jun 1999 **魏皓严:** 从家院到城市 — 中国古代城市空间中心谈
- Wu, Liangyong:** Arbeit von Liang, Sicheng, Beijing: China Architecture & Buildings Press, 2001. **吴良镛:** 《梁思成全集(1-9 卷)》, 中国建筑工业出版社, 2001.
- Wu, Weijia:** Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, München: Techn. Univ., Diss., 1993
- Wu, Nelson Ikon; Dollinger, Elisabeth; Kuntze, Hertha:** Architektur der Chinesen und Inder : die Stadt der Menschen, der Berg Gottes und das Reich der Unsterblichen, Ravensburg: Maier, 1963
- Xian, Liqiang:** Aesthetic Comparison of the Garden Images between the Chinese and Western Literature. In: Forum on Chinese Culture, 2006.2, S.150-155. **咸立强:** 中西文学作品花园意象的审美意蕴比较, 中华文化论坛, 2006.2, S.150-155
- Xian, Zude :** Construction of Small Towns and Rural Labor Force Shifting, Beijing; China Statistics Press, 2001. **鲜祖德:** 小城镇建设与农村劳动力转移, 中国统计出版社, 2001
- Xie, Yingting:** The planning control of non-urban development land- Xiamen as an example. In: Urban Planning Forum, H. 4 (General H. 158), 2005 **谢英挺:** 非城市建设用地控制规划的思考——以厦门市为例, 城市规划学刊 2005 年第 4 期总第 158 期
- Yang, Xiaoyan:** Forschung über die Verbindung von dem quadratischen System und den stufigen Räumen der alten chinesischen Städte. In: New Arts, Vol. 28, H.3, 2007, S. 68-82. **杨小彦:** 中国古代城市方形制度与等级空间关系初探, 新美术: 2007 年第 3 期总第 28 卷
- Ye, Nanke:** Marginal Person, Transformation personality in Large Transition Times. Shanghai: Shanghai People Publishing House, 1996, S. 147. **叶南客:** 边际人: 大过渡时代的转型人格. 上海: 上海人民出版社, 1996,, 247.
- Yu, Kongjian; Wang, Sisi; Li, Dihua; Qiao, Qing:** Ecological baseline for Beijing's urban sprawl - Basic ecosystem services and their security patterns. In: City Planning, Vol.34, H. 2, Feb. 2010, S. 19-24 **俞孔坚, 王思思, 李迪华, 乔青:** 北京城市扩张的生态底线——基本生态系统服务及其安全格局, 城市规划, 2010 34 卷第二期
- Zeng, Zhaofen:** Essays in Tsinghua, Beijing: Tsinghua University Press, 2004 **曾昭奋:** 清华园随笔, 清华大学出版社 2004
- Zhang, Guangzhi:** Über „Stadt“ in der frühen Dynastie in China, In: Cultural Relics, H. 2, 1985, S. 61 **张光直:** 关于中国初期“城市”这个概念, 文物 1985 年第 2 期, 第 61 页
- Zhang, Yongqiang:** Space Research 2 - Self-organization of Urban Space Development and Urban Plannig. Nanjing: Southeast University Publishing, 2006. **张勇强:** 空间研究 2— 城市空间发展自组织与城市规划, 东南大学出版社, 2006
- Zhang, Yuhuah:** The history of Chinese Cites. Tianjin: Baihua literature and Art Publishing House, 2003. **张驭寰:** 中国城池史, 百花文艺出版社, 天津, 2003.
- Zhao, Yaohui; Liu, Qiming:** Die Geschichte der Landflucht in China 1949-1985. In: Chinese Journal of Population Science, 1997 **赵耀辉/刘启明:** 中国城乡迁移的历史研究: 1949~1985, 《中国人口科学》1997

**Zhang, Zhengke:** From old City to new Town - die Wuhu Stadt Entwicklungsstrategie, Anhui: An Hui People Press, 2005  
**章征科 :** 从旧埠到新城: 20 世纪芜湖城市发展研究 安徽人民出版社 2005

**Zhou, Yixing:** The City Geography, Beijing: The Commercial Press, 1995. **周一星:** 城市地理学, 商务印书馆

**Zou, Denong; Mi, Ning:** Overview of Chinese Architecture`s Design Environment Renovation From the Phenomena of National Grand Theater. In: Journal of Tianjin university (social sciences), Vol. 5, H. 4, 2003.10, S. 304-307 邹德依, **米宁:** 从国家大剧院现象看中国建筑创作环境的刷新,天津大学学报(社会科学版) 第5卷第4期, 2003年10月

**Zhou, Yixing; Meng, Yanchun:** Suburbanization Trend in Chinese Big Cities. In: Urban Planning Forum, H. 3, 1998. **周一星, 孟延春:** 中国大城市的郊区化趋势, 城市规划汇刊,1998,3

National Bureau of Statistics of China, <http://www.stats.gov.cn>, 04.11 2011 “中国国家统计局” (<http://www.stats.gov.cn/>)

**HPRC** The History of the People's Republic of China“中国国史网” (<http://www.hprc.org.cn/>)

National Population and Family Planning Commission of P.R.China“中国人口与计划生育网” (<http://www.npfpc.gov.cn/>)

## **I-V. Sonstige Theorie 其他理论研究**

**Bendix, Reinhard; Max, Weber:** an intellectual portrait, California: University of California Press, 1977, S. 100

**Jencks, Charles:** The Language of Post-Modern Architecture, New York: Rizzoli, 1984

## **II. Beispiele 实例:**

### **II-I. Europa, Amerika, USSR 欧洲**

**Berler , Alexander:** New Towns in Israel, Transaction Publ, 1979

**Bontje , Jolles:** Amsterdam. The Major Projects, Amsterdam: Drukkerij Mart. Spruijt bv, 2000

**DB Projektbau:** Stuttgart 21 Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt mit S-Bahn-Anbindung, Stuttgart: DB ProjektBau GmbH, Projektzentrum Stuttgart 1, 2003

**Her Majesty's Stationery Office:** New Town-Act 1946 Chapter 68., Swift (Printing & Duplicating), Ltd., ISBN 010545589x

**Hugh, Pearman:** The naked and the demolished: the scandalous tale of James Stirling's lost Utopia. In: Architect, USA, December 2010

**Le Corbusier:** Kinder der Strahlenden Stadt, Stuttgart: Hatje, 1957

**Mona, Helmy:** URBAN BRANDING STRATEGIES and the EMERGING ARAB CITYSCAPE - The Image of the Gulf City, Stuttgart: Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart, 2008

**Nimmo, Ian:** The New Town, Edinburgh: John Donald Publishers Ltd, 1991.

**Tobin, Jane:** Ten years, Ten Cities. The Work of Terry Farrell & Partners 1991-2001, New York: Laurence King Publishing, 2002

**European Community Initiative:** [www.nweurope.org](http://www.nweurope.org)

[www.newtowns.net](http://www.newtowns.net)

[www.valeurope-san.fr/info/UK/Phases\\_of\\_development/0201](http://www.valeurope-san.fr/info/UK/Phases_of_development/0201)

● Bijlmermeer, Amsterdam

**Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost:** Southeast-Quite a city District, 2001

**Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost:** From Bindelmere to Southeast City District, 1994

**Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuidoost:** City Centre A to Z, 1994

**Gemeente Amsterdam:** Zuidas Projekten, 2005

Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening: City on the Water- Amsterdam on The IJ



**Leeming, Shakur:** Emerging Problems of Urban Regeneration in the Multiply Deprived Area of Bijlmermeer (Amsterdam) : in Shakur, T. (ed.), Cities in transition: transforming the global built environment, Liverpool: Open House Press, 2005.

**Leeming, Karen; Shakur, Tasleem:** Welcoming Difference or Wily Dispersal? Emerging Problems of Urban Regeneration in the Multiply Deprived Area of Bijlmermeer (Amsterdam). In: GBER, Vol. 3 H. 3, 2003, S. 61 – 72.

**Leeming, Karen; Shakur, Tasleem:** Emerging Problems of Urban Regeneration in Mutiply Deprived Area of Bilmermeer (Amsterdam). In: International City Planning, Vol. 22, H. 4, 2007, S. 37-42 阿姆斯特丹一个多重匮乏地区在城市复兴过程中涌现出来的问题, 国际城市规划 2007 年第 4 期

**Physical Planning Department, City of Amsterdam:** Planning Amsterdam - Scenarios for urban Development 1928-2003, Rotterdam: NAI Publishers, 2003

**Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer:** The Bijlmermeer Renovation - Facts & figures, Amsterdam: Bijlmermeer Renovation Planning Office, 2008

The Development of Amsterdam Southeast, 2002

- Freiburg Rieselfeld, Germany

**Humpert, Klaus:** Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. Modell für eine wachsende Stadt, Avedition, 1997

- Frankfurter Nordweststadt, Germany

**Gleiniger, Andrea:** Die Frankfurter Nordweststadt : Geschichte einer Großsiedlung, New York: Campus-Verl., 1995

**Holl, C:** Frankfurt-Nordweststadt, 1961-72...In die Jahre gekommen. In: Deutsche Bauzeitung, H: 6/01, S. 97-100

- Hamburg Hafenstadt, Germany

**Kraft-Wiese, Brigitte:** Stadt am Hafen, Hafenstadt : Projekte für d. Elbufer; [Katalog zur Ausstellung], Hamburg: Christians, 1986

<http://www.hafencity.com>.

**GHS (Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung) & STEB(Stadtentwicklungsbehörde):** Masterplankonzeption für die Hafencity Hamburg, 1999

**GHS (Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung) & STEB(Stadtentwicklungsbehörde):** Städtebaulicher Wettbewerb-Das Ergebnis, 1999

- Hannover Kronsberg, Deutschland

**Landeshauptstadt Hannover und Kuka (Kronsberg-Umwelt-Kommunikations-Agentur) GmbH:** Realisierung einer nachhaltigen Planung, 2000.

**Karin, Rummig:** Modell Kronsberg - Ecological Optimisation at Kronsberg

**Landeshauptstadt Hannover, Umweltdezernat; Hannover:** Modell Kronsberg-Nachhaltige Bauen für die Zukunft, 2000

**Krause, Alexander; Sayani, Arif:** Planning New Communities, Case Studies- Kronsberg, Germany. In: PLACES AND PEOPLE: PLANNING NEW COMMUNITIES, Faculty of Environmental Design University of Calgary, 2006, S. 31-34

- Hook, England

**London Country Council:** The Planning of a New Town. Data and design based on a study for a New Town of 100,000 at Hook, London: Hampshire, Alec Tiranti, 1961

- Kop Van Zuid, Netherland

**Kop van Zuid Communications Team:** Flyer“City of Tomorrow.”, Schiedam, 2002

**Kop van Zuid Communications Team:** Flyer "Kop Van Zuid Rotterdam, History", Schiedam, 2002

**Informatiecentrum Kop van Zuid:** Flyer "Straatnamen Kop Van Zuid Rotterdam", Rotterdam, 2000

**Kop van Zuid Rotterdam Information Centre:** Flyer "Walking over the Kop van Zuid", 2000

<http://www.kopvanzuid.rotterdam.nl>, zugegriffen 2003

- Milton Keynes, England

**New Towns, AD Architectural Design, 1994**

Hobson, Jane: New Towns, the modernist planning project and social justice – the cases of Milton Keynes. In: Working Paper, H. 108, 1999, UK, EGYPT

- München Messestadt Riem, Germany

**Barth, Manuela:** Messestadt Riem - Wo München abhebt: Diskursanalyse von Vorstellungsbildern eines neuen Stadtteils, Herbert Utz Verlag, München, 2008

**Landeshauptstadt München:** Messestadt Riem - Wohnen, 2007

**Landeshauptstadt München:** Messestadt Riem; Städtebaulicher Konzeptplan; 2007

**Landeshauptstadt München:** Bauherrenpreis für Wohn-Gewerbebauten, 2007.

**Landeshauptstadt München:** Messestadt Riem - Leitlinien zur Gestaltung, 2007

**Landeshauptstadt München:** Modell Messestadt Riem, 2007

**Landeshauptstadt München, Kommunalreferat, Vermessungsamt:** Messestadt-Riem, Oktober 2004

Landeshauptstadt München: Messestadt Riem, Ökologische Bausteine Teil III, Leben in Riem? Aber natürlich!, München 2001

**Landeshauptstadt München:** Städtebaulicher Pfad, 2005.

<http://www.messestadt-riem.com> 2003

[http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/projekte/messe\\_riem](http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/projekte/messe_riem)

- Tapiola, Finland

**Hertzen; Spreiregen:** Building a New Town. Finland's New Garden City, Tapiola: The MIT Press, 1971

- Tübingen Süd (Französisches Viertel), Deutschland

**Feldtkeller, Andreas:** Städtebau: Vielfalt und Integration. Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Deutsche Verlags-Anstalt DVA, Stuttgart/München, 2001

**Niedersachsenbüro: Neues Wohnen im Alter:** [www.neues-wohnen-nds.de/downloads/ Tuebingen.pdf](http://www.neues-wohnen-nds.de/downloads/Tuebingen.pdf).

[http://www.wissenschaft-online.de/sixcms/detail.php?id=1031649&\\_druckversion=1](http://www.wissenschaft-online.de/sixcms/detail.php?id=1031649&_druckversion=1)

- Wasserstadt, Deutschland

**Wasserstadt GmbH:** Vornor Wellen, hintern Weltstadt Leben in der Rummelsburger Bucht

**Wasserstadt GmbH:** Drei Architekten, beispielhafte Entwürfe – Vielfalt für Baugruppen

**Wasserstadt GmbH:** Gestaltplan (Wasserstadt Berlin - Oberhavel) , 2001

**Wasserstadt GmbH:** Fortg. Rahmenplan (Wasserstadt Berlin - Oberhavel) , 18.04.2002

**Wasserstadt GmbH:** Baublockplan (Berlin-Rummelsburger Bucht) , 29.04.2003

**Wasserstadt GmbH:** Realisierungsplan (Berlin-Rummelsburger Bucht) , 06/2004

[www.wasserstadt.de](http://www.wasserstadt.de) 200305, <http://www.baugruppe-berlin.de/> 200305

## II-II. Asien 亚洲

**Chen, Donglin:** The Construction of the Third Front-West Development in the period preparing for war, **Beijing:** Central Party School Press, 2003. **陈东林:** 三线建设——备战时期的西部开发. 中共中央党校出版社, 2003

**Chen, Jingsong:** Community, the Way of Housing Neighborhood. New Town Model- Case Study of Metropolitan Development in International Context. Serie Shilian Immobilien Consulting Books, Beijing: China Machine Press, 2007. **陈劲松:** 社区·大盘出路新城模式- 国际大都市发展实证案例. 世联地产顾问丛书, 机械工业出版社, 2007

**Ernst, Scheidegger:** Changdigarh 1956- Le Corbusier and the Promotion of Architectural Modernity, University of Chicago Press, 2010, S. 10

**Hu, Tianshu:** Qionglai model comes to light. In: Southern Weekend, 2004. **胡天舒:** “邛崃模式” 水落石出, 南方周末 2004

**Jacquemin, Alain R. A.;** Urban Development and New Towns in the Third World: Lessons from the New Bombay Experience, Ashgate Pub Ltd, 1999

**Liu, Jiayan:** Using international Experience for Reference in Promotion of New Town Construction in Metropolitan Cities in Our Countries-With the Conceptual Planning for New Towns in Guangzhou as an Example. In: Planners, H. 10, 2003. **刘佳燕:** 借鉴国际经验, 适时推动我国大都市区新城建设——以广州新城概念规划为例, 规划师, 2003,10

**Li, Li:** Die Neue Stadt-Entwicklung mit dem Hintergrund der Land-Ressourcenknappheit - am Beispiel von Qingdao Stadt Lao Shan Distrikt, Ort: Economic Science Press, 2007. **李立:** 土地资源约束下的新城区发展——关于青岛市崂山区的案例研究, 经济科学出版社

**Lee, Minseok:** Stadterneuerung in Seoul-Analyse und Konzepte zur Wohngebiets-Sanierung nach REIP, Stuttgart: Städtebauliches Institut der Universität Stuttgart, 2004

**La Vie:** The Hope For The Future **麦浩斯:** 從新市鎮看到大未來, Taipei: 2008

**Nan, xianghong:** Yumen: Difficult Rebirth- the problem of Yumen Demolition. In: Southern Weekend, 2004.06.03. **玉门:** 艰难重生—玉门迁城之困, 南方周末, 2004.06.03

**Peng, Ligu:** Do china eco-city lost ? 25.11.2010, <http://www.infzm.com/content/52790>, 03.11.2011. **彭利国:** 中国生态城迷失?

**Peng, Ligu:** Wanzhuang Eco-City, "a cash cow" into "hot taro"?, 25.11.2010, <http://www.infzm.com/content/52801>, 25.11.2010. **彭利国:** 万庄生态城, “摇钱树”成“烫手芋”?

**Peng, Shenchou; Luo, Zhigang:** The Removal Pattern of City Hall and the Factors Influencing Achievements - Takes the Provincial Capital City as the Example. In: Urban Planning Forum, H. 3, 2007. **彭坤焘, 罗志刚:** 市政府机构搬迁模式与绩效影响因素——以省会城市为例, 城市规划学刊, 200703

**Sun, Mengyuan:** The Decision of the City Development Strategy - A Case Study of the East District Development of Qingdao. In: Urban Planning Review, H.1, 2000. **孙梦元:** 城市发展战略选择——青岛东部开发实例[J], 城市规划, 2000年01期

**Wu, Ting:** New Zone in east Zhengzhou: „New Town“ or „Ghost Town“?, 21.09.2011, China Entrepreneur, <http://www.iceo.com.cn/life/2011/0921/230556.shtml>, 03.11.2011. **吴婷:** 郑东新区: “新城”or“鬼城”?, 2011《中国企业家》

**Xiao, Gang:** Thoughts on the Planning and Construction of Science Town in Guangzhou. In: Urban Planning Forum, H. 1, 1999. **肖刚:** 广州市科学城及其规划建设的思索, 城市规划汇刊 1999,01

- New Town Entwicklung, Hongkong

**Civil Engineering Territory Development Department;** The government of the Hong Kong special administrative region: Land and infrastructure, 2010. 土木工程拓展署, 香港特別行政區政府: 土地及基礎建設, 2010

**Civil Engineering and Development Department. Hongkong:** Hongkong Fact Sheets-New Towns and New Major Urban Developments, Information Services Department, Hongkong, 2008

**Gu, Cuihong; Wei, Qingquan:** Approach of Land Development Intensity Control in Hong Kong and its Implications. In: China Land and Science, Vol. 20 H. 4, 2006. **顾翠红, 魏清泉:** (香港土地开发强度规划控制的方法及其借鉴)(中国土地科学)

**Hong Kong Special Administrative Region Government:** New Towns and New Major Urban Developments, Published by the Information Services Department, Hong Kong Special Administrative Region Government,

January 2004.

**Hong Kong Territory Development Department:** 2003 Annual Report. 香港拓展署, 拓展署 2003 年年报

**Hong Kong Territory Development Department:** Large urban towns and urban development projects, 2004. 香港拓展署, 都市镇及市区大型发展计划, 2004

**RMJM Hong Kong Limited / Planning Department Hong Kong SAR Government:** Die „Urban Design Guideline for Hongkong“, 2002

**Roger, Bristow:** Hong Kong's New Towns. Oxford University Press, 1989.

**Territory Development Department:** [http://www.policyaddress.gov.hk/pa97/chinese/pa97\\_c.htm](http://www.policyaddress.gov.hk/pa97/chinese/pa97_c.htm);  
<http://www.yearbook.gov.hk/1997/ch14/c14s.htm>

- New Town Entwicklung, Korea

**Lee, Chang-Moo; Ahn, Kun-Hyuck:** Five new towns in the Seoul metropolitan area and their attractions in non-working trips: Implications on self-containment of new towns. In: Habitat International, Vol. 29, Issue 4, 2005, S. 647-666

**Han, Youxie:** Research of New City Types-taking Korea as an example. In: Urban Planning Forum, H. 4, 1998 韩佑燮: 关于新城市类型的分类研究——以韩国为例 城市规划汇刊, 1998 04

- Shanghai Neue Städte, Shanghai, China

**Chen, Xing:** Draw up a blueprint for Shanghai's Future. In: Shanghai Today, 2004(6), S. 20-23. 宸星: 规划.上海未来的蓝图, 今日上海 200406, S. 20-23

**Den Hartog, Harry:** Shanghai New Towns: Searching for Community and Identity in a Sprawling Metropolis, Shanghai, 2010

**Den Hartog, Harry:** Shanghai New Towns, Rotterdam: 010 Publisher, 2010 上海新城

**Gong, Baishun:** Attractive'One City, Nine Towns. In: China Today, 2005(1), S. 15-18. 龚柏顺: 充满魅力的“一城九镇”, 今日上海, 200501, S. 15-18

**Jiang, Yingshi:** Circular Economy Development Report, Shanghai, Shanghai: Shanghai People's Press, 2005. 蒋应时: 上海循环经济发展报告(2005) 上海人民出版社, 2005

**Lu, Xi; Lin, Tao:** Research on the Housing Price of Shanghai Metro Suburbs Based on the Highway Accessibility. In: Journal of Shanghai Normal University (Natural Sciences), vol. 39, H. 4, 2010, S. 426-431. 卢茜, 林涛: 基于交通可达性的上海郊区, 新城房价研究, 上海师范大学学报

**Ning, Yuemin:** Redesign of the Spatial Structure for the Metropolis of Shanghai. In: Hong Kong University Urban China Forum City Planning, Vol.30, 2006, S. 44-45. 宁越敏: 上海大都市区空间结构的重构, 2006 年第 30 卷 VOL.30, 2006

2005 年上海市国民经济和社会发展统计公报

**Shanghai Municipal Government:** Shanghai City Mater plan (1995-2020), 1996 上海市人民政府: 上海市城市总体规划 (1995-2020 年), 1996.

**Shanghai Urban Planning Administration Bureau:** Urban Planning administration Practices in Shanghai. Shanghai China Architecture & Building Press, 2007. 上海市城市规划管理局: 上海市城市规划管理实践, 中国建筑工业出版社, 2007

**Tongji Univeristy:** Shanghai Suburban Area Development. In: Ideal Space, H. 6, 2005, S. 84 同济大学: 理想空间—上海郊区城镇发展研究, 2005(06), S. 84

**Xiong, Shiwei:** New Thoughts on a Creative Urban Development Model of Shanghai. In: Modern Economic Research, 2006(4), S. 84-87. 熊世伟: 创新上海城市空间发展模式的新思考, 现代经济探讨, 200604, S. 84-87

**Ye, Guixun; Xiong, Luxia:** The Compilation of Shanghai City Master Plan. In: City Planning Review, 2002(4), S. 1-4. 叶贵勋, 熊鲁霞: 上海市城市总体规划编制, 城市规划汇刊, 200204, S. 1-4

**Wang, Guixin; Wei, Xing:** Changes in Labour Force Distribution and Urban Spatial Reconstruction in Shanghai. In: 401



Population Research, Vol. 30, No. 5, 2006.09, S. 64-66. 王桂新, 魏星: 上海从业劳动力分布变动与城市空间重构, 人口研究第30卷第5期2006年9月

**Zhou, Jianjun:** Thinking of Shanghai Suburban Area Development. In: Shanghai Rural Economics, H. 9, 2002. **周建军:** 上海市郊区发展若干问题的思考

- Shanghai Luodian Nord Europe New Town, China

**Shanghai Golden Luodian Development Co., Ltd:** Luodian Nord Europe New Town. 上海金罗店开发有限公司: 罗店北欧新镇

**Swedish SWECO company:** Landscape Design of Central District of Luodian New Town. In: Ideal Space, Shanghai Suburban Area Development, 2005(06), S. 68. 瑞典 SWECO 公司: 罗店新镇中心区景观设计, 理想空间上海郊区城镇发展研究, 200506, S. 68

<http://www.sh.gov.cn/shanghai/node2314/node2319/node11494/node12335/userobject21ai143155.html>, 2006

- Shanghai Songjiang Unistadt, China

**Shanghai Songjiang New City Construction and Development Co., Ltd:** Shanghai Songjiang University Town. 上海松江大学城建设发展有限公司: 上海松江大学城

Songjiang New city, [www.newcity.net.cn](http://www.newcity.net.cn) 松江新城: [www.newcity.net.cn](http://www.newcity.net.cn)

**Yu, Jin:** An Overview of Shanghai Songjiang New City overall plan. In: Shanghai Construction Science & Technology, 2001(04), S. 3-5. **俞进:** 上海市松江新城总体规划综述, 上海建设科技, 2001(04), S. 3-5

- Shiyang Stadt, Hubei Provinz, China

**Kuang, Yucong; Qu, Chongli; Yuan, Shaobei:** Record of Shiyang, 十堰通志, 2003

**Stadtbauteilner:** Konzeptplanung von der Shiyang Ost Neue Stadt, 2004

- Suzhou Jinjihu New Town, China

**Huang, Xueliang:** The Practice of Suzhou Industrial Park on the experience of Singapore's planning and construction. In: Urban Planning Forum, H. 1, 1999. **黄学良:** 苏州工业园区借鉴新加坡规划建设经验的实践, 城市规划汇刊, 1999 (01)

**Shao, Jie:** Exploration of a Special Enterprise Zone: A Case Study of China - Singapore Suzhou Industry Park, MCP, University of Cincinnati, 2001

- Tin Shui Wai, Hongkong

**CHU Yiu Kong(朱耀光):** An Analysis of Youth Gangs in Tin Shui Wai in Hong Kong (香港天水围青少年群党之分析), Hong Kong Journal of Social Sciences No. 29 Spring/Summer 2005, 香港社会科学学报, 第二十九期 2005 年春 / 夏季

**The Hong Kong Council of Social Service(香港社会服务联会):** What does Tin Shuiwai Need? 天水围需要什么? Scenario(社情).No.21, [http://www.hkcss.org.hk/cm/cc/scenario/download/21\\_focus.pdf](http://www.hkcss.org.hk/cm/cc/scenario/download/21_focus.pdf), 2008

**Night and Fog (Movie, 2009. Director: Xu Anhua. Starring: Ren Dahua, Zhang Jingchu)** 《天水围的夜与雾》(电影, 2009年, 导演: 许鞍华 主演: 任达华、张静初)

**The Way We Are(Movie, 2008. Director: Xu Anhua. Starring: Bao Qijing)** 《天水围的日与夜》(电影, 2008年, 导演: 许鞍华 主演: 鲍起静)

[http://www.cedd.gov.hk/tc/about/achievements/regional/regi\\_tinshuiwai.htm](http://www.cedd.gov.hk/tc/about/achievements/regional/regi_tinshuiwai.htm)

<http://www.ushb.net/LRTindex.htm>

[http://www.pland.gov.hk/pland\\_tc/press/publication/nt\\_pamphlet02/yl\\_html/landuse.html](http://www.pland.gov.hk/pland_tc/press/publication/nt_pamphlet02/yl_html/landuse.html)

- Zhujiang New Town, Guangzhou

**Guangzhou Urban Planning and Design Institute:** Guangzhou New Town Centre - Zhujiang New Town Planning review, 1999. 广州市城市规划设计研究院: 广州市新城市中心——珠江新城规划检讨, 1999

**Wang Xin:** GCBD21-Exploring the Strategy of Zhujiang New Town Development. In: Chinese Sustainable Development, 2002,1. 王欣: GCBD21——珠江新城发展对策研究, 中国可持续发展 2002,1

## Abbildungsverzeichnis:

<b>Abb. 1.1:</b>	a: Die „toten“ Baustellen in Haikou (Hainan Provinz) aufgrund einer unkontrollierten rapiden Stadtentwicklung 1995; b: Abriss von Plattenbausiedlungen in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR) (Quelle: a: <a href="http://www.fotoe.com/image/10126724">http://www.fotoe.com/image/10126724</a> ; b: <a href="http://www.dbu.de/123artikel25191_798.html">http://www.dbu.de/123artikel25191_798.html</a> ).....	22
<b>Abb. 1.2:</b>	Standorte der Großwohnsiedlungen in Deutschland (Quelle: BBR Fachbeiträge: Stadtentwicklung und Städtebau in Deutschland, 2000, S. 63) .....	24
<b>Abb. 1.3:</b>	Bestandserhebung neuer Stadtquartiere (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: BBR Forschungsarbeit, 2007, S. 24).....	24
<b>Abb. 1.4:</b>	Neue Stadt-Quartiere in Deutschland nach den 1990er Jahren (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: BBR Forschungsarbeit, 2007, S. 25) .....	24
<b>Abb. 1.5:</b>	Einzige Dokumentation der Forschung über Neue Stadt-Quartiere in den letzten 10 Jahren (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: BBR Online Publikation Nr. 01/2007, S. 1) .....	28
<b>Abb. 1.6:</b>	Die chinesische Neue Stadt Shenzhen ist einerseits eine kompakte, von der Wirtschaft bestimmte, in die Höhe gebaute Stadt. (Quelle: a: <a href="http://shenzhen.anjoke.com/v2/community/view/170884">http://shenzhen.anjoke.com/v2/community/view/170884</a> ; b: <a href="http://news.qq.com/a/20080401/005934.htm">http://news.qq.com/a/20080401/005934.htm</a> ) .....	29
<b>Abb. 1.7:</b>	Die Arbeitsstruktur und –ergebnisse (Quelle: Eigene Darstellung).....	31
<b>Abb. 2.1:</b>	Die Evolution der menschlichen Gesellschaft in Bezug auf die Arbeits-Struktur (Quelle: Galantay, Ervin Y.: New Towns: Antiquity to the Present, 1975, S. 3) .....	36
<b>Abb. 2.2:</b>	Die Neue Stadt Koreas entwickelt sich von der Industriestadt zu einer hoch qualifizierten Neue Stadt-Einheit für High-Tech. (Quelle: a: <a href="http://product.e-cluster.net">product.e-cluster.net</a> ; b: <a href="http://www.rieti.go.jp">www.rieti.go.jp</a> ).....	37
<b>Abb. 2.3:</b>	Die Neuen Städte in Israel (Quelle: a, b: K. Kramer, Neue Städte in Israel: städtische und regionale Planung und Entwicklung, 1966, S. 68, 69) .....	37
<b>Abb. 2.4:</b>	Neue Stadt: Hauptstadt Brasilia, 1956 gegründet, 2.557.000 EW, 2008 (Quelle: <a href="http://www.aboutbrasil.com">http://www.aboutbrasil.com</a> ).....	38
<b>Abb. 2.5:</b>	Gartenstadt-Modell von Ebenezer, Howard (Quelle: Ward, Colin: New Town, Home Town, 1993, S. 29).....	38
<b>Abb. 2.6:</b>	Stadt des Traums (Quelle: a: <a href="http://www.designcity.3dontwerpen.nl/lands-garden3.html">http://www.designcity.3dontwerpen.nl/lands-garden3.html</a> ; b, c: Creative Commons Attribution Share Alike 2.0, 2008; d: <a href="http://www.tu-harburg.de/b/kuehn/lecorb.html">www.tu-harburg.de/b/kuehn/lecorb.html</a> ; e: <a href="http://www.deutschewochenschau.de">www.deutschewochenschau.de</a> ).....	38
<b>Abb. 2.7:</b>	Edinburgh 1830: Alte Stadt (Süden) und Neue Stadt (Norden) (Quelle: <a href="http://www.edinphoto.org.uk/1_map/1_map_edinburgh_1830_large.htm">http://www.edinphoto.org.uk/1_map/1_map_edinburgh_1830_large.htm</a> ).....	40
<b>Abb. 2.8:</b>	Helsinki 1832, entworfen von C.L.Engel (Quelle: <a href="http://www.discusmedia.com/album.php?id=4705">http://www.discusmedia.com/album.php?id=4705</a> ).....	40
<b>Abb. 2.9:</b>	„Democracity“ - 1939, New York World's Fair, ein Stadtmodell der Gartenstadt-Theorie wird ausgestellt. (Quelle: <a href="http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/broadacre_city/2011_broadacre_city_en.shtml#abb_democracity">http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/broadacre_city/2011_broadacre_city_en.shtml#abb_democracity</a> ).....	45
<b>Abb. 2.10:</b>	Datensatz über britische New Towns 1946 bis 1991 (Quelle: Ward, Colin: New Town, Home Town - The lessons of experience, 1992, S. 47).....	47
<b>Abb. 2.11:</b>	Die wirtschaftliche und soziale Situation von Harlow (2009) (Quelle: <a href="http://www.harlow.gov.uk/">http://www.harlow.gov.uk/</a> ).....	49
<b>Abb. 2.12:</b>	Travel to Work to London across the wider London Commuter Belt (Quelle: UK Census of Population, 2001).....	54
<b>Abb. 2.13:</b>	Die Vergleiche zwischen dem Vorstadt-Modell und dem Hochhaus-Stadt-Modell (Quelle: a, b: Le Corbusier: Kinder der Strahlenden Stadt, 1957, S. 14, 15).....	59

<b>Abb. 2.14:</b>	Der Struktur-Plan von Amsterdam-Zuid und Zuid-Ost, 1965 (Quelle: Physical Planning Departement, City of Amsterdam: Planning Amsterdam - Scenarios for urban Development 1928-2003, 2003, S. 22, 23).....	64
<b>Abb. 2.15:</b>	Die Erneuerung von Bijmermeer, Amsterdam (Quelle: a-g: Physical Planning Departement, City of Amsterdam: Planning Amsterdam - Scenarios for urban Development 1928-2003, 2003, S. 22)....	64
<b>Abb. 2.16:</b>	Das multifunktionale Zentrum von Frankfurt-Nordweststadt (Quelle: Irion, Ilse; Sieverts, Thomas: Neue Städte, 1991, S. 102).....	67
<b>Abb. 2.17:</b>	Pruitt-Igoe: nach der Konstruktion (1956) und der Abriss (1972) (Quelle: a: <a href="http://affordablehousinginstitute.org/blogs/us/2012/01/can-you-say-pruitt-igoe-in-chinese-part-1-w-hat-theyre-doing-wrong.html">http://affordablehousinginstitute.org/blogs/us/2012/01/can-you-say-pruitt-igoe-in-chinese-part-1-w-hat-theyre-doing-wrong.html</a> ; b: <a href="http://rustwire.com/2011/02/10/the-rise-and-fall-st-louis-notorious-pruitt-igoe-housing-project/">http://rustwire.com/2011/02/10/the-rise-and-fall-st-louis-notorious-pruitt-igoe-housing-project/</a> )..	70
<b>Abb. 2.18:</b>	Die fünf Neuen Städte entlang zweier regionaler Entwicklungskorridore von Paris (Quelle: Roullier, Jean-Eudes: Research and Innovation Representative: 25 years of French New Towns, 1993, S. 213).....	77
<b>Abb. 2.19:</b>	Die vielfältige polyzentrale Struktur der Neuen Städte: Marne La Valee, Cergy-Pontoise und Evry (Quelle: Roullier, Jean-Eudes: Research and Innovation Representative: 25 years of French New Towns, 1993, S. 212).....	77
<b>Abb. 2.20:</b>	Die Neuen Städte in der „Ile-de-France-Region (RIF): Generelle Statistik-Datei 1987 (Quelle: Eigene Darstellung).....	89
<b>Abb. 2.21:</b>	Ökologiekonzept von Kronsberg in Hannover - Modellstadtteil der EXPO 2000 Hannover (Quelle: a: Karin, Rumming: Modell Kronsberg - Ecological Optimisation at Kronsberg, S. 8; b: Landeshauptstadt Hannover und Kuka (Kronsberg-Umwelt-Kommunikations-Agentur) GmbH: Realisierung einer nachhaltigen Planung, 2000. S. 4;).....	92
<b>Abb. 2.22:</b>	Hafencity Hamburg und ihr urbaner Charakter (Quelle: a: GHS (Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung) & STEB (Stadtentwicklungsbehörde): Städtebaulicher Wettbewerb-Das Ergebnis, 1999, S. 7; b, c, d: GHS (Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung) & STEB (Stadtentwicklungsbehörde): Städtebaulicher Wettbewerb - Das Ergebnis, Hafencity Hamburg Städtebau, Freiraum und Architektur, 1999, S. 8, 9, 31).....	92
<b>Abb. 2.23:</b>	Wasserstadt Spandau in Berlin und ihre vielfältige Wasserfront, Kartenausschnitte und Impressionen (Quelle: Wasserstadt GmbH: Leben am Spandauer See, 2001, S. 6, 7, 8, 16, 17)..	93
<b>Abb. 2.24:</b>	Messestadt Riem (560 ha, 16.000 neue Bewohner, 13.000 Arbeitsplätze, dementsprechend ca. 125.000 qm, Landschaftspark 200 ha) mit getrennter Nutzungszone, die Arbeiter und Bewohner haben in einer Erreichbarkeit von fußläufiger Distanz den Zugang zu dem gemischten Stadtleben (Quelle: Landeshauptstadt München, Kommunal Vermessungsamt: Messestadt Riem - Wohnen, 2007; Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	94
<b>Abb. 2.25:</b>	Kop Van Zuid in Rotterdam (5.300 neue Wohnungen, 400.000 qm Bürofläche, 35.000 qm Geschäftsfläche, 30.000 qm Bildungseinrichtungs-fläche und 30.000 qm Fläche zur Naherholung und anderen Einrichtungen) (Quelle: Kop van Zuid Communications Team: Flyer "Kop Van Zuid Rotterdam, History", 2002; Kop van Zuid Communications Team: Flyer "Kop Van Zuid Rotterdam, History", 2002, S. 15; <a href="http://www.kopvanzuid.rotterdam.nl">http://www.kopvanzuid.rotterdam.nl</a> ).....	95
<b>Abb. 2.26:</b>	Das Wohnexperiment im Tübinger Südstadtprojekt (6.500 neue Bewohner, 2.500 Arbeitsplätze - dementsprechend ca. 125.000 qm Fläche ) (Quelle: Niedersachsenbüro: <a href="http://www.neues-wohnen-nds.de">www.neues-wohnen-nds.de</a> ).....	97
<b>Abb. 2.27:</b>	Die Entwicklung der Siedlungsfläche, Bevölkerung und Erwerbstätigen 1960 bis 1997, BRD - alte Bundesländer (Quelle: Feldtkeller, Andreas: Städtebau: Vielfalt und Integration, 2001, S.10).....	98
<b>Abb. 2.28:</b>	Die Neue Stadt-Quartiere in den Bundesländern (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und	



	Raumordnung: BBR Forschungsarbeit, 2007, S. 26).....	100
<b>Abb. 2.29:</b>	Die Definition der Neuen Stadt-Quartiere (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: BBR Forschungsarbeit, 2007, S. 22).....	100
<b>Abb. 2.30:</b>	Die Charaktere der unterschiedlichen „New Urban Settlements“. Der rot markierte Bereich stellt ein „New Town in City“-Modell, dar, welches alle Eigenschaften einer typischen „New Town“ aufweist. (Quelle: Golany, Gideon: New-Town Planning: Principles and Practice, 1976, S. 53).....	102
<b>Abb. 2.31:</b>	Die Kennzahlen der Neuen Stadtquartiere bis zum Jahr 2004 (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung, 2004, Tabelle 3).....	111
<b>Abb. 2.32:</b>	Obwohl sich die gesamte Einwohnerzahl reduzierte, erhöhte sich die Einwohnerzahl der Stadtränder in Westdeutschland trotzdem. (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung, 2004, S. 15).....	118
<b>Abb. 2.33:</b>	Viefältige Neue Städte (Quelle: a: <a href="http://qingdao.lotour.com/">http://qingdao.lotour.com/</a> b: <a href="http://www.nipic.com/show/1/62/150e4804bbf81d3a.html">http://www.nipic.com/show/1/62/150e4804bbf81d3a.html</a> ;c: <a href="http://www.hopesun.info/456.html">http://www.hopesun.info/456.html</a> ; <a href="http://www.scientology-canberra.org.au/canberracityhistory.html">http://www.scientology-canberra.org.au/canberracityhistory.html</a> ).....	118
<b>Abb. 2.34:</b>	Die Stärke der Neu Städte.....	120
<b>Abb. 2.35:</b>	Pariser Unruhen 2006 (Quelle: <a href="http://www.indymedia.org/es/2005/11/827283.shtml">www.indymedia.org/es/2005/11/827283.shtml</a> ; <a href="http://www.msnbc.msn.com/id/12812186/">www.msnbc.msn.com/id/12812186/</a> ).....	122
<b>Abb. 2.36:</b>	Theoretisches „New Town-Planning“-Modell von Golany, Gideon (Quelle: Eigene Darstellung)....	125
<b>Abb. 2.37:</b>	Die Arbeitsschritte der New Town bei der Lage-Untersuchung nach Golany (Quelle: Golany, Gideon: New Towns Planning and Development: a World-wide Bibliography, 1973, S. 47).....	126
<b>Abb. 3.1:</b>	Die Lageveränderung von Chang'an in drei Dynastien (Quelle: Eigene Darstellung).....	134
<b>Abb. 3.2:</b>	Das Stadt-Urmodell der traditionellen Stadt „Kao Gong Ji“ (Quelle: Wu, Weijia: Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, 1993, Abb. 2-2-3).....	137
<b>Abb. 3.3:</b>	Die Stadtgrundrisse einer Zeitspanne von 2.000 Jahren zeigen das gleiche Städtebau-Urmodell, die Kombination aus dem Stadt-Urmodell Kao Gong Ji und den konkreten besonderen örtlichen Hintergrund. (Quelle: Wu, Weijia: Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, 1993, S. 21, 91, 119).....	140
<b>Abb. 3.4:</b>	Die Weiterführung der Städtebautypologie (Quelle: a: Liu, Dunzhen: History of Ancient Chinese Architecture, 1984, S. 121; b: <a href="http://club.china.com/data/thread/24900394/274/90/10/2_1.html">http://club.china.com/data/thread/24900394/274/90/10/2_1.html</a> )...	143
<b>Abb. 3.5:</b>	Ordnungssystem des Stadtbildes von Chang'an in der Tang-Dynastie (618 bis 907) (Quelle: Eigene Darstellung).....	143
<b>Abb. 3.6:</b>	Die Hauptfunktionen im Standard-Stadtgrundriss (Quelle: Eigene Darstellung).....	145
<b>Abb. 3.7:</b>	Ordnungssystem des Stadtbildes von Chang'an in der Qing-Dynastie (kleinere lokale Stadt) mit ähnlichem Verkehrssystem (Quelle: Eigene Darstellung).....	146
<b>Abb. 3.8:</b>	Das ideologische Prinzip, das gesellschaftliche System und die räumliche Ordnung in Beijing (Quelle: Wu, Weijia: Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, 1993, S. 19).....	146
<b>Abb. 3.9:</b>	Stadtgrundrisse mit unterschiedlicher Hierarchie und ihre Deformation (Quelle: a: <a href="http://www.pingyao.cc/cypy/map/map2.htm">http://www.pingyao.cc/cypy/map/map2.htm</a> ; b: <a href="http://www.showchina.org/zgwhxl/zgjzys/01/200706/t117172.htm">http://www.showchina.org/zgwhxl/zgjzys/01/200706/t117172.htm</a> ; c: <a href="http://www.chinabaike.com/article/1/78/421/2007/20070513111584.html">http://www.chinabaike.com/article/1/78/421/2007/20070513111584.html</a> ).....	149
<b>Abb. 3.10:</b>	Das typische Wohnhaus in der Han-Dynastie (Quelle: Wu, Weijia: Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, 1993, S. 198)....	148
<b>Abb. 3.11:</b>	Drei Stadtteile in Wuhan: Kolonialstadt Hankou (Quelle: Dong, Jianhong: Construction history of Cinese Cities, 2004, S. 284).....	152

<b>Abb.3.12:</b>	Der Stadtplan der Kolonialstadt Qingdao. 1897 wird die Stadt durch die „Jiaozhou Bay Vermietungs-Vereinbarung“ als Freihafen festgelegt. 1898 wird geplant. (Quelle: Wu, Weijia: Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, 1993, S. 234; Li, Xiacong: Geographical Researches, 2007, S. 424).....	152
<b>Abb. 3.13:</b>	Metropole Stadtplanung von Shanghai 1949 (Quelle: Dong, Jianhong: Construction History of Chinese Cities, 2004, S. 277).....	153
<b>Abb. 3.14:</b>	„10 Jahre Hauptstadt“ Satellitenstadt-Planung von Chongqing 1946 (Quelle: Dong, Jianhong: Construction History of Chinese Cities, 2004, S. 322).....	153
<b>Abb. 3.15:</b>	Die Süd-Stadt von Tangshan und ihre Stadtgrundrisse (Quelle: Stadtbauatelier: Tangshan Südstadt, 2008).....	155
<b>Abb. 3.16:</b>	Die Stadtentwicklung von Shanghai in mehreren zeitlichen Abschnitten, von der alten Stadt bis zu den Kolonial-Stadtteilen (Quelle: Wu, Weijia, Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, 1993, S. 239).....	156
<b>Abb. 3.17:</b>	(a): Der Platz- und (b): der Straßenentwurf der Neuen Stadt Nanjing (Quelle: Dong, Jianhong: Construction History of Chinese Cities, 2004, S.331).....	160
<b>Abb. 3.18:</b>	Der Entwicklungsprozess der traditionellen Wohngrundrisse „Shi Ku Men“, eine Art der westlichen Reihenhäuser (Quelle: Huang Yansong: Characteristic and Vicissitude of Shanghai Residential Quadrangle with Stone-ringed Door, Anhui Architektur, 2006, Nr. 6, S. 41, 42).....	160
<b>Abb. 3.19:</b>	Konzeptvorschlag für die Neue Stadt Beijings von Liang, Sicheng und Chen, Zhanxiang, 1950 (Quelle: Wu, Weijia: Stadtgestalt und Stadtgestaltbedeutung: ein Vergleich an Beispielen aus China und Westeuropa, 1993, S. 249).....	163
<b>Abb. 3.20:</b>	Die neu gebauten Industriestädte in dieser Phase (Quelle: Quelle: Google Earth, image@2012DigialGlobe @ 2012 Cnes/Spot Image @ 2012 GeoEye).....	165
<b>Abb. 3.21:</b>	Nutzungsbestand der Stadt Shiyan in der Hubei Provinz (Quelle: Stadtbauatelier: Shiyan Ost Neue Stadt, 2004).....	168
<b>Abb. 3.22:</b>	Die Städtebauliche Umwelt eines 1x1km-Grundstückes, Shiyan (Quelle: Google Earth, image@2012DigialGlobe).....	168
<b>Abb. 3.23:</b>	Abriss der Stadt Yumen (Quelle: Nan, Xianghong: Yumen: Difficult Rebirth- the problem of Yumen Demolition, 2004).....	167
<b>Abb. 3.24:</b>	Die Lage der Industriestädte von „Der Dritten Linie des Städtebaus (三线建设)“ - veränderte die Unausgewogenheit der Wirtschaft in China. (Quelle: <a href="http://baike.baidu.com/view/798186.htm">http://baike.baidu.com/view/798186.htm</a> )....	171
<b>Abb. 3.25:</b>	Das Stadtbild der alten Stadt Lijiang (Quelle: Stadtbauatelier: Yulong Neue Stadt, 2004, S. 1, 3).....	176
<b>Abb. 3.26:</b>	Das Luftbild von Zhuhai (Handel und Industriestadt) und Sanya (Touristenstadt) (Quelle: Google Earth, image@2011 GeoEye Image@ 2011 Terrametrics@ 2011 Cnes/Spot Image @ 2011 DigialGlobe).....	177
<b>Abb. 3.27:</b>	Kontraste in Shenzhen (Quelle: a: <a href="http://www.southcn.com/news/dishi/shenzhen/shizheng/200410290121.htm">http://www.southcn.com/news/dishi/shenzhen/shizheng/200410290121.htm</a> ; b: <a href="http://shenzhen.anjuke.com/v2/community/view/170884">http://shenzhen.anjuke.com/v2/community/view/170884</a> ).....	178
<b>Abb. 3.28:</b>	Beijing-Shenzhen; Ähnlichkeit von Stimmung und Raummodell (Quelle: a: <a href="http://art.china.cn/zixun/2011-03/30/content_4098389.htm">http://art.china.cn/zixun/2011-03/30/content_4098389.htm</a> ; b: <a href="http://www.szjs.com.cn/htmls/200809/42022.html">http://www.szjs.com.cn/htmls/200809/42022.html</a> ).....	180
<b>Abb. 3.29:</b>	Das Luftbild der Stadt Shenzhen (Quelle: Google Earth, Image @ 2011 DigialGlobe).....	183
<b>Abb. 3.30:</b>	Die übermaßstäbliche Stadtcenter von Dantu Neue Stadt, Xinyang Neu Stadt, Ba Yan Zhuo Er Neue Stadt, Kangbashi Neue Stadt. Davon ist Kang Ba Shi Neue Stadt, Eerduosi, eine Neue Stadt auf der Wüste. Der Hauptplatz in der Mitte, ist 200m x 2,3 km groß. (Quelle: Google Earth, image@2011 GeoEye).....	185 407

<b>Abb. 3.31:</b>	Masterplan Shanghai 2020, Die Kernstadt und zehn Neue Städte (Quelle: Shanghai Municipal Government: Shanghai City Mater plan (1995-2020),上海市人民政府: 上海市城市总体规划 (1995-2020年), 1996.....)	188
<b>Abb. 3.32:</b>	Drei große Neue Städte Shanghais (Quelle: a: <a href="http://sh.focus.cn/msgview/10891/7403188.html">http://sh.focus.cn/msgview/10891/7403188.html</a> ; b: <a href="http://www.tongji.edu.cn/~jdcc/zhoubianjieshao/antingjieshao1.htm">http://www.tongji.edu.cn/~jdcc/zhoubianjieshao/antingjieshao1.htm</a> ; c: <a href="http://www.magazin-deutschland.de/cn/bildergalerie.html">http://www.magazin-deutschland.de/cn/bildergalerie.html</a> ).....)	189
<b>Abb. 3.33:</b>	„Mittelalterlicher“ Stadtplan von Anting, eine Neue Stadt Shanghais (Quelle: Eigene Darstellung).....)	190
<b>Abb. 3.34:</b>	Thames Town in Songjiang, eine Neue Stadt Shanghais (Quelle: <a href="http://www.echinacities.com/china-media/around-shanghai-ancient-temples-quaint-villages-and-f1.html">http://www.echinacities.com/china-media/around-shanghai-ancient-temples-quaint-villages-and-f1.html</a> ).....)	190
<b>Abb. 3.35:</b>	Traditionelles Stadtbild von Qingpu (Quelle: <a href="http://english.shqp.gov.cn/gb/special/node_4206.htm">http://english.shqp.gov.cn/gb/special/node_4206.htm</a> ).....)	190
<b>Abb. 3.36:</b>	Informationen zu den Neuen Städten, Shanghai (Quelle: Eigene Darstellung).....)	191
<b>Abb. 3.37:</b>	Die Straßen der Neuen Stadt Anting (Quelle: Den Hartog, Harry: Shanghai New Towns, 2010, S. 91).....)	193
<b>Abb. 3.38:</b>	Bestandsituation von Chengqiao (Quelle: Stadtbauatelier: Chengqiao Neue Stadt).....)	194
<b>Abb. 3.39:</b>	Die 1 km langen Grundstücke der Neuen Stadt Anting (Quelle: Google Earth, Image @ 2011 DigialGlobe).....)	195
<b>Abb. 3.40:</b>	Die Stadtentwicklung von Shanghai 2001 bis 2020 durch das Instrument „Neue Städte“ (Quelle: Den Hartog, Harry: Shanghai New Towns, 2010, S. 18, 19).....)	197
<b>Abb. 3.41:</b>	Die Blockbauungstypologie der Neuen Stadt Pujiang in der Entwurfsphase (Quelle: <a href="http://www.idspace.com.cn/doing/zpding23.asp">http://www.idspace.com.cn/doing/zpding23.asp</a> ; <a href="http://www.gregottiassociati.it/selected_projects.htm">http://www.gregottiassociati.it/selected_projects.htm</a> ).....)	199
<b>Abb. 3.42:</b>	Der Stadtentwicklungsweg von Ningbo, von der historischen alten Stadt (Quelle: Eigene Darstellung).....)	200
<b>Abb. 3.43:</b>	Der Stadtentwicklungsweg von Hangzhou, Hauptstadt der Zhejiang-Provinz (Quelle: Eigene Darstellung).....)	200
<b>Abb. 3.44:</b>	Ningbo Ost Neue Stadt in der Entwicklung (Quelle: a: Google Earth, image@2011 GeoEye; b: <a href="http://bbs.cnool.net/topic_show.jsp?id=60099858&amp;thesisid=92&amp;flag=topic1">http://bbs.cnool.net/topic_show.jsp?id=60099858&amp;thesisid=92&amp;flag=topic1</a> ).....)	203
<b>Abb. 3.45:</b>	Kangbashi (32 qkm), ist der neue Stadtteil von Erduosi (1,5 Mio. EW, durch Lammwolle, Kohle, Seltene Erden, Gas reich geworden), wird für 1 Mio. EW in der Wüste geplant (1,5 Milliarden Yuan Investment) und in sechs Jahren gebaut, heute nur ca. 30.000 bis 70.000 „stabile“ Einwohner, und deswegen auch sehr wenig Stadtleben, insbesondere auf dem Hauptplatz (2,4 km x 200 Meter). Diese wird in der „Time“ als Geisterstadt benannt. (Quelle: Google Earth, image@2012 GeoEye Image @ 2012 DigialGlobe; <a href="http://gz.house.163.com/">gz.house.163.com/</a> ).....)	204
<b>Abb. 3. 46:</b>	Das Luftbild der Neuen Stadt Yulong. Die meisten Gebiete bleiben nach ca. sieben Jahren der Entwicklung noch leer. (Quelle: Google Earth, image@2011GeoEye).....)	206
<b>Abb. 3.47:</b>	a: Die aufgelockert Stadtzentrum von Qingpu Neu Stadt; b: Die historische Substanz der alten Stadt Qingpu aus der Qing-Dynastie mit ruhig Stimmung; c: Die „Moderne Alte Stadt Qingpu“ mit einer Themenpark-Stimmung (Quelle: Den Hartog, Harry: Shanghai New Towns, 2010, S. 185, 189).....)	210
<b>Abb. 3.48:</b>	Die qualifizierten aber auch übermaßstäbliche öffentlichen Räume in Zheng Zhou-Ost Neue Stadt (Quelle: a: <a href="http://news.china.com.cn/rollnews/2011-04/23/content_7472809.htm">http://news.china.com.cn/rollnews/2011-04/23/content_7472809.htm</a> ; b: <a href="http://www.zzhzw.net/zdxq.asp">http://www.zzhzw.net/zdxq.asp</a> ).....)	211
<b>Abb. 3.49:</b>	Die Neue Stadt-Entwicklungspläne in China nach dem Jahr 2000 wichtiger Metropolen wie Beijing, Großstädte wie Tianjing, der Provinzhauptstadt Kunming und der „reifen“ Neuen Stadt Shenzhen,	

	Industrie-Stadt Shiyan, sie wurden durch die Neue Stadt, wirtschaftlich wie räumlich, erweitert. (Quelle: Eigene Darstellung).....	213
<b>Abb. 3.50:</b>	Guangzhou Science-City (1 km lang), Dorf der Bauern und Wanderarbeiter (l.): Fabrik mit niedriger Dichte. (Quelle: Google Earth, DATA SIO, NOAA. U.S. Navy. NGA, GEBCO Image @ 2011 DigitalGlobe).....	214
<b>Abb. 3.51:</b>	Der Kontrast zwischen der (a): Shanghaier Innenstadt und (b): der New Town Pujiang (Quelle: a: <a href="http://news.xinhuanet.com/house/2006-11/15/content_5332208.htm">http://news.xinhuanet.com/house/2006-11/15/content_5332208.htm</a> ; b: <a href="http://xinpujiangcheng.soufun.com/bbs/1210083383~1~3382/65580675_65580675.htm">http://xinpujiangcheng.soufun.com/bbs/1210083383~1~3382/65580675_65580675.htm</a> ).....	215
<b>Abb. 3.52:</b>	Hangzhou (Quelle: a: <a href="http://www.hzcbd.com/pic">http://www.hzcbd.com/pic</a> ; b: <a href="http://www.xiangyuanhotel.com/travel/index.asp">http://www.xiangyuanhotel.com/travel/index.asp</a> ; c: <a href="http://www.77sc.com/chusheng/jd_1043.htm">http://www.77sc.com/chusheng/jd_1043.htm</a> ).....	216
<b>Abb. 3.53:</b>	Stadtregierung in Qingdao (Quelle: a: <a href="http://blog.sina.com.cn/s/blog_4bf6221801000b3e.html">http://blog.sina.com.cn/s/blog_4bf6221801000b3e.html</a> ; b: <a href="http://citylife.house.sina.com.cn/detail.php?gid=52570">http://citylife.house.sina.com.cn/detail.php?gid=52570</a> ).....	218
<b>Abb. 3.54:</b>	Die durchschnittliche Preisentwicklung (2004 bis 2008) von Wohnungen in Shanghai-Stadt (obere Linie) und Shanghais Neuen Städten (untere Linie) (Quelle: Lu, Xi; Lin, Tao: Research on the Housing Price of Shanghai Metro Suburbs Based on the Highway Accessibility, 2010, S. 428).....	222
<b>Abb. 3.55:</b>	Ost-Neustadt Zhengzhou in der Henan Provinz (Quelle: a: <a href="http://www.zzjtj.gov.cn/sitegroup/root/html/4aef14042331af15012331b74502001a/20091218165408775.html">http://www.zzjtj.gov.cn/sitegroup/root/html/4aef14042331af15012331b74502001a/20091218165408775.html</a> ; b: <a href="http://www.sun0769.com/subject/2009/zxjx/action/t20091103_565345.shtml">http://www.sun0769.com/subject/2009/zxjx/action/t20091103_565345.shtml</a> ; c: <a href="http://www.expo-china.com/pages/hall/200407/712/index.shtml">http://www.expo-china.com/pages/hall/200407/712/index.shtml</a> ).....	226
<b>Abb. 3.56:</b>	Zhujiang Neue Stadt, Guangzhou (Quelle: <a href="http://www.aiutrip.com/Member/Sight/zhuijingxinc/">http://www.aiutrip.com/Member/Sight/zhuijingxinc/</a> ).....	227
<b>Abb. 3.57:</b>	Die Neue Stadt Songjiang in Shanghai, für 800.000 Einwohner geplant, rechts das Stadtzentrum der Neuen Stadt Songjiang (ca. 3 km lang). Die 300 m breite Grünachse leitet zum Stadtzentrum auf der rechten Seite, auf beiden Seiten der Achse sind geschlossene Wohnsiedlungen mit vielfältigen Typologien angeordnet - eine eigene kleine Welten. (Quelle: Google Earth, image @ 2011 GeoEye ).....	229
<b>Abb. 3.58:</b>	Die Verteilung der Altersschichten von New York, London, Tokio und Shanghai (2000) weist große Ähnlichkeit auf. Dabei sind die Altersschichten von 30 bis 44 Jahren und 15 bis 29 Jahren in Shanghai die höchsten, die jetzt dominierende oder in den nächsten 10 Jahren größte Gruppe, die nach Eigentumswohnungen für ihre Familie sucht. (Quelle: <a href="http://www.sass.org.cn/eWebEditor/UploadFile/00n/ull/20061213010136603.pdf">http://www.sass.org.cn/eWebEditor/UploadFile/00n/ull/20061213010136603.pdf</a> S.11).....	230
<b>Abb. 3.59:</b>	Die Verwandlungstendenz der Familienstruktur (Quelle: <a href="http://lou.1jiayuan.com/shichang/2011-05-09/166823.html">http://lou.1jiayuan.com/shichang/2011-05-09/166823.html</a> ).....	232
<b>Abb. 3.60:</b>	Ein Wohnheim und eine Straße der Fabrik Foxconn Technology Group (Quelle: a: <a href="http://www.gamejudgment.com/foxconn-it-isnt-really-a-sweatshop">http://www.gamejudgment.com/foxconn-it-isnt-really-a-sweatshop</a> ; b: <a href="http://www.wired.com/magazine/2011/02/ff_joelinchina/all/1">http://www.wired.com/magazine/2011/02/ff_joelinchina/all/1</a> ).....	233
<b>Abb. 3.61:</b>	Gini-Koeffizient und Versicherungsbestand. Der Gini-Koeffizient (Kennzahl für die Ungleichverteilung von Einkommen der Vermögen) erhöht sich kontinuierlich im Zeitraum 1978 bis 2005 bei. (Quelle: <a href="http://www.sowosky.com/forum.php?mod=viewthread&amp;tid=64222">http://www.sowosky.com/forum.php?mod=viewthread&amp;tid=64222</a> ).....	235
<b>Abb. 3.62:</b>	Die sechs Angriffe in den chinesischen Erziehungseinrichtungen ab dem 03.05.2010. Aus unterschiedlichen sozialen Konflikten heraus, fanden mehrere Angriffe in Kindergärten und Grundschulen statt. Sie verbreiteten sich in ganz China, 17 Kinder starben, 65 Kinder wurden verletzt. (Quelle: <a href="http://ptsnewstalk.mypodcast.com">ptsnewstalk.mypodcast.com</a> ).....	237
<b>Abb. 3.63:</b>	Lijiang, Heilanstalt der Seele (Quelle: a: <a href="http://sh.sina.com.cn/citylink/en/t/2009-06-30/140431502_3.html">http://sh.sina.com.cn/citylink/en/t/2009-06-30/140431502_3.html</a> ; b: <a href="http://lvyooob.com/tslys/20119/401635_1054763.html">http://lvyooob.com/tslys/20119/401635_1054763.html</a> ).....	237
<b>Abb. 3.64:</b>	Die zwei neuen Wohnsiedlungen, mit einer Kombination aus Tradition und Moderne, sind auf dem	



	Wohnungsmarkt besonders beliebt. (Quelle: a,b: <a href="http://house.sina.com.cn/scan/2011-11-09/0943381518.shtml">http://house.sina.com.cn/scan/2011-11-09/0943381518.shtml</a> ; c,d: <a href="http://www.shvilla.cn/new/showvilla.asp?vid=1280">http://www.shvilla.cn/new/showvilla.asp?vid=1280</a> ).....	241
<b>Abb. 4.1:</b>	Dreieck der Neuen Stadt-Planung (Quelle: Eigene Darstellung).....	246
<b>Abb. 4.2:</b>	Schematische Zeichnung der Elemente des „Image of the City“ (Quelle: Mona Helmy: Urban Branding..., S. 237).....	247
<b>Abb. 4.3:</b>	„Anting Neue Stadt, Made in Germany“ ist das Marken-Image der Neuen Stadt Anting in Shanghai. (Quelle: <a href="http://www.antingnewtown.com/">www.antingnewtown.com/</a> , 27.11.2003, <a href="http://sh.focus.cn/msgview/10822/4911415.html">http://sh.focus.cn/msgview/10822/4911415.html</a> ).....	248
<b>Abb. 4.4:</b>	Die Rolle der Neuen Stadt- Initiatoren (Quelle: Eigene Darstellung).....	250
<b>Abb. 4.5:</b>	Potenzielle Konflikte der Neuen Stadt (Quelle: Eigene Darstellung).....	252
<b>Abb. 4.6:</b>	Skizze Cergy-Pontoise: ein attraktives Stadtbild und ein einmaliges, unverwechselbares Image, gleichzeitig die Kulturverbindung zwischen der Neuen Stadt und der Stadt Paris. (Quelle: Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004).....	254
<b>Abb. 4.7:</b>	Die Kultur-Achse zwischen Cergy-Pontoise und Paris (Quelle: Etablissement Public D' Amenagement Cergy Pontoise: Beaux Arts Magazine - Axe Majeur Cergy-Pontoise, 1994, S. 18).....	255
<b>Abb. 4.8:</b>	Die Gewerbe-Nutzung im Kirchsteigfeld (Quelle: Freie Planungsgruppe Berlin GMBH, 1997, S. 12).....	256
<b>Abb. 4.9:</b>	Hauptpfeiler der nachhaltigen Stadtentwicklung nach BSSR/BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: BBR Forschungsarbeit, 2007, S. 14).....	258
<b>Abb. 4.10:</b>	Der Inhalt der integrierten Stadtentwicklung nach BMVBS/ BBSR (Quelle: BMVBS / BBSR (Hrsg.), 37/2009, S. 24).....	259
<b>Abb. 4.11:</b>	Die Arbeitsstruktur der Neuen Stadt-Planung (Quelle: Eigene Darstellung).....	262
<b>Abb. 4.12:</b>	Die Arbeitsstruktur der Neuen Stadt-Entwicklung (Quelle: Eigene Darstellung).....	267
<b>Abb. 5.1:</b>	New Town-Act 1946 (Quelle: Her Majesty's Stationery Office: New Town-Act 1946 Chapter 68, S. 3).....	270
<b>Abb. 5.2:</b>	Die bauliche Dichte der Neuen Stadt in Korea (Quelle: Eigene Darstellung).....	272
<b>Abb. 5.3:</b>	Die Regionalstruktur von Harlow, Cergy-Pontoise, Almere und Kirchsteigfeld (Quelle: Eigene Darstellung; R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997).....	273
<b>Abb. 5.4:</b>	Die Regionalstruktur von Shenzhen, Anting, Chengqiao und Lijiang (Quelle: Eigene Darstellung).....	274
<b>Abb. 5.5:</b>	Das Stadtentwicklungsziel der Neuen Städte entwickelt sich von der materiellen Ebene hin zu der immateriellen Ebene (Identität, Freizeit, Innovation etc.) (Quelle: Eigene Darstellung).....	275
<b>Abb. 5.6:</b>	Die „Science-City“ Aspern in Wien Forschungsarbeit (Quelle: Stadtbauatelier: Forschungsarbeit von Fengtai).....	277
<b>Abb. 5.7:</b>	Die Untersuchung des regionalen Entwicklungskonzeptes von Cergy-Pontoise 1961 bis 1964; unterschiedliche regionale Entwicklungs-Modelle werden diskutiert. (Quelle: Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 27, 39).....	276
<b>Abb. 5.8:</b>	Cergy-Pontoise, Umlegung des Zentrums (Quelle: Institut Francais D'architecture: Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989, S. 38).....	277
<b>Abb. 5.9:</b>	Der Urban Sprawl entlang dem - Ostufer, das Westufer weist noch die Perfluss-Landschaft auf. (Quelle: Stadtbauatelier: Forschungsarbeit Nansha, 2010).....	278
<b>Abb. 5.10:</b>	Herkunft der Grundstücke der Neuen Städte (Quelle: Gibberd, Frederick: Harlow New Town: a plan prepared for the Harlow Development Corporation, 1952, S. 12; Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 51; Province of Flevoland: Getting to the bottom of Flevoland, 2002,	

	S. 70; R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997; Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	279
<b>Abb. 5.11:</b>	Cergy-Pontoise 1999 bis 1969, um den zentralen See der Stadt herum ist eine Vielzahl von Bauernhöfen und Ackerland gelegen. (Quelle: Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 15).....	280
<b>Abb. 5.12:</b>	Herkunft der Grundstücke der Neuen Städte (Quelle: Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute, Urban Design Institute: Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study, 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究, S. 38; Wang Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 9; Stadtbauatelier: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town, 上海城桥新城规划与城市设计, 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung; HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, 2002 HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002; Stadtbauatelier: Urban Design of Yulong New Town, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004).....	281
<b>Abb. 5.13:</b>	Die regionale Planung von Paris (Quelle: Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 22).....	284
<b>Abb. 5.14:</b>	Die Führungsgruppe von den Neuen Städten (Quelle: Eigene Darstellung).....	285
<b>Abb. 5.15:</b>	Das Architektenblatt des Kirchsteigfeldes verwandelt die Anforderung der Stadt in Baurecht, so wird auch die Farbe, die Sichtachse, die Förderungsform etc. bestimmt. (Quelle: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 86).....	284
<b>Abb. 5.16:</b>	Die wichtigen Interessengruppen der Neuen Städte (Quelle: Eigene Darstellung).....	286
<b>Abb. 5.17:</b>	Die Führungsgruppe von den Neuen Städten (Quelle: Eigene Darstellung).....	287
<b>Abb. 5.18:</b>	Gibberd, Sir Frederick: Architekt, Landschaftsplaner, Masterplaner und Bewohner von Harlow. - Gleiches gilt für Heikki von Hertzen in Tapiola, Finnland. (Quelle: <a href="http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Frederick_Gibberd_Plaque.jpg">http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Frederick_Gibberd_Plaque.jpg</a> ; <a href="http://www.flickr.com/photos/7489750@N08/613098531/">http://www.flickr.com/photos/7489750@N08/613098531/</a> ).....	288
<b>Abb. 5.19:</b>	100 Jahre-Jubiläumsbuch der TCPA (1899 bis 1999) (Quelle: TCPA: 1899-1999 Tomorrow & Tomorrow - the TCPA's first hundred years, and the next....., 1999).....	289
<b>Abb. 5.20:</b>	Die Interessengruppe der Neuen Stadt (Quelle: Eigene Darstellung).....	289
<b>Abb. 5.21:</b>	<b>a-c</b> Dongtan (东滩), Ortsteil der Großgemeinde Chenjiazhen des Kreises, das „Vogelarten- und Naturschutzgebiet Dongtan (崇明东滩鸟类自然保护区)“ soll als die erste CO <sub>2</sub> -neutrale und autofreie "Öko Stadt" Asiens mit sehr hoher Energieeffizienz, durchdachter Abfallentsorgung und guter Luftqualität gebaut werden. (Quelle: a: <a href="http://www.wzsty.gov.cn/art/2009/12/5/art_4425_35760.html">http://www.wzsty.gov.cn/art/2009/12/5/art_4425_35760.html</a> ; b: Stadtbauatelier: Chenjiazhen Neue Stadt; c: <a href="http://blog.soufun.com/24527726/6524663/articledetail.htm">http://blog.soufun.com/24527726/6524663/articledetail.htm</a> ).....	290
<b>Abb. 5.22:</b>	Nach 25 Jahren hat die Stadt Almere im Jahr 2004 bereits ähnliche Familienstrukturen wie insgesamt die Niederlande, insbesondere das Zentrum (Almere Stadt) und Gesamt-Almere. (Quelle: Gemeente Almere: To the Point: kerngegevens Almere, 2004, S. 28).....	291
<b>Abb. 5.23:</b>	In Hinblick auf die Bevölkerungszahl hat Almere ähnliche Tendenzen wie der Gesamttraum der Niederlande, jedoch bei Menschen mittleren Alters und Kindern noch immer eine 10 bis 15 -prozentige Erhöhung. (Quelle: Gemeente Almere: To the Point: kerngegevens Almere, 2004, S. 7).....	291
<b>Abb. 5.24:</b>	"Science-City" Aspern, Wien (Quelle: Stadtbauatelier: Forschungsarbeit: Die Entwicklungsstrategie von FengTai Headquarterpark Phasell, 2009).....	294

<b>Abb. 5.25:</b>	Die Industrie der Neuen Städte in Hong Kong zeigt keine starke Konkurrenz zur Metropole (Quelle: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: New Towns in East and South-east Asia, Planning and Development Hongkong, 1987, S. 79).....	295
<b>Abb. 5.26:</b>	Die Wirtschaftsentwicklung zwischen der Hauptinsel Hong Kong und die Neuen Städte unterschiedlicher Größe hat ähnliche Problem gezeigt. (Quelle: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: New Towns in East and South-east Asia, Planning and Development Hongkong, 1987, Tabelle 4.6).....	297
<b>Abb. 5.27:</b>	Die Finanzierungsformen des Wohnungsbaus in Kirchsteigfeld (Quelle: Free Planungsgruppe Berlin GMBH: Nutzungsmischung im Städtebau, 1999, S. 64).....	298
<b>Abb. 5.28:</b>	Der Flyer der Spandauer Wasserstadt (Quelle: Institut für Öffentliche Bauten/Städtebauliches Institut: Neue Stadtteile in Europa-Planung und Realisierung, 1999, S. 103).....	299
<b>Abb. 5.29:</b>	Die Veränderung der sozialen Wohnungsstrategie von Hong Kong. Von Mietwohnungen zu Eigentumswohnungen, von Wohnungsgebäuden zu Wohnungsgeld. (Quelle: a,b,c: <a href="http://www.housingauthority.gov.hk/sc/about-us/photos-and-videos/videos/historic-estates-and-buildings/index_2.html">http://www.housingauthority.gov.hk/sc/about-us/photos-and-videos/videos/historic-estates-and-buildings/index_2.html</a> ;).....	301
<b>Abb. 5.30:</b>	Der große, regelmäßig stattfindende Markt (Quelle: a: <a href="http://www.flickr.com/photos/chrisflateau/3708434608/in/photostream/">http://www.flickr.com/photos/chrisflateau/3708434608/in/photostream/</a> ; b: <a href="http://www.mun.ca/geog/interdisiplinary/harlow/harlow_walk1.php">http://www.mun.ca/geog/interdisiplinary/harlow/harlow_walk1.php</a> ).....	302
<b>Abb. 5.31:</b>	Die Universität im Stadtzentrum von Cergy-Pontoise, eng verflochten mit dem Bahnhof und dem Stadtzentrum. (Quelle: <a href="http://thema.u-cergy.fr/presentation/plan-d-acces-au-thema/?lang=en">http://thema.u-cergy.fr/presentation/plan-d-acces-au-thema/?lang=en</a> ).....	303
<b>Abb. 5.32:</b>	Die Lage und Masse der öffentlichen Einrichtung der Neuen Städte (Quelle: Gibberd, Frederick: Harlow New Town: a plan prepared for the Harlow Development Corporation, 1952, S. 37; Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 45; Province of Flevoland: Getting to the bottom of Flevoland, 2002, S. 75).....	304
<b>Abb. 5.33:</b>	Das Nebenzentrum des Kirchsteigfeld verkörpert durch die Nutzungsmischung die Urbanität der öffentlichen Räume. (Quelle: <a href="http://housing.dongjak.go.kr/example.do?method=getView&amp;nno=14&amp;fcnt=1&amp;pageNum=1&amp;gscd=GS0021&amp;fgscd=null&amp;grp=5&amp;openMenu=1&amp;subMenu=5&amp;src=&amp;src_temp=&amp;sp_w=&amp;org.apache.struts.taglib.html.TOKEN=0eecd5b5196b310bdb9440d7d2a200fa">http://housing.dongjak.go.kr/example.do?method=getView&amp;nno=14&amp;fcnt=1&amp;pageNum=1&amp;gscd=GS0021&amp;fgscd=null&amp;grp=5&amp;openMenu=1&amp;subMenu=5&amp;src=&amp;src_temp=&amp;sp_w=&amp;org.apache.struts.taglib.html.TOKEN=0eecd5b5196b310bdb9440d7d2a200fa</a> ).....	303
<b>Abb. 5.34:</b>	Die Lage und Masse der öffentlichen Einrichtungen der Neuen Städte (Quelle: Wang Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 16; Shanghai Jiading Plan and Design Institute & ASP: Structure Plan of Shanghai International Automobile City, 上海嘉定规划设计院&ASP: 上海国际汽车城结构规划, 2001; Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming New City Master Plan; Bemerkung: grafische Bearbeitung 上海市城市规划管理局: 崇明新城城市总体规划; Ningbo Planning Bureau: Masterplanrahmen und Urban Design für den Kernbereich, 宁波市规划局: 总体规划框架与核心区城市设计规划, 2005, <a href="http://www.nbplan.gov.cn/zl/zlhome.php">http://www.nbplan.gov.cn/zl/zlhome.php</a> ; Bemerkung: grafische Bearbeitung; Stadtbauatelier: Urban Design of Yulong New Town, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	305
<b>Abb. 5.35:</b>	Die räumliche soziale Integration durch das gemeinsame Stadtzentrum und die öffentlichen Einrichtungen von New Town, Singapur. (Quelle: R.Phillips David; G.O.Yeh Anthony: New Towns in East and South-east Asia, Planning and Development Hongkong, 1987, Fig.2.2, Fig.2.3).....	306
<b>Abb. 5.36:</b>	Das Stadtzentrum von Luodian ist ca. 1,6 km lang, in einer fußläufigen Distanz von 800 Metern gibt es meist Grünflächen und Villen, auf der westlichen Seite wird es von der Schnellstraße begrenzt. Eingangsplatz, Shoppingviertel in schwedischem Stil weil der „Sweden Stil“ in dem Wettbewerb gefordert wurde. Aufgrund des begrenzten Einzugsfeldes und den nicht, den chinesischen	

	Gewohnheiten entsprechenden, Geschäftsaktivitäten, steht es fast leer und wird nur für Hochzeitsfotos benutzt. (Quelle: Google Earth, DATA SIO, NOAA. U.S. Navy. NGA, GEBCO Image @ 2011 DigitalGlobe).....	306
<b>Abb.5.37:</b>	Die Lage der Neuen Stadt mit der Mutterstadt und dem Flughafen (Quelle: Eigene Darstellung)...	307
<b>Abb. 5.38:</b>	Die regionale Verbindung der Neuen Städte (Quelle: Gibberd, Frederick: Harlow New Town: a plan prepared for the Harlow Development Corporation, 1952, S. 10; Bemerkung: grafische Bearbeitung; Eigene Darstellung).....	308
<b>Abb. 5.39:</b>	Die vielfältigen Verbindungen zwischen den Neuen Städten und Paris (Quelle: Etablissement Public D'Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise,1999, S. 12, 13).....	309
<b>Abb. 5.40:</b>	Die vielfältigen Verbindungen zwischen der Stadt Cergy-Pontoise und Paris (Quelle: Tourisme Seine-et-Marne: Villes Nouvelles, en Ile-de-France, S. 1).....	308
<b>Abb. 5.41:</b>	Die neuen Städte Almere und Leylstad werden durch mehrere parallele Verkehrskorridore miteinander verbunden. Die flexiblen Stadtteile von Almere verteilen sich entlang mehrerer Verkehrskorridore, die konzentrierte Stadt Leylstad wird von der Verkehrslinie eingeschlossen. (Quelle: Nawijn, K. E.: Almere new town: the dutch polder experience; city for people by people, 1979, S. 21; Bemerkung: grafische Darstellung).....	310
<b>Abb. 5.42:</b>	Die regionale Verbindung der Neuen Städte in China (Quelle: Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute: Theme Report of Shenzhen City Master Plan Review and Countermeasures - Expansion and Integration, Shenzhen in the Year 2005, 深圳市规划与国土资源局, 深圳市城市规划设计研究院: 深圳市城市总体规划检讨与对策主题报告——深圳 2005 拓展与整合 S. 35; Eigene Darstellung; Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming 3 Islands Master Plan; Bemerkung: grafische Bearbeitung 上海市城市规划管理局: 崇明三岛总体规划; HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung; Shao, Yong; Zhang, Lan; Dun, Mingming: Conservation and Social Development of Ancient Towns of Lijiang. In: Ideal Space, 邵甬, 张兰, 顿明明: 世界文化遗产丽江古城的保护和社会发展——世界文化遗产丽江古城保护规划, 理想空间, 2004(3), S. 52).....	311
<b>Abb. 5.43:</b>	Neue Stadt Luchao aus dem Jahr 2010, es gibt nur Wohnsiedlungen umgesiedelter Bauern und Villen in einem dichten Straßennetzwerk. (Quelle: Google Earth, Image @ 2011 DigitalGlobe).....	311
<b>Abb. 5.44:</b>	Die aufgelockerte Stadtstruktur und die Freiräume zwischen den Neuen Städten (Quelle: Eigene Darstellung).....	313
<b>Abb. 5.45:</b>	Das Zentrum von Cumbernauld (UK) mit seiner Megastruktur (Quelle: <a href="http://www.webbaviation.co.uk/gallery/d/43331-1/ShoppingCentre-db56692.jpg">http://www.webbaviation.co.uk/gallery/d/43331-1/ShoppingCentre-db56692.jpg</a> ).....	314
<b>Abb. 5.46:</b>	Die enge Stadtstruktur und Freiräume zwischen den Neuen Städten (Quelle: Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Immediate Plan (2003-2005). 深圳市人民政府: 深圳市近期建设规划 (2003-2005) ; Albert Speer & Partner : ControllingDetail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001; Bemerkung: grafische Bearbeitung; Stadtbauatelier: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town, 上海城桥新城规划与城市设计; Bemerkung: grafische Bearbeitung; HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002; Stadtbauatelier: Urban Design of Yulong New Town, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	315
<b>Abb. 5.47:</b>	Die Neue Stadt Luchao mit See (Durchmesser 2,68 km) und Park in der Mitte. Jeder Stadtteil liegt mehr als 700 Meter vom Stadtzentrum entfernt. Sogar das Stadtzentrum hat eine aufgelockerte Struktur. Die Neue Stadt muss mit einem komplett fertigen Stadtservice-Band ein umfassendes	



	Stadtimage ergeben. (Quelle: <a href="http://news.cjk3d.net/data/c16/2006-10/1944.html">http://news.cjk3d.net/data/c16/2006-10/1944.html</a> ).....	317
<b>Abb. 5.48:</b>	Die Nutzungspläne der Neuen Städte (Quelle: Etablissement Public D'Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise, 1999, S. 15; Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	319
<b>Abb. 5.49:</b>	Die „Science-City“ Järvafältet (Kista) in Stockholm - eine der wichtigsten High-Tech-Parks in Nord-Europa (Quelle: Irion, Ilse; Sieverts, Thomas: Neue Städte, 1991, S. 190, 191).....	320
<b>Abb. 5.50:</b>	Stadtzentrum und zweigförmige Stadtteile, Almere (Quelle: Landkarte von „Flevoland Zuidelijk gedeelte uitgegeven agrarische bedrijven 1996“, Scale 1:50.000).....	320
<b>Abb. 5.51:</b>	Die Wohngebiete der Neuen Städte, von der aufgelockerten Nachbarschaft bis zu urbanen Stadtteilen, jedoch mit „Quartiers- Segregation“ (Quelle: Eigene Darstellung).....	321
<b>Abb. 5.52:</b>	Das Gewerbegebiet der Neuen Städte vom konzentrierten Stadtteil der Industrie, bis zum Gewerbepark von vielfältiger Größe und Lage. (Quelle: Eigene Darstellung).....	322
<b>Abb. 5.53:</b>	Wang Jing Neue Stadt (望京新城), eine Schlafstadt der 1990er Jahre in Beijing, ca. 1 km langes Grundstück. (Quelle: Google Earth, Image @ 2011 DigialGlobe).....	323
<b>Abb. 5.54:</b>	Die Verbindung zwischen Infrastruktur und Städtebau in Cergy-Pontoise, Paris (Quelle: Etablissement Public D'Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise, 1999, S. 12, 13, 14).....	324
<b>Abb. 5.55:</b>	Verkehrssystem der Neuen Städte, von getrenntem Verkehr bis zu gemischtem Verkehr, von Autoverkehrs-orientiert bis zu ÖPNV-orientierter Planung (Quelle: Eigene Darstellung).....	325
<b>Abb. 5.56:</b>	Berlin-Rummelsburger Bucht. Verdichte Städtebau-Komplex von Ostkreuz-Bahnknoten (Quelle: a: Wasserstadt GmbH: Vorner Wellen, hintern Weltstadt Leben in der Rummelsburger Bucht, S. 24, 25; b: <a href="http://www.bahninfo.de/artikel/4359/">http://www.bahninfo.de/artikel/4359/</a> ).....	327
<b>Abb. 5.57:</b>	Verkehrsplan von den Neuen Städten (Quelle: Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Immediate Plan (2003-2005), Bemerkung: grafische Bearbeitung 深圳市人民政府: 深圳市近期建设规划(2003-2005); Albert Speer & Partner: ControllingDetail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001; Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	328
<b>Abb. 5.58:</b>	Vergleich der Stadtbildqualität zwischen den hohen Gebäuden in Frankfurt-Nordwest Stadt und Scharnhäuser Park in Ostfildern. (Quelle: <a href="http://de.academic.ru/dic.nsf/dewiki/461417">http://de.academic.ru/dic.nsf/dewiki/461417</a> ; <a href="http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/case-studies/sc-harnhauser-park?photos=true&amp;viewing=436">http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/case-studies/sc-harnhauser-park?photos=true&amp;viewing=436</a> ).....	330
<b>Abb. 5.59:</b>	Die Neue Stadt Senri in Osaka, Japan, Dichte und Höhe der Stadt beim Bahnhof (Quelle: Google Earth, Image @ 2012DigialGlobe).....	331
<b>Abb. 5.60:</b>	Die Neue Stadt Tin Shui Wei (4,3 qkm, 340.000 EW, geplant, 790 EW/ha). Es gibt sehr wenig Grün zwischen den Wohntürmen, die mehr als 20 Geschosse haben. Alle Freiräume sind überwiegend als Verkehrsflächen und Sportplätze besetzt, teilweise gibt es Grün auf Dachterrassen. (Quelle: Google Earth, Image @ 2012DigialGlobe).....	331
<b>Abb. 5.61:</b>	Guangzhou Science-City (37,47 qkm, 85.000 EW, 180.000 bis 200.000 Arbeitsplätze, ca. 200 Personen/ha geplant), die Dichte-Unterschiede zwischen einem vorhandenen Dorf (Quelle: Google Earth, Image @ 2012DigialGlobe @2012 MAPABC.COM).....	332
<b>Abb. 5.62:</b>	Die Wohnsiedlung Songbei, eine typische Kombination von Hochhäusern und Villenstrukturen - „Kleine-Welt-Effekt“ (Quelle: Stadtbauatelier: Haerbin Qunli Neue Stadt).....	332
<b>Abb. 5.63:</b>	Die Entwurfsidee der Neuen Städte (Quelle: Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 2; Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 31; R. Krier: TownSpaces - Contemporary Interpretations in Traditional Urbanism, 2007, S. 84, 87.....	334
<b>Abb. 5.64:</b>	Poundbury bei Dorchester, England. Die öffentlichen Räume und das Wohnviertel (Quelle: a: <a href="http://poundburyforum.proboards.com/index.cgi?board=poundburytownmap&amp;action=display&amp;thead=203">http://poundburyforum.proboards.com/index.cgi?board=poundburytownmap&amp;action=display&amp;thead=203</a> ; b: <a href="http://www.geograph.org.uk/photo/389996">http://www.geograph.org.uk/photo/389996</a> ).....	335

<b>Abb. 5.65:</b>	Die Leer Kirche und Kindergarten - die Träger der westliche Kultur, Neue Stadt Fengjing, Shanghai-Canada Still. (Quelle: Den Hartog, Harry: Shanghai New Towns, 2010, S. 117).....	335
<b>Abb. 5.66:</b>	Der Plan von Chandigarh, Indien (Quelle: www.chandigarhonline.in/touristplaces/monuments; www.nrsc.gov.in/cartosat-1/chandigarh.html).....	336
<b>Abb. 5.67:</b>	Das Neue Stadt-Zentrum Almere von OMA besteht aus innovativen Raumabfolgen (Quelle: http://www.oma.eu/projects/2007/almere-masterplan).....	336
<b>Abb. 5.68:</b>	Freiburger Solarsiedlung (Quelle: http://www.rolfdisch.de/index.php?p=home&pid=78&L=1).....	336
<b>Abb. 5.69:</b>	Die Gestaltungskonzepte der Neuen Städte (Quelle: Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise - du Projet a la Realite, 2004, S. 89; Eigene Darstellung; Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 54, 55; Bemerkung: grafische Bearbeitung; R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, Deckerseite, Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	337
<b>Abb. 5.70:</b>	Die Entwurfsidee der chinesischen Neuen Städte (Quelle: Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Immediate Plan (2003-2005) 深圳市人民政府: 深圳市近期建设规划 (2003-2005); Albert Speer & Partner : Design Code of Anting New Town, 安亭新镇设计规范, 2001; Stadtbauatelier: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town, 上海城桥新城规划与城市设计, 2002; HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002; Stadtbauatelier: Urban Design of Yulong New Town, 2004 Stadtbauatelier: 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004).....	340
<b>Abb. 5.71:</b>	Gestaltungskonzept der chinesischen Neuen Städte (Quelle: Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute, Urban Design Institute: Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study, 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究 S. 54, 75; Stadtbauatelier: Urban Design of Yulong New Town, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung; HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung; Stadtbauatelier: Urban Design of Yulong New Town, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung ).....	340
<b>Abb. 5.72:</b>	Die Nachahmung der traditionellen Stadtlage durch die Neue Stadt Shenzhen im Stadtzentrum (Quelle: Eigene Darstellung; World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑 2000 增刊, S. 39).....	339
<b>Abb. 5.73:</b>	Die Raumtypologie der Neuen Städte (Quelle: a, b: Etablissement Public D' Amenagement Cergy Pontoise: Plan de Cergy Pontoise 1/10000, 1987; c, d: Landkarte von „Flevoland Zuidelijk gedeelte uitgegeven agrarische bedrijven 1996“ Scale 1:50.000).....	342
<b>Abb. 5.74:</b>	Die Größe der Neuen Stadt Milton Keynes wird sich in den nächsten 20 Jahren verdoppeln und zwar auf Grundlage eines Raster- Straßennetzes, welches auf dem nordamerikanischen Modell basiert und den Menschen ermöglicht, in etwa 15 Minuten durch die Stadt zu fahren bzw. welches eine leichtere Erweiterung für die Stadt bedeutet. (Quelle: New Towns, AD Architectural Design, 1994, S. 8).....	343
<b>Abb. 5.75:</b>	Stadtstruktur eines 300 Meter langen Grundstücks (Quelle: Google Earth, Image @ 2012 DigialGlobe).....	344
<b>Abb. 5.76:</b>	Die Schwarzpläne der Neuen Städte (Quelle: Eigene Darstellung).....	345
<b>Abb. 5.77:</b>	Zhujiang Neue Stadt (ca. 2 km Städtebaugebiet) wird unter die Urban Design Guideline kontrolliert. (Quelle: Google Earth, Image @ 2011GEOEYE).....	346
<b>Abb. 5.78:</b>	Die Stadtgestaltungsbereiche der Neuen Städte, von der Landschaft als Zentrum, bis zu der Urbanität als Zentrum (Quelle: Eigene Darstellung).....	347 415

<b>Abb. 5.79:</b>	Achse als wichtiges Gestaltungselement der Neuen Städte (Quelle: Restany. Pierre: Dani Karavan. L'Axe Majeur Cergy-Pontoise, 1987, Bemerkung: grafische Bearbeitung; Eigene Darstellung; R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld- Eine Stadt entsteht, 1997, S. 70).....	348
<b>Abb. 5.80:</b>	Die Skyline und die Silhouette der Neuen Stadt, bestehend aus der Topographie, den Hochhäusern, „innovativer“ Architektur und dem Kulturdenkmal. (Quelle: Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 43, 38, 34; Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, Deckerseite und S.106; Almere : a: <a href="http://www.geerfotografeert.nl/2007/almere/pano/weerwater.htm">http://www.geerfotografeert.nl/2007/almere/pano/weerwater.htm</a> ; b, c, d: Eigene Abbildung; e: hvbemmel: Selected for Google Earth - ID: 21963820; f: <a href="http://www.nieuwbouwwijzer.nl/Almere/2796/Waterhoven-Almere/">http://www.nieuwbouwwijzer.nl/Almere/2796/Waterhoven-Almere/</a> ) .....	349
<b>Abb. 5.81:</b>	Die strenge Symmetrie der öffentlichen Räume und ihr großer Maßstab zeigen die Kraft und die Macht der Stadt. (Quelle: World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑 2000 增刊, S. 12, 17, 36; Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	351
<b>Abb. 5.82:</b>	Urban Design Guideline - Forschungsarbeit von der Wohnblöcken bis zum Zonierungsplan in USA, Shenzhen (Quelle: World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑 2000 增刊, S. 56).....	352
<b>Abb. 5.83:</b>	Shenzhen, das über- dimensionale Rathaus und der große Eingangsplatz. (Quelle: <a href="http://hi.baidu.com/lyq8611/album/item/4d471330032274e6a71e12a1.html#">http://hi.baidu.com/lyq8611/album/item/4d471330032274e6a71e12a1.html#</a> ).....	352
<b>Abb. 5.84:</b>	Das Nutzungslayout des Stadtzentrums (Quelle: Eigene Darstellung).....	354
<b>Abb. 5.85:</b>	Das Stevenge (UK) Stadtzentrum Erneuerungsprojekt (Quelle: <a href="http://www.stanhopeplc.com/?page=32&amp;id=372">http://www.stanhopeplc.com/?page=32&amp;id=372</a> ).....	355
<b>Abb. 5.86:</b>	Neues Stadt-Bild von Almere nach der Erneuerung (Quelle: <a href="http://d.kaifa01.com/experience05/experience05090922082_all.htm">http://d.kaifa01.com/experience05/experience05090922082_all.htm</a> ).....	355
<b>Abb. 5.87:</b>	Die Raumsequenz des Stadtzentrums (Quelle: Eigene Darstellung).....	356
<b>Abb. 5.88:</b>	Der Verkehr des Stadtzentrums (Quelle: Eigene Darstellung).....	357
<b>Abb. 5.89:</b>	Shenzhen Zentraler Park 1,33x0,70 km, Lijiang Yulong Parkband 1,15x0,12 km (Quelle: <a href="http://www.zhongzhuangzhineng.com/ProductShow.asp?ID=159">http://www.zhongzhuangzhineng.com/ProductShow.asp?ID=159</a> ; Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 96).....	358
<b>Abb. 5.90:</b>	„Thame Town“ Themenpark von Songjiang Neue Stadt /Shanghai, das Subzentrum mit europäischem Stil als Kern, das Villengebiet darum herum, und die Bauernsiedlung auf dem Gegenufer erzeugen drei Welten (Quelle: Google Earth, Image @ 2012DigitalGlobe).....	358
<b>Abb. 5.91:</b>	Die Nutzungsstruktur der Stadtzenter (Quelle: Eigene Darstellung; Albert Speer & Partner: ControllingDetail Plan of Anting New Town, 2001).....	360
<b>Abb. 5.92:</b>	Die Verkehr der Stadtzenter (Quelle: Eigene Darstellung).....	359
<b>Abb. 5.93:</b>	Die Raumsequenz der Stadtzenten (Quelle: Eigene Darstellung).....	360
<b>Abb. 5.94:</b>	Die Wohnsiedlung der Neuen Städte (Quelle: Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 99; Bemerkung: grafische Bearbeitung; R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 106, 107, Bemerkung: grafische Bearbeitung).....	362
<b>Abb. 5.95:</b>	Ansprüche an die Ausstattung eines Wohngebietes mit öffentlichen und privaten Einrichtungen Städtebau-Institut (Fakultät Architektur und Stadtplanung): Lehrbaustein Städtebau, Basiswissen für Entwurf und Planung, 2010, S. 110).....	363
<b>Abb. 5.96:</b>	Die Wohnsiedlungsstruktur der Neuen Städte in China (Quelle: Google Earth,Image @2012 DigitalGlobe @2012 Mapabc.com Data SiO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO @2012Mapking; <a href="http://www.cctcct.com/v8/info_show.asp?infomationid=15000">http://www.cctcct.com/v8/info_show.asp?infomationid=15000</a> ; Albert Speer & Partner : ControllingDetail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001; Bemerkung: grafische	

Bearbeitung; Stadtbauteil: New Urban District Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town, 上海城桥新城规划与城市设计, 2002; Ningbo Planning Bureau: Masterplanrahmen und Urban Design für den Kernbereich, 宁波市规划局: 总体规划框架与核心区城市设计规划, 2005, <http://www.nbplan.gov.cn/zl/zlhome.php>; Bemerkung: grafische Bearbeitung)

	.....	364
<b>Abb. 5.97:</b>	Die moderne Sozialwohnsiedlung, die aus dem traditionellen „Tulou Haus 土楼“ abgeleitet ist. (Quelle: <a href="http://nd.oeeee.com/cama/200811/t20081127_921233.shtml">http://nd.oeeee.com/cama/200811/t20081127_921233.shtml</a> ).....	365
<b>Abb. 5.98:</b>	Die Integration der architektonischen Stile der Neuen Städte (Quelle: Eigene Darstellung).....	366
<b>Abb. 5.99:</b>	Architektur Southgate, das Stadtzentrum Runcorn von Stirling, Sir James (Quelle: <a href="http://www.hughpearman.com/2010/14.html">http://www.hughpearman.com/2010/14.html</a> ).....	368
<b>Abb. 5.100:</b>	Die Erreichbarkeit der Landschaft der Neuen Städte (Quelle: Eigene Darstellung).....	371
<b>Abb. 5.101:</b>	Die wichtigen Zeitpunkte der Neuen Stadt-Entwicklung (Quelle: Eigene Darstellung).....	375
<b>Abb. 5.102:</b>	Vergleich der Geburten- und Sterberate zwischen Harlow und England in den Jahren 1961 bis 1973 (Quelle: Golany, Gideon: New-Town Planning: Principles and Practice, New York: Wiley, 1976, S. 102).....	376
<b>Abb. 5.103:</b>	Öko Stadt Langfang (廊坊生态城) (Quelle: Peng, Ligu: South Weekend, 5-11-2010).....	380
<b>Abb. 5.104:</b>	Harlow's Förderung der Stadtgesellschaft (Quelle: Harlow, Council : Harlow's action plan for the year 2020).....	383