

TURM UND DRANG

Die Welt wird zur Stadt. 2010 lebte erstmals mehr als die Hälfte der Menschen in Städten und Ballungsräumen. In Schanghai, Austragungsort der diesjährigen Expo, sind die Umwälzungen mit Händen zu greifen: Wie im Rausch wuchsen innerhalb von nur 30 Jahren etliche Tausend Hochhäuser in den Himmel, um Platz zu schaffen für die zuströmenden Menschen. Aber wie lange kann das so weitergehen? Und ist in diesen Megastädten ein gutes Leben überhaupt möglich? THE ICONIST reiste in die Stadt am Delta des Jangtse, die wie ein Labor ist für das Stadtleben der Zukunft

Text **Sebastian Handke** Fotos **Qilai Shen**



Die Stadt riecht. Wenn man sich nähert vom Meer her – noch lange bevor man sie sieht –, kann man sie riechen, die Stadt. Jede Stadt. »Zuerst ist da der Geruch«, sagt Mike Horn. »Dann das Leuchten, der ‚city glow‘, wie wir sagen. Schließlich, wenn man näher kommt, sieht man die Lichter.«

Sie wirkt etwas verloren, die Pangaia, Mike Horns Hightech-Boot, so unmittelbar am Fuße des Finanzdistrikts von Schanghai. Gerade einem Taifun entronnen, wirkt sie vor der protzigen Skyline winzig wie eine schwimmende Nussschale. «Es beunruhigt mich, dass der Geruch der Stadt vor zwanzig Jahren, als ich meine ersten Reisen machte, viel weniger stark war als heute.» Der Abenteurer ist als Umweltbotschafter unterwegs – auf den Meeren, im Himalaja, in der Mongolei oder der Antarktis. Heute hat er angelegt mitten in Schanghai.

Denn zurzeit gibt es keinen besseren Ort, um sich ein Bild zu machen davon, wie das Leben in den Städten der Zukunft aussehen könnte. Die Stadt

ist noch voller als sonst, alle Flüge hoffnungslos überbucht. Es sind die letzten Tage der Expo – an einem Austragungsort, der passender hätte nicht sein können. Denn in Schanghai ereignet sich ein überwältigender städtebaulicher Umsturz, seit 30 Jahren erst, aber wie im Zeitraffer.

In den nächsten Jahren, so schätzt man, werden 400 Millionen Chinesen in Städte ziehen, die es heute größtenteils noch gar nicht gibt. Schanghai ist wie ein Labor für diese Städte, für das Stadtleben der Zukunft überhaupt. Wird es so sein wie jetzt? Mike Horn glaubt das nicht. »Wir sind die letzte Generation der Konsumenten. Die nächste muss eine Generation von Konservierern sein.«

—
Vor rund 70 Jahren, auf der Weltausstellung 1939, präsentierte General Motors in New York eine Attraktion, die zur Blaupause werden sollte für die Städte von heute. Inspiriert von den Fantasiebauten in Fritz Langs Film »Metropolis«, inszenierte man im »Futurama« das Idealbild einer

»VOR 20
JAHREN, ALS
ICH MEINE
ERSTEN
REISEN
MACHTE,
WAR DER
GERUCH DER
STADT VIEL
WENIGER
STARK ALS
HEUTE.«
MIKE HORN

autogerechten Stadt, einer Stadt zudem, die in Parzellen eingeteilt ist: die einen zum Wohnen, die anderen für die Arbeit, Konsum oder Entspannung, in der Mitte der Finanz- und Handelsdistrikt.

Zunächst war das Konzept des »zoning« nur eine Reaktion auf jene immer höher in den Himmel wachsenden Häuser: Weil sie ihre Umgebung in den Schatten stellten, wurden Zonen abgesteckt, in die sie gebaut werden durften. Doch die Idee der aufgeteilten Stadt griff um sich. Deshalb leben wir heute in Suburbs, pendeln zur Arbeit, stecken im Stau.

70 Jahre später stand die Weltausstellung von Schanghai nicht mehr im Zeichen der freien Fahrt. Im Gegenteil. Die Weltmesse 2010 gab sich das grüne Motto »Better City, Better Life« und richtete riesenhafte Themenpavillons ein: »Urban Planet« etwa, »Urban Dwellers« oder »Urban Footprints«, jeder ein Museum für sich. Doch die atemberaubende Verwandlung, der Schanghai seit 20 Jahren unterworfen ist, sie folgt noch dem Muster von 1939. Der Schlamassel, in dem wir Städter heute stecken, den haben wir uns damals eingebrockt.

—
Es gibt herrliche Dokumente aus der Zeit davor, erst kürzlich machten im Internet wieder Film-



TAP, UM VIDEO ZU STARTEN,

Auf der Weltausstellung 1939 in New York präsentierte General Motors im »Futurama« seine Vorstellung von der Zukunft: das imaginierte Stadtleben der 1960er-Jahre. Der Entwurf wurde zur Blaupause für Urbanisierung.

Done

0:00

-5:45



Video player controls including play/pause, stop, next, previous, and progress bar.

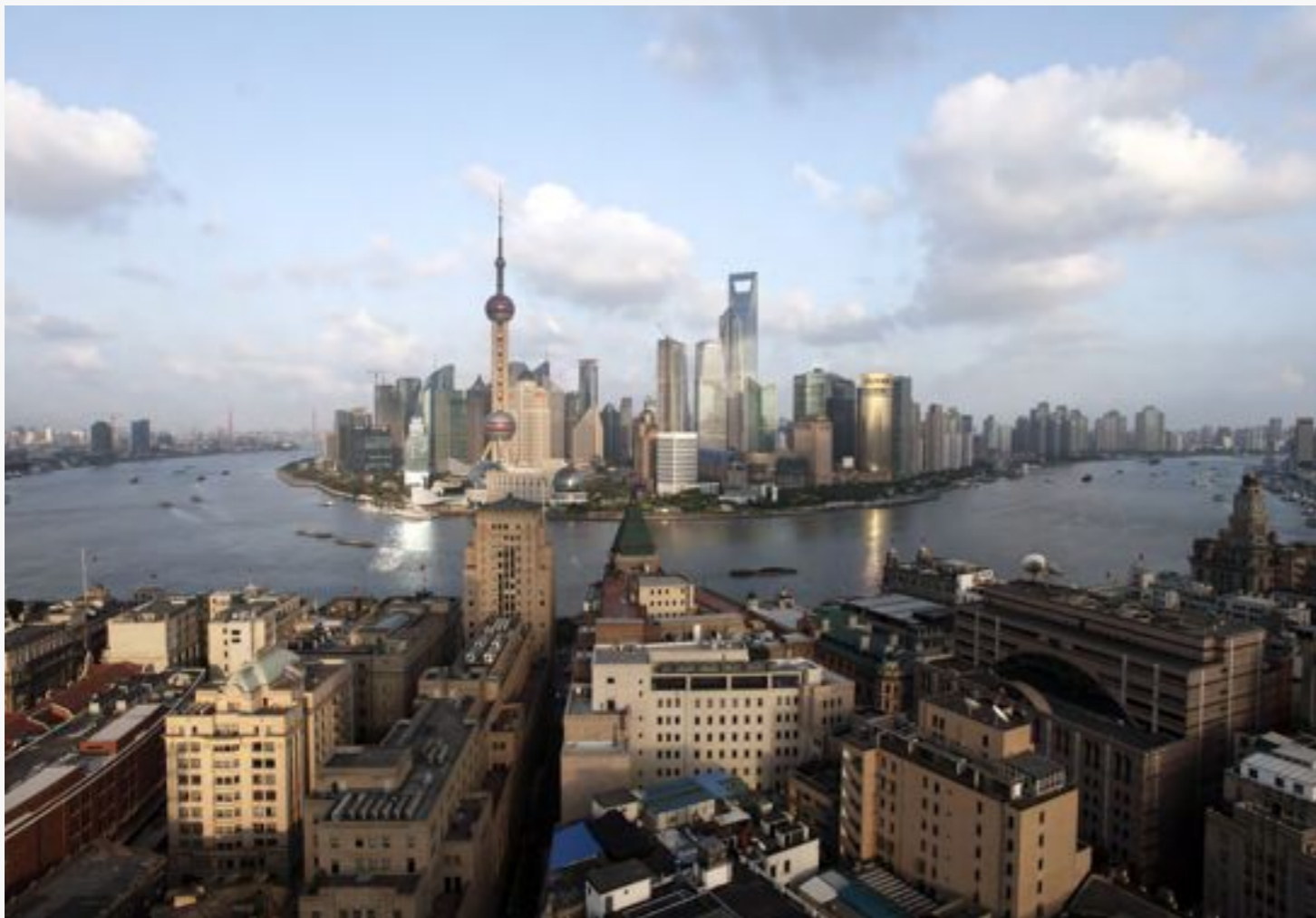
»NEW YORK WAR DAS
MODELL DER URBANISIERUNG.
WIR HABEN JEDOCH GELEHRT,
DASS MAN ES NICHT EINFACH
ÜBERTRAGEN KANN.«
ZHENG SHILING

schnipsel die Runde – von der Market Street in San Francisco aus dem Jahr 1906. Ein verblüffend buntes Treiben herrschte damals in den Straßen: Zu Fuß, zu Pferd oder auf dem Rad, im Automobil, in der Kutsche und in der Straßenbahn, alles ging gut durcheinander. Erst als die Autos schneller wurden, verwandelte sich der »shared space« in eine Schneise nur für Kraftwagen. Autos sollten ungehindert in die Stadt rauschen können – mit dem Ergebnis, dass sie heute dorthin eher schleichen. Die Idee größtmöglicher Ordnung führte zum geregelten Cha-

os; statt mehr Bewegungsfreiheit haben wir heute die Rushhour. Doch die Rushhour ist, wie das »zoning«, der Suburb oder die Stadtautobahn, nur eine Idee. Niemand zwingt uns dazu. Und doch wurden diese Ideen auf der ganzen Welt übernommen, gerade in Asien. Dort, wo jetzt alles sehr schnell geht, bleibt kaum Zeit zum Nachdenken. Städte wie Peking, Taipeh oder Hongkong, sie alle haben einen Teil ihrer Identität bereits eingebüßt. Als China sich im Laufe der 80er-Jahre für Kultur und Kommerz aus dem Westen öffnete, entdeckten seine Ar-

chitekten die Entwürfe der westlichen Kollegen, diese wiederum wurden zu Wettbewerben nach China eingeladen. Doch die rasante Modernisierung führte auch zu einer gedankenlosen Aneignung westlicher Stadtkonzepte: neoklassisch, postmodern, autogerecht und in Zonen aufgeteilt. Stets in der Mitte: der Finanzdistrikt mit seinen protzigen Stahl- und Glastürmen. Die alte Idee hat offenbar wenig von ihrer Wirkungskraft eingebüßt.

In Schanghai kam man gerade rechtzeitig ins Grübeln. »In den letzten 30 Jahren waren New York und



DOPPELTAP, UM BILDERGALERIE ZU ÖFFNEN

vor allem Manhattan das Modell der Urbanisierung«, sagt Zheng Schiling, einflussreicher Architekt und Dekan der Abteilung für Architektur und Stadtplanung an der Tongji-Universität Schanghai. »Aber wir haben gelernt, dass man dieses Modell nicht einfach übertragen kann.«

—

Weit über 4 000 Hochhäuser gibt es in Schanghai, und weil die Stadt nicht bei der Traufhöhe, sondern nur hinsichtlich der Gesamtfläche eines Gebäudes mitbestimmt, hat in nur 20 Jahren ein ungeheurer Wildwuchs um sich gegriffen: Wie ein Wald aus hingewürfelten Stelen und Skulpturen liegt diese Stadt am Huangpu, wild und stolz, vor allem im östlichen Stadtbezirk Pudong, den es vor 20 Jahren noch gar nicht gab. Nichts für Puristen, gewiss, aber ist es nicht herrlich, dieses wunderbar unförmige Ensemble? Dieses kraftstrotzende Symbol für die große chinesische Schmelze aus Kommunismus und Kapitalismus? An vielen anderen Stellen allerdings, auch das ist Schanghai, wirkt die Turmparade eher öde – gleichförmig und chaotisch zugleich. In ihrem unstillbaren Platzhunger schoss die Stadt immer weiter in die Höhe; sie konnte nicht anders, denn es gibt hier wenig Raum, um in die Breite zu gehen. Die rasante Urbanisierung führte zu einem diffusen, internationalen Stil – und





.....
Wie ein Wald aus hingewürfelten Skulpturen: Herbstabend in Schanghai. Auf der östlichen Seite des Huangpu-Flusses wachsen die Wolkenkratzer des Finanzdistrikts von Pudong in die Höhe. Dieser junge Stadtbezirk, ehemals ein fast ländliches Siedlungsgebiet, wird erst seit 1990 ausgebaut. In nur 20 Jahren entstanden hier etliche Hundert Hochhäuser und Wolkenkratzer.
.....

.....
Wenn der Wind günstig steht, ist die Luft in Schanghai – immerhin eine der größten Industriestädte der Welt – erstaunlich gut. Die Bewohner profitieren dann von der Meeresnähe ihrer Stadt. Sogar Fahrrad fahren ist dann kein Problem. Im Hintergrund: der Fernsehturm von Schanghai, der Oriental Pearl Tower.
.....





.....
Der Bund, Schanghais große Uferpromenade, wird morgens von vielen Bewohnern für körperliche Ertüchtigung genutzt. Im Hintergrund: die Skyline des Finanzdistrikts Lujiazui.
.....



.....

Passagiere warten auf eine Fähre, die sie auf die andere Seite des Huangpu-Flusses bringt. Das System der »boat busses« soll ausgebaut werden, um die Brücken und Tunnel zu entlasten. Die Uferstreifen des Huangpu, bislang vor allem von der ansässigen Industrie beansprucht, wird dabei Stück für Stück für die Menschen von Schanghai freigegeben.

.....



Arbeiter reinigen ein
Gebäude im Lujiazui-
Finanzdistrikt.

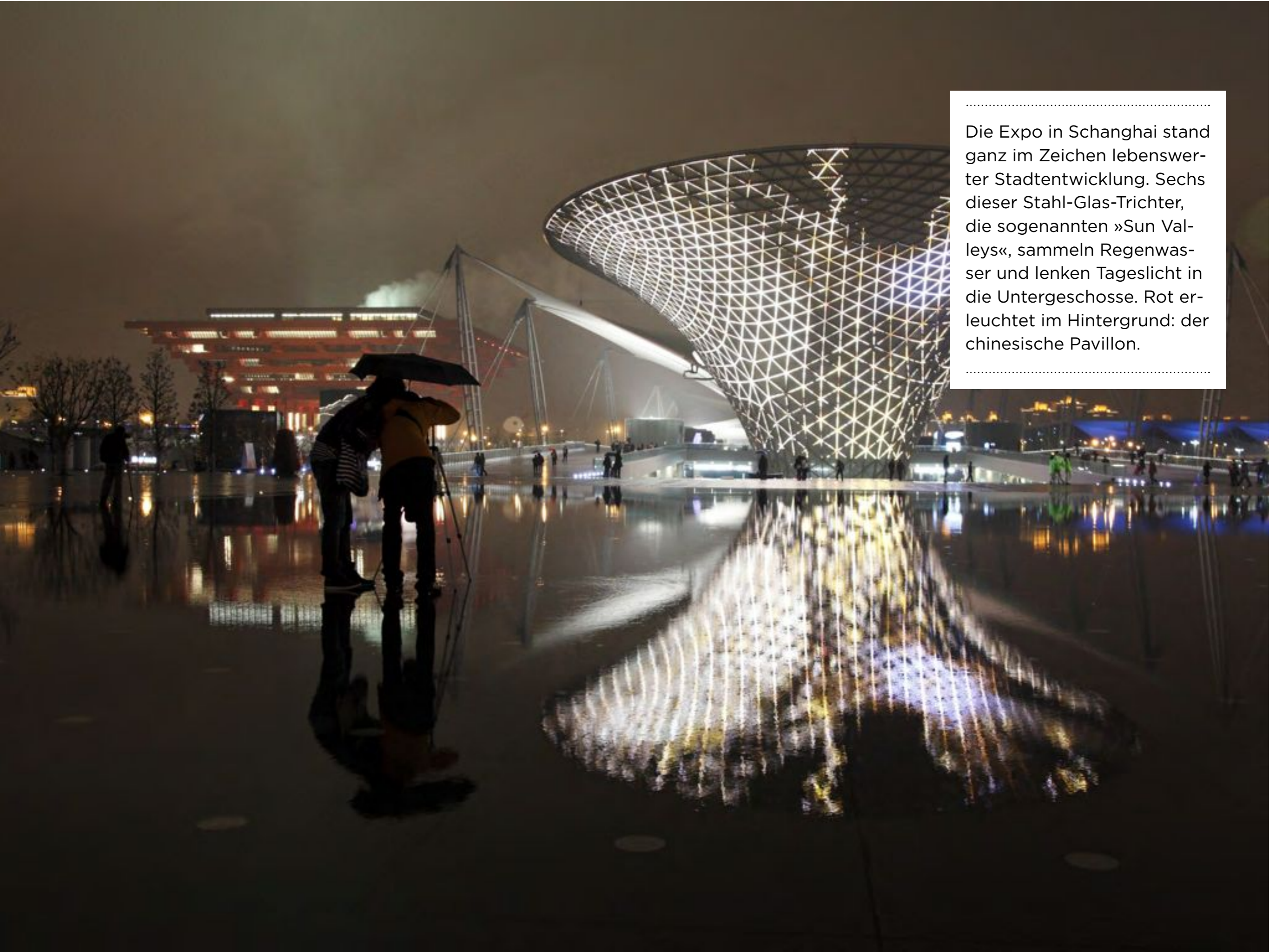


.....
Das 492 Meter hohe
Schanghai World Financial
Center, wegen seiner cha-
rakteristischen Silhouette
mit der trapezförmigen Aus-
sparung auch »Flaschenöff-
ner« genannt, ist eines der
höchsten Gebäude der Welt.
.....

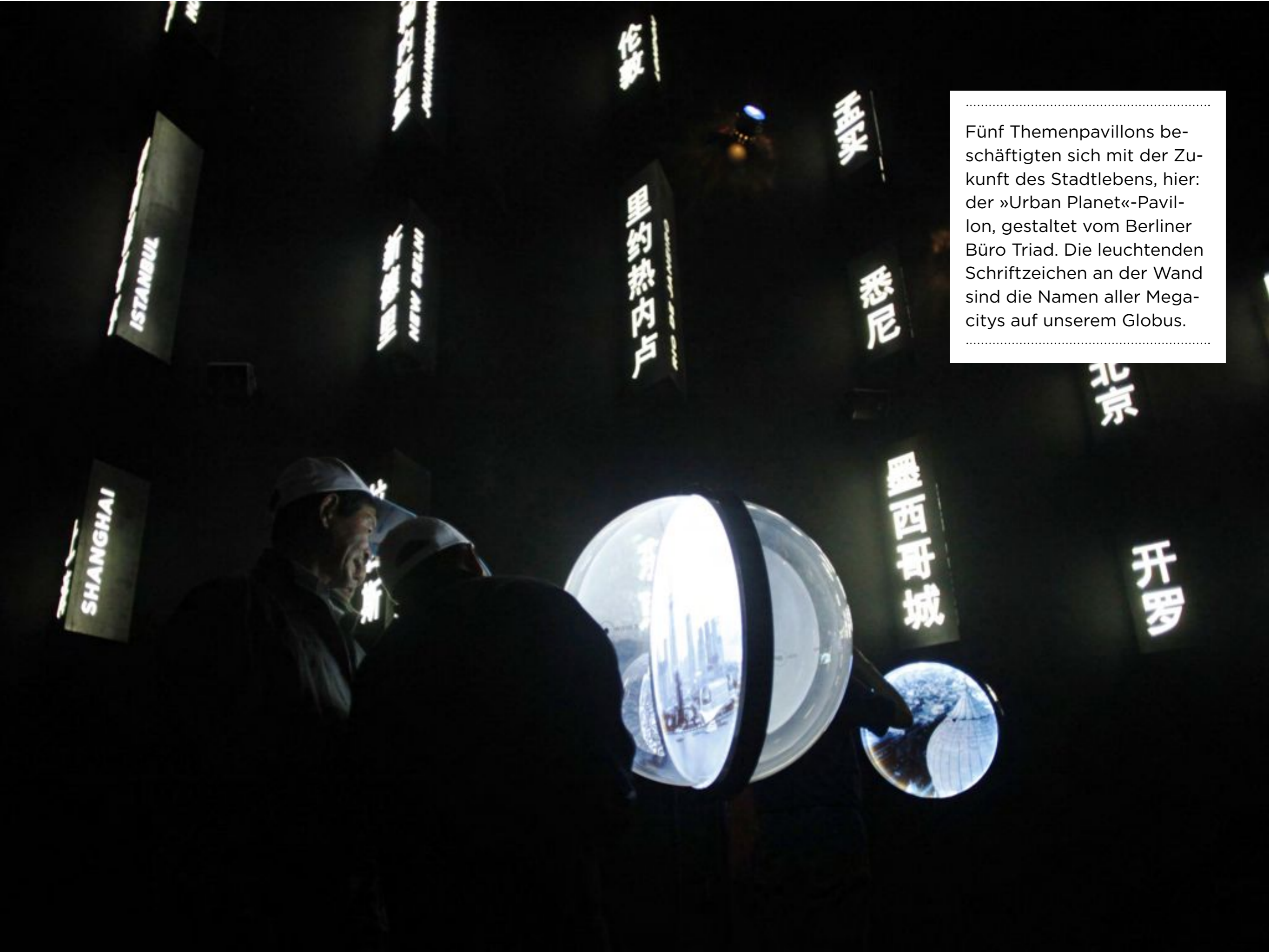
.....
Blick aus der Lobby des
Park Hyatt im 87. Stock des
»Flaschenöffners«. Manch-
mal hängen die Wolken so
tief, dass man hier oben
nicht mitbekommt, wenn es
in Schanghai regnet. Im Hin-
tergrund: die Spitze des Jin
Mao Tower.
.....



.....
Auch Schanghai bleibt an manchen Tagen von trübem Smog nicht verschont: der Lujiazui-Finanzdistrikt im Stadtteil Pudong. Im Vordergrund der berühmte Jin Mao Tower, dessen gestufte Pagodenform von traditioneller chinesischer Baukunst inspiriert ist.
.....



.....
Die Expo in Schanghai stand ganz im Zeichen lebenswerter Stadtentwicklung. Sechs dieser Stahl-Glas-Trichter, die sogenannten »Sun Valleys«, sammeln Regenwasser und lenken Tageslicht in die Untergeschosse. Rot erleuchtet im Hintergrund: der chinesische Pavillon.
.....



.....
Fünf Themenpavillons beschäftigten sich mit der Zukunft des Stadtlebens, hier: der »Urban Planet«-Pavillon, gestaltet vom Berliner Büro Triad. Die leuchtenden Schriftzeichen an der Wand sind die Namen aller Megacities auf unserem Globus.
.....



.....
Besucher im »Urban Planet«-Pavillon betrachten eine Installation, die sich mit dem globalen Wasserverbrauch beschäftigt.
.....



.....
Besucheransturm auf der Expo. An jedem beliebigen Tag konnte man auf dem Ex-
pogelände erleben, was es heißt, in einer derart dicht-
besiedelten Stadt zu leben.
.....

zur Maßstabsverzerrung. Breite Autoschneisen und einförmige Wohntürme haben wenig gemein mit Schanghais ursprünglich kleinteiliger Bauweise. Es war, sagt Zheng Shiling, eine Stadtplanung ohne Plan.

»Schanghai ist eine Stadt im Werden. Wir müssen das Leben darin wieder besser machen.« Metropolis muss repariert werden.

—

Ein Stimmungswechsel deutete sich schon an, als in den Neunzigern um den Bau des Jin Mao Tower gestritten wurde: internationale Moderne? Oder chinesische Tradition? Ansonsten haben Architekten wie Richard Rogers (Großbritannien), Dominique Perrault (Frankreich), Massimiliano Fuksas (Italien) und Toyo Ito (Japan) die imposante Skyline des jungen Central Business District ganz im Sinne des »internationalen Stils« gestaltet. Dass nun auch dieser Turm mit seiner gestuften Pagodenform, inspiriert von alter chinesischer Baukunst, die Skyline schmückt, ist der weithin sichtbare Ausdruck einer neuen Wert-

schätzung für überlieferte Baustile. In Schanghai ist das die »Lilong«-Bauweise – geschlossene Quartiere, in denen die Nebengassen wie Fischgräten von einer Hauptgasse abzweigen. Lilong ist Schanghais Antwort auf die europäische Mietskaserne: viele kleine Wohnparzellen für die Arbeiter, die schon im 19. Jahrhundert in immer größeren Zahlen in die Stadt strömten, verbunden aber durch die traditionell engen Gassen, mit Innenhöfen, Eingangstoren und Raumaufteilungen, wie sie typisch sind für die Terrassenhäuser chinesischer Großfamilien.

Menschen schlendern vorbei, lassen sich in Teeläden nieder, Anwohner hängen ihre Wäsche auf, verabreden sich zum Brettspiel (gerne auch im Pyjama), Kinder rennen lärmend ihren Papierflugzeugen hinterher. Diese bewundernswerte asiatische Fähigkeit, Trubel und Gelassenheit miteinander zu verbinden – sie hat in diesen Gassen, zwischen den dunkelrotbraunen Backsteinbauten ihren ureigenen Ort.

—

Seit Mitte des letzten Jahrhunderts jedoch nimmt der Bevölkerungsdruck so stark zu, dass viele dieser Quartiere zugunsten von Hochhäusern abgerissen wurden. Erst seit Kurzem geht man dazu über, die Stadtviertel zu belassen. Taikang Lu, Tianzifang oder Xintiandi verwandelten sich in Flaniermeilen, Treffpunkte und Touristenattraktionen; hier reihen sich Hunderte von Kleingeschäften aneinander, Teeläden, Galerien, Boutiquen, Restaurants.

»Wir Architekten müssen mehr Platz schaffen in diesen Vierteln«, sagt Lau Kan. Er studiert Architektur bei Zheng Shiling und führt gelegentlich Gäste durch Schanghais Altstadtviertel. Er erklärt das Prinzip: Im Erdgeschoss werden die Geschäfte gemacht, in den ersten und zweiten Stockwerken wird gewohnt. »Wenn Gegenden wie diese instand gesetzt werden, entstehen neue Geschäfte. Es muss dann zusätzlicher Raum entstehen, damit die Einwohner bleiben können, wenn sie wollen.« Nicht jeder

will das. Hochhauswohnungen sind begehrt: Das Leitungswasser ist gut und die Wohnung modern ausgestattet. Auch das Expogelände wird nun, da die Messe vorbei ist, zu einem Wohnviertel mit neuen Mietshäusern ausgebaut.

—

Doch wie groß darf eine Stadt werden? Gibt es Grenzen? Mehr als eine Stunde, sagen Stadtforscher, will niemand pendeln. Aber was heißt das schon: In manchen Städten kann das tatsächlich für 20 Millionen Menschen gelten – je nachdem, wie engmaschig die Infrastruktur verwoben ist. In anderen Städten, etwa den weit auslaufenden Ortschaften der USA, sind es deutlich weniger, in manchen Fällen weit unter einer Million.

In China, auch im Ballungsraum Schanghai, will man es mit Satellitenstädten versuchen. 60 km südöstlich von Schanghai wird noch bis 2020 die Idealstadt Lingang New City aus dem Boden gestampft. Oder besser: aus dem Wasser. Denn Lingang entsteht teils auf einer neuen Landzunge, die den Mündungen des Qiantang und des Jangtse abgerungen ist.

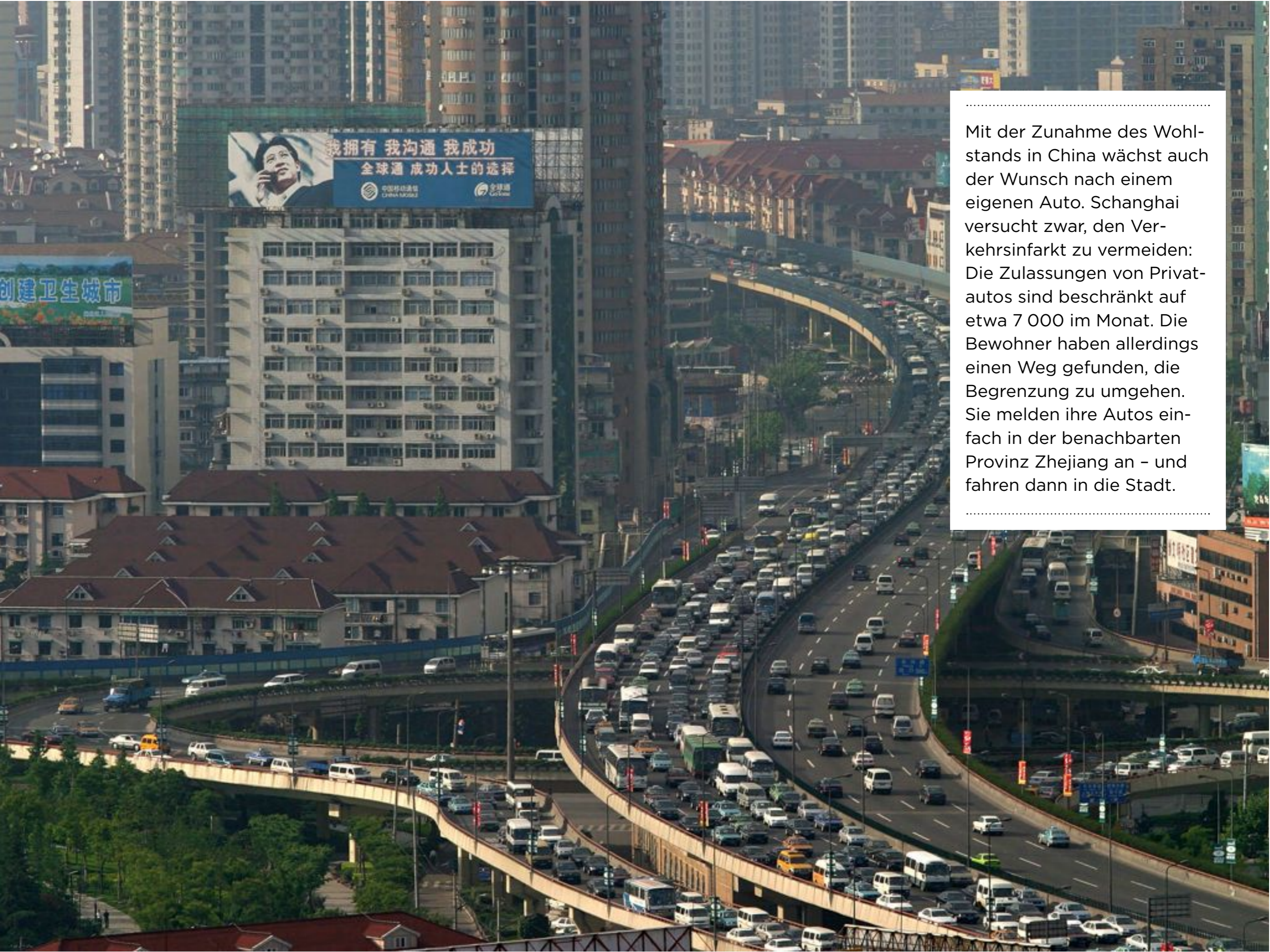
Bemerkenswert ist aber vor allem eins: Im Mittelpunkt der Hafenstadt wird nicht ein verdichteter Stadtkern liegen, sondern ein runder See. Das Hamburger Büro Gerkan, Marg und Partner, nach dessen Plänen die Stadt gestaltet wird,



DOPPELTAP, UM BILDERGALERIE ZU ÖFFNEN



.....
Knotenpunkt der Hochautobahnen in Schanghai. Hier verbinden sich die Nord-Süd-Straße, der innere Ring und die Yan'an-Straße. Zur Expo in diesem Jahr putzte sich die Stadt heraus: Mit Einbruch der Dunkelheit wurden die erhöhten Schnellstraßen in purpurnes Licht getaucht.
.....



.....
Mit der Zunahme des Wohlstands in China wächst auch der Wunsch nach einem eigenen Auto. Schanghai versucht zwar, den Verkehrsinfarkt zu vermeiden: Die Zulassungen von Privatautos sind beschränkt auf etwa 7 000 im Monat. Die Bewohner haben allerdings einen Weg gefunden, die Begrenzung zu umgehen. Sie melden ihre Autos einfach in der benachbarten Provinz Zhejiang an - und fahren dann in die Stadt.
.....




.....

Schanghai Stadtplaner sehen die Entwicklung ihres Flughafens zu einem Knotenpunkt Chinas mit gemischten Gefühlen. Zur Entlastung verbinden immer mehr Schnellzugverbindungen die Stadt nicht nur mit dem Stadtrand und benachbarten Provinzen, sondern auch mit Städten wie Peking und Hangzhou. Der deutsche Transrapid pendelt zwischen Schanghai Flughafen und der innerstädtischen Metrostation Longyang Road. Für die 30 km lange Strecke braucht er kaum mehr als sieben Minuten.

.....



.....
Morgenpendler an einem innerstädtischen Knotenpunkt der U-Bahn von Shanghai. Fast 970 unterirdische Bahnkilometer sollen das Stadtzentrum zukünftig mit seinen Außenbezirken verbinden, etwa die Hälfte davon ist bereits fertiggestellt.
.....



Erst 1990 hat Schanghai mit dem Bau seiner U-Bahn begonnen, heute werden darin täglich über drei Millionen Menschen zur Arbeit und wieder zurück gebracht. Der Bevölkerungszustrom hält unvermindert an: Über 20 Millionen Menschen wohnen heute im Ballungsgebiet von Schanghai.



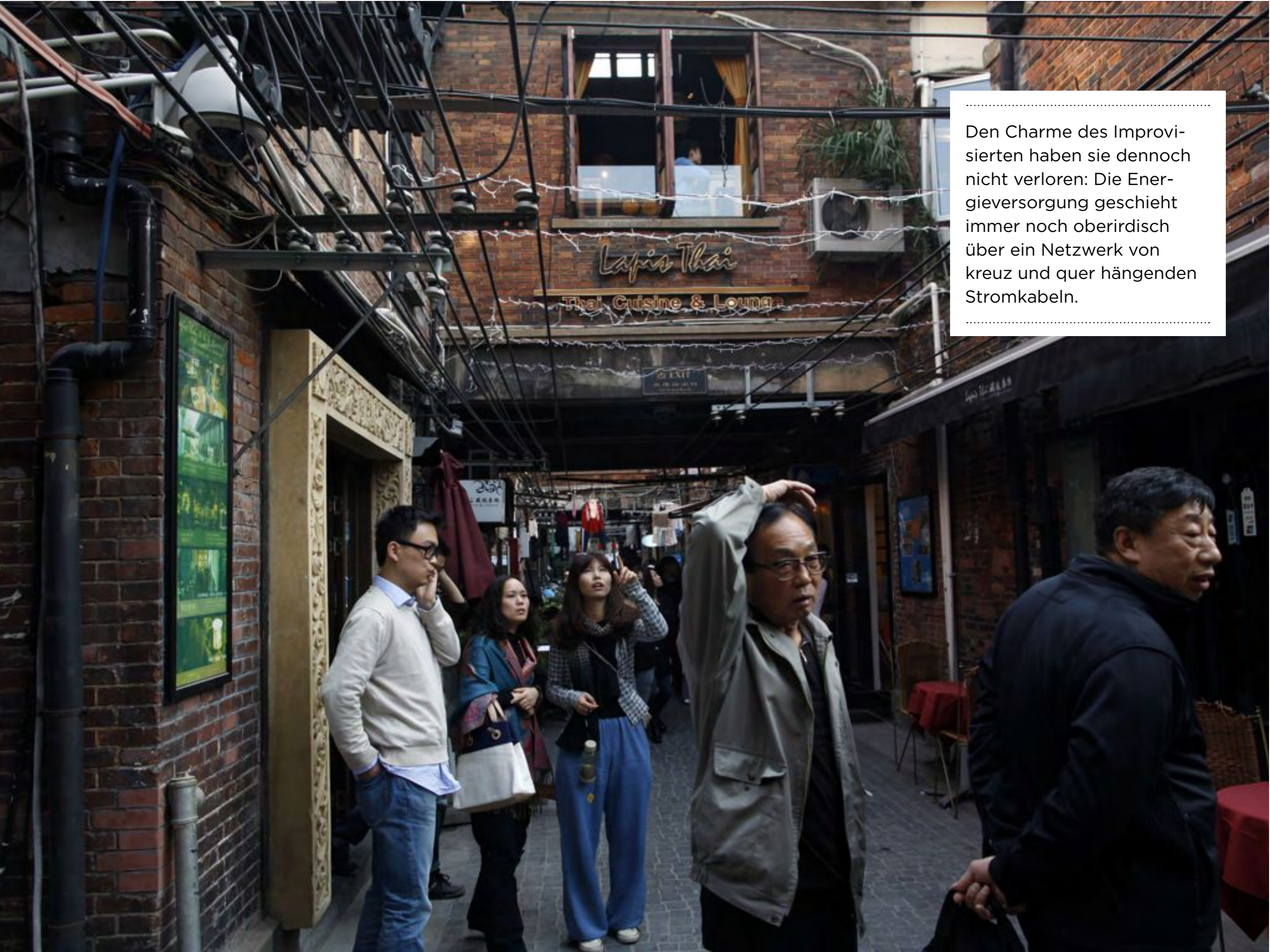
Um dem Bevölkerungsdruck Herr zu werden, wuchs Schanghai vor allem in die Höhe. Weit über 4 000 Hochhäuser gibt es heute, die charakteristischen Wolkenkratzer entstanden samt und sonders erst in den letzten 20 Jahren. Im Urban Planning Museum am People's Square gibt ein Modell der Stadt einen Eindruck von der ungeheuer dichten Besiedlung.



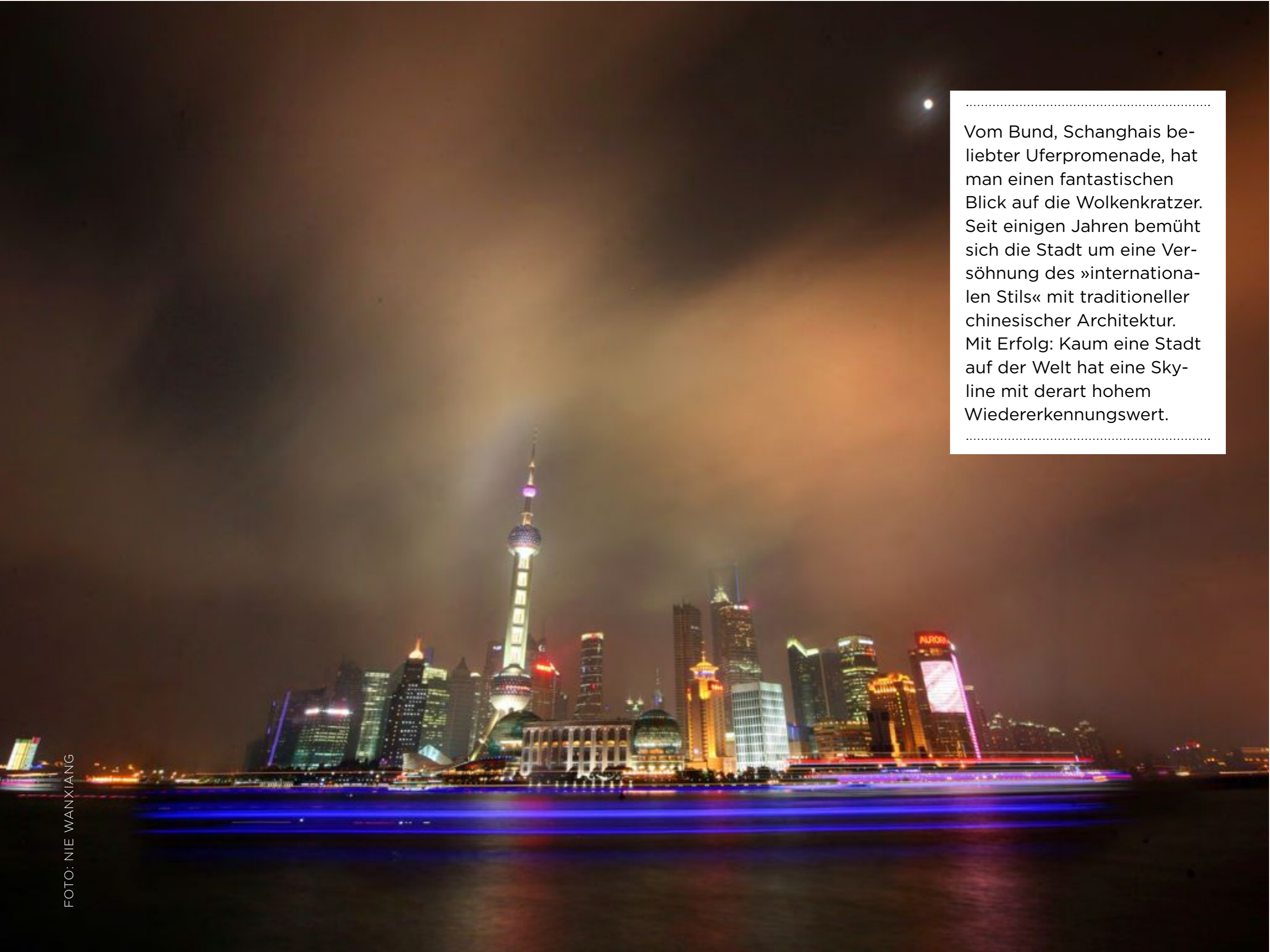
Seit einigen Jahren besinnt man sich auf die Erhaltung und Weiterentwicklung der noch vorhandenen alten Wohnquartiere mit ihren typischen Gassen und Innenhöfen. Eine junge Generation von Architekten entwickelt sogar Pläne für Neubauten im sogenannten »Lilong«-Stil.

Heruntergekommene Quartiere wie Taikang Lu wandelten sich zu Flaniermeilen, Treffpunkten und Touristenattraktionen.





Den Charme des Improvisierten haben sie dennoch nicht verloren: Die Energieversorgung geschieht immer noch oberirdisch über ein Netzwerk von kreuz und quer hängenden Stromkabeln.



.....

Vom Bund, Schanghais beliebter Uferpromenade, hat man einen fantastischen Blick auf die Wolkenkratzer. Seit einigen Jahren bemüht sich die Stadt um eine Versöhnung des »internationalen Stils« mit traditioneller chinesischer Architektur. Mit Erfolg: Kaum eine Stadt auf der Welt hat eine Skyline mit derart hohem Wiedererkennungswert.

.....

stellt keinen Raum zur Verfügung für die »Stadtmittelpunktkrankheit«. So nannte Le Corbusier einst die Neigung moderner Städte, Verkehr und Arbeit ausgerechnet im Zentrum zu verdichten – dort, wo früher die Agora, der Marktplatz, also ein öffentlicher Freiraum zu finden war.

In Lingang können die meisten Wege zu Fuß gegangen werden. Industrieanlagen liegen außerhalb der Stadt. »Wir wollen eine Stadtstruktur schaffen wie ein Planetensystem«, sagt Zheng Shiling. »Kleinstädte, Dörfer und Satellitenstädte werden das Leben kompakter machen.«

—

Wie man aber baut und wie die Menschen sich zwischen diesen Bauten bewegen, das ist nicht nur eine Frage der Ordnung. Es ist auch Ausdruck eines gewachsenen Lebensstils. «Es wird sich einiges verändern«, sagt Alexander Mankowsky, Zukunftsforscher bei Mercedes-Benz. «Aber man kann eine Idee, die an einem Ort gut funktioniert, nicht an jeden beliebigen anderen Ort verpflanzen.« Die Fahr-

radflotten von Kopenhagen wird es in anderen Städten nicht geben. Ein dichtes U-Bahn-Netz ist eine feine Sache; wollte Schanghai aber die Ausstattung einer Stadt wie München erreichen, müsste man 4 000 km Strecke bauen. In den USA wiederum, wo die Häuser groß, die Straßen breit und die Strecken lang sind, wird man sich fragen müssen: Wie können Suburbs begehbar werden? «Die Armut in den amerikanischen Vorstädten wächst zurzeit stärker als in den Zentren,« so Mankowsky. «Viele Menschen können sich das Auto, das sie brauchen, um zur Arbeit in die Stadt zu fahren, nicht mehr leisten.« Gleichzeitig brechen den Vorstädten die Steuereinnahmen weg; sie können ihre Bewohner nicht mit neuen Buslinien zu versorgen. Ein Teufelskreis. »Suburbs«, sagt Mankowsky, »sind überhaupt das Schwierigste.«

—

Bewegungsfreiheit gehört zum Wesen unserer Gesellschaften. Nur wer sich frei bewegt, kann Freunde finden, seiner Neugier nachgehen, die Sinne

schärfen und Dinge erfahren. »Bewegungsfreiheit ist wie Luft«, sagt Alexander Mankowsky. »Wir brauchen sie, aber bemerken das erst, wenn sie nicht mehr da ist.« Die Herausforderung wird sein, die Freiheit der Bewegung zu versöhnen mit einem verantwortungsvollen Lebensstil – und zwar gerade an jenen Orten, an denen viele Menschen auf wenig Raum zusammenkommen. »Es geht nicht um die Freiheit des Transportmittels an sich«, so Mankowsky, »sondern um die Freiheit bei der Wahl des Transportmittels.«

In den Städten wird der Besitz eines eigenen Automobils an Prestige verlieren. Zwar brauchen die meisten Menschen diesen Eigenraum, in dem sie sich geborgen fühlen, gerade dann, wenn sie sich in der Stadt bewegen; in den Megacitys mit ihren Reizen und Gefahren ist diese Bedürfnis sogar besonders stark ausgeprägt. Der Wunsch nach Eigenraum kann mir aber auch ein Wagen erfüllen, den ich mir schnell mal an der nächsten Ecke nehme. Das »Car2Go«-Prinzip, bei

dem die Autos einer Kleinwagen-Flotte, großzügig über die Stadt verteilt, ganz nach Belieben genutzt werden können, dürfte in wenigen Jahren so alltäglich sein wie Leihräder heute.

In Schanghai jedenfalls sind Zulassungen für Autos auf 7000 im Monat beschränkt. Abends ist es oft überraschend ruhig, fast leer auf den Straßen. Dann ist Schanghai der wahrscheinlich sauberste Moloch der Welt. Das Gegenteil erlebt man am nächsten Morgen: Ganz selbstverständlich und mit erstaunlicher Routine wird hier gedrückt und gedrängt, ohne dass es je zu einer empörten Reaktion käme. Man hat sich eben gewöhnt: Das Leben in Megalopolis ist ungemütlich. Es ist harsch, unbequem, lästig. Freiheit sollte sich eigentlich anderes anfühlen.

—
Die leckerste Stadt der Welt, schwärmt Mike Horn, ist Auckland in Neuseeland. «Weil sie vom Meer umgeben ist und eine fortwährende Brise die Luft erfrischt. Und weil es gelungen ist, die Industrie von der Stadt und vom Meer

wegzuhalten.« Zu einer günstigen Lage kommt in Auckland also eine glückliche Stadtplanung. Nur leider sind das keine Bedingungen, die sich an anderen Orten herbeizaubern ließen.

Die Stadtplaner der Megastädte stehen vor einer schier unlösbaren Aufgabe. Sie müssen das Wachstum fördern und zugleich dem Sturm und Drang der Spekulanten etwas entgegenzusetzen. Sie sollen ordnen und doch den Wildwuchs tolerieren. Bewegungsfreiheit, geschützte Eigenräume, ein verantwortungsvoller Lebensstil und dann noch die örtlichen Eigenarten bedenken – wie soll das alles zusammengehen?

—
Das alte Modell New York hat jedenfalls ausgedient. Das Leben in der Stadt muss mehr sein als eine Frage der Ordnung. Die Stadt muss ein Raum sein, in dem sich trotz großer Dichte die Menschen bewegen und entfalten können. «Soft Urbanisation» sagt Zheng Shiling. Das gute Leben. Eine europäische Idee.

Das alte Europa steht hier für Lebensqualität und Schönheit. Im Park am People's Square in Schanghai fühlt man sich schon ein wenig wie in Paris oder London. In den nächsten Jahren sollen Dutzende solcher Anlagen hinzukommen. Und überhaupt: diese seltsame Idee, dass man alte Häuser nicht schleift, sondern auf Vordermann bringt – wer, wenn nicht Europa, hätte Schanghais Stadtplanern diesen Floh ins Ohr gesetzt?

Erst ganz allmählich ergibt das Prinzip «Nachhaltigkeit» in Schanghai überhaupt einen Sinn. Sie wird attraktiv, die abendländische Beschaulichkeit, die Idee des guten Lebens. «Better City, Better Life»? Das ist doch auch nur ein anderes Wort für: Wohnst du noch, oder lebst du schon?