

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 116 (1998)
Heft: 11

Artikel: Stadtentwicklung in China
Autor: Schwarzenbach, Beat A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79466>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Beat A. Schwarzenbach, Frauenfeld

Stadtentwicklung in China

Das Entwicklungsland China hat sich dank den Reformen von 1978 aus den starren Fesseln der kommunistischen Strukturen befreien können. Der Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft bringt eine enorme Urbanisierung mit sich, die Europäer zum Staunen bringt. Es wird geschätzt, dass in China langfristig 300 Millionen Menschen in Städten wohnen werden. Die neuen Sky-lines, die aus ihnen emporwachsen, verkörpern Fortschritt bzw. Anschluss an die zivilisierte Welt.

Europäer sehen sich vermehrt mit dem Fernen Osten konfrontiert, etwa wenn in den Medien über fragile Finanzmärkte berichtet wird. Mit China selbst beschwören viele ein Land der Verheissung herauf. Man weiss hiezulande wenig über jenes ferne Land, von dem man eher als einem Kontinent sprechen sollte. Das Bewusstsein wächst, dass sich dort ein gigantischer Wirtschaftsraum aufbaut, und westliche Unternehmer flüstern sich längst zu: «Das Risiko ist grösser, wenn man nicht mitmacht.»

Seit zwanzig Jahren befindet sich China in einem wirtschaftlichen und sozialen Umbruch wie wohl kein anderes Entwicklungsland. Mit den von Deng Xiao-ping eingeleiteten Massnahmen wurde eine Aufbruchstimmung entfacht, die an die glorreichen Zeiten Amerikas Anfang dieses Jahrhunderts erinnert, getragen von einer unbeugsamen Zukunftsgläubigkeit. Dies schlägt sich besonders im Städtebau nieder, wo sich die dynamischen Veränderungen am deutlichsten manifestieren.¹ Da die rasche Industrialisierung eine intensive Verstädterung mit sich bringt, wird die Stadtbevölkerung in den nächsten zehn Jahren schätzungsweise um mindestens hundert Millionen Menschen wachsen.

Eine Eigenheit ist, dass sich in China der zweite und dritte Wirtschaftssektor gleichzeitig entwickeln.² Es wird über die nächsten Dekade mit einer permanenten Land-Stadt-Wanderung zu rechnen sein, obwohl oder gerade weil in China heute noch strikte Regeln für die Niederlassung in einer Stadt oder auf dem Land herrschen, die im Gegensatz zu anderen Entwicklungsländern eine ungeordnete Urbanisierung bis jetzt verhinderten. Trotzdem ist das Wachstum der Städte Chinas – drei



1
In der Fläche ist China etwa gleich gross wie Australien oder die USA, nämlich 9 363 600 km²

bis fünf Prozent – explosiv, weil das Tempo der Veränderungen so hoch ist. Alleine in Shanghai werden innerhalb weniger Jahre doppelt so viele Leute wie beim im Bau befindlichen Dreischluchten-Dammprojekt umgesiedelt!

Für einen Reisenden in China ist es unmöglich, die Hintergründe, Ursachen und Auswirkungen der Urbanisation zu erkennen. Er sieht die Wolkenkratzer, die wie Pilze im städtischen Gefüge emporwachsen. Abertausende von Projekten werden in China realisiert, an die sich ausländische Planer und Architekten äusserst selten wagen. Ist das Umfeld denn so schwierig?

Selbstversorgung – Stadtstruktur

Die chinesische Agrargesellschaft wurde mit dem Sieg der Kommunisten 1949 unter Maos Führung sozialistisch umstrukturiert, so dass einmalige Voraussetzungen für eine moderne Entwicklung entstanden. Der Boden wurde zum Staatseigentum; die Leute wurden in Produktionseinheiten eingebunden, die «Danweis». Diese bilden in der Regel die soziale Sicherheit eines jeden. Gleichzeitig wurde der Stellenwert und die Funktion der Stadt als kapitalistische Errungenschaft diffamiert. Die Städte wuchsen in der Folge nicht unkontrol-

liert, so dass es heute weder Slums noch Squatters gibt. Gegen 80% der Bevölkerung lebt noch auf dem Lande. Die Stadt wurde als Organ betrachtet, das sich mit der unmittelbaren Umgebung autonom über Wasser halten musste. Transport der Güter aus andern Regionen war nicht vorgesehen. Dementsprechend sind die Stadtgebiete sehr gross, so umfasst beispielsweise Beijing eine Fläche, die halb so gross wie die Schweiz ist.

Die in Etappen eingeführten landwirtschaftlichen Reformen hatten einen eindrucklichen Erfolg: Heute ernährt sich China selber (und damit mehr als einen Fünftel der Menschheit), was wohl die entscheidende Voraussetzung für eine prosperierende Zukunft ist. Der Erfolg wurde mit weiteren flankierenden Massnahmen ermöglicht: einerseits wird seit zehn Jahren rigoros die Ein-Kind-Politik durchgesetzt (was aber im ländlichen Raum stets auf Schwierigkeiten stösst), und andererseits dürfen Männer nicht unter 25 Jahren, Frauen nicht unter 23 Jahren heiraten, was zur Folge hat, dass es in hundert Jahren nur vier Generationen geben wird, während es in Vietnam fünf und in Somalia sechs sind.³

Eine Danwei kann von 100 bis über 20 000 Mitglieder haben, aus Schweizer Sicht wären dies ganze Dörfer oder Städ-



2/3

In Provinzhauptstädten schiessen Bürotürme aus dem Boden, und mächtige Strassenavenuen durchschneiden das alte Gefüge. Aus Imagegründen unterstützen Stadtväter die Wolkenkratzer, die Fortschritt verkörpern (links). Stadterneuerung erfolgt radikal. Ungeachtet der bestehenden Strukturen werden ganze Stadtteile dem Erdboden gleichgemacht, um neue Strassen und Bauten zu realisieren. Die Entwickler aber sind verpflichtet, für die Vertriebenen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen – oft werden nur finanzielle Abfindungen getätigt

te. Grosse Danweis haben teilweise mehr zu sagen als die offizielle Stadtregierung. Der Erfolg und die Lebensqualität des einzelnen hängen ganz vom Management der Danweiführer ab. Schlecht geführte Danweis sind die heute in Verruf geratenen Staatsbetriebe.

Die Städte wurden durch das Danwei-System in vieler Beziehung geprägt. Weil die Leute auf dem gleichen Grundstück sowohl arbeiten als auch wohnen, gibt es fast keine Pendler, die Mobilität ist gering; riesige Danweis befinden sich oft innerhalb eines Strassengevierts, so dass das Strassennetz unmenschlich gross ist. Daher ist die Stadtstruktur grobmaschig und monoton. Weil die Danweis autonom sind, entstanden keine eigentlichen Stadtzentren mit hoher Dichte; Central Business Districts (CBD) sind erst im Entstehen. Die Danweis fühlen sich für alles verantwortlich. Bis zur Reform unter Deng Xiaoping gab es keine Stadtplanung. Die staatlichen Lenkungsmassnahmen beschränkten sich auf die Produktionsziele, basierend auf den jeweiligen sozioökonomischen Fünfjahresplänen.

batte vom Volkskongress in Beijing verabschiedet worden. Dieses Gesetz dient den Stadtregierungen als Grundlage für ihre Entwicklungen, wobei Städte mit mehr als einer Million Einwohner der Zentralregierung in Beijing direkt unterstellt sind.⁴

Infrastruktur und Stadtplanung

Seit den wirtschaftspolitischen Veränderungen haben die Strassen- und Eisenbahnprojekte erste Priorität. Sie sind landesweit für den Transport von Gütern, nicht von Personen geplant, als zwingende Folge der aufkommenden Marktwirtschaft. Grosszügige Ringstrassen mit mehrstöckigen Fly-overs sind in allen Städten im Bau, um die Verteilung sicherzustellen. Erst heute entsteht ein ausgebauter Strassennetz, und das Eisenbahnnetz wird sukzessiv vervollständigt. Die Welt-

bank unterstützt diesen Nachholbedarf an Infrastruktur, können doch damit Abertausende von Arbeitern absorbiert werden, die wegen der fortschreitenden Mechanisierung in der Landwirtschaft laufend freigesetzt werden.

Die Frage ist, ob Stadtplanungen in unserem Sinne erarbeitet oder ob nur gewisse Probleme pragmatisch angegangen werden. Die neuen Masterpläne weisen einen stark funktionalen Charakter auf und orientieren sich noch immer an den Ideen der Charte d'Athènes des CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) von 1933. In China haben jedoch Pläne und Vorschriften einen anderen Stellenwert als bei uns, bedingt durch die Sprache und die Philosophie, aber auch wegen der fehlenden Daten. Der Glaube an Pläne ist auch erschwert, weil in diesem Jahrhundert der politische Zickzackkurs

Stadtentwicklung

Auf allen politischen Ebenen (Land, Provinzen, Landkreise und Städte) wurden ab den siebziger Jahren regelmässig strategische Dokumente erstellt, die in Worten die gewünschte Entwicklung aufzeigten. Diese basierten auf den Haushaltsplänen und enthielten raumrelevante Aussagen und Ziele und waren so etwas wie Leitbilder. Da aber durchwegs die nötigen Daten fehlten, wurde darin meist Wunschenken formuliert. Ein erstes Planungsgesetz ist erst im Jahre 1989 nach mehrjähriger De-



ein langfristiges Denken stets zunichte gemacht hat. Masterpläne sind funktionelle Idealbilder, die ständig von den Danweis unterlaufen werden. Sie gelten als Richtlinien, unseren Richtplänen vergleichbar. Kurzfristige Lösungen sind angesagt, helvetische Rechtssicherheit gibt es kaum. Positiv formuliert, die Planungsinstrumente in China sind äusserst flexibel.

Die Initiative für Planungen ging mit dem wirtschaftlichen Aufschwung einher. Merkmale der neuen Masterpläne sind, dass sie ohne überregionale Zusammenhänge, aber mit grosser Zukunftsgläubigkeit erstellt werden. So glaubt beispielsweise jede Küstenstadt, das Zentrum der Welt zu sein, weil an der Küste der grösste Boom stattfindet. Gerade hier wurden die maroden Staatsbetriebe Opfer der Spekulation. Weil mit dem Bauboom der letzten Jahre Profit gemacht werden konnte, haben Danweis (ähnlich den Developers in den Commonwealth-Ländern) ihr Geld in Bauprojekte investiert, die heute unternutzt sind, statt ihre eigene Firma zu sanieren. So ist manch schillerndes Hochhaus halb leer und die mondänen Grosshotels völlig unterbelegt. Ein kürzlicher Besuch in Qingdao zeigte mir ganze Stadtteile mit leeren Appartement-Häusern und Villen, die in der Annahme erstellt wurden, dass reiche Ausländer sich dort ansiedeln würden.

Blinder Optimismus

Viele Städte haben ohne Bewilligung von Beijing eigene Wirtschaftsspezialzonen errichtet, dies in der Hoffnung, dass sich ausländische Firmen und Joint-ventures ansiedelten. So wurden über 2000 solcher Spezialzonen erschlossen, mehrheitlich umsonst. 1993 griff die Zentralregierung ein und bezeichnete nur etwa 600 als geeignete Wirtschaftsspezialzonen, damit die Investitionen gebündelt eingesetzt werden können. Kapitalorientiertes Wirtschaftsdenken muss zuerst gelernt sein. Zur gleichen Zeit mussten die Politiker in Beijing erkennen, dass indirekt mit dem Staatseigentum – dem Boden – spekuliert wurde. Grundsätzlich kann ein Grundstück nur «leased» werden, oder man erwirbt sich ein Baurecht.⁵ Nun entwickelte sich ein Markt für diese Rechte; schlaue Danweis verkauften ihre Baurechte.

Im Nu entstand ein zweiter Liegenschaftsmarkt ausserhalb staatlicher Kontrolle. Die Zentralregierung in Beijing konnte die Nothbremse ziehen, denn entwickeln sich mit dem Boden die gleichen kapitalistischen Kräfte wie bei uns, wird aus städteplanerischer Sicht eine grosse Chance vertan. Es würden nämlich wie im Westen entmischte Stadtzentren entstehen, die nur eine Tagesbevölkerung ken-



4/5

Mit einfachsten Mitteln werden immense Infrastrukturanlagen erstellt, um möglichst viele Leute zu beschäftigen – traditionelle Stadtquartiere müssen breiten Strassen weichen. Hier eine Bahnunterführung mit doppelstöckigem Zug zwischen den Städten Jinan und Qingdao (oben). Grösste Schneisen werden geschlagen, um dem vermeintlichen Fortschritt gerecht zu werden. Ein kleiner Trost, dass stets Bäume gepflanzt werden (unten)

6/7

Die Bauern können sich am Stadtrand neue Häuser leisten, die zweigeschossig in Reihen mit Höfen angeordnet sind. Eine Bauart, die in der Innenstadt nicht möglich ist (unten). Wegen der «Liftvorschrift» blieben die Häuser meist auf sechs Stockwerke beschränkt. Dank der Besonungsvorschriften – deren Ursprung im Feng Shui liegen – konnte übermässige Dichte vermieden werden (ganz unten)



nen. Der staatliche Bodenbesitz aber erlaubt andere Mechanismen. So wohnt man in China gleichmässig verteilt über die ganze Stadt. In den Geschäftsbezirken können dichteste Wohnsiedlungen entstehen, was sinnlosem Pendeln Einhalt gebietet. Dies wird nur so lange möglich sein, als der Staat die Kontrolle über den Boden behält. Diese Tatsache ist ein wesentlicher Bestandteil der Marktwirtschaft à la chinoise.

Ver- und Entsorgung

Die grenzenlose Zukunftsgläubigkeit erzeugt punktuelle Bauprojekte, die nicht auf die unmittelbare Umgebung abgestimmt sind. Diese Entwicklung, nach dem Motto «Wer wagt, gewinnt!», ist letztlich unökonomisch, da die nötige Infrastruktur nicht bereitgestellt werden kann. In den meisten Städten sind täglich Engpässe spürbar, so fehlen stundenlang Strom, Wasser oder Gas. Auch wenn der Energieverbrauch pro Kopf hundertmal weniger hoch ist als bei uns, ist der Bedarf in den Städten enorm.

Nebst mangelnder Versorgung ist die Entsorgung weitgehend ungelöst. Der Zuwachs an Abfall ist beängstigend, insbesondere wenn man bedenkt, dass das Verbrennen von Abfall für alle selbstverständlich ist. Die Probleme der Kanalisation sind erkannt, jedoch fehlen die nötigen finanziellen Mittel. Die meisten Danweis fühlen sich diesbezüglich nicht verantwortlich!

Umweltanliegen werden bei Planungen nur am Rande behandelt. Im Rahmen der Olympiakandidatur 2000 wurden der Weltöffentlichkeit zuliebe verschiedene Umweltgesetze von der Zentralregierung erlassen, aber ein Umweltbewusstsein hat sich noch nicht entwickelt. Im Winter versinken die Städte im Smog, da die Wärmeenergie durchwegs mit schlechter Kohle erzeugt wird. Die grössten Probleme jedoch liegen bei der Wasserversorgung. Es wird prognostiziert, dass Wassermangel und fehlende Wasserqualität das Wachstum der Städte limitieren werden.

Verstädterung

Wer Chinas Stadtentwicklung längerfristig beobachten konnte, stellt heute fest, dass die ehemals flachen und gut durchgrüneten Städte zusehends durch mehrstöckige Bauten zubetoniert werden. Trotz der vielen Bäume entlang der neuen Strassen ist der städtische Grünanteil sehr klein. Am Stadtrand selbst entstehen mächtige Stadterweiterungen, die nach Konzepten der englischen New Towns geplant werden. Wenn man in der Stadt wohnt, wird einem eine Blockwohnung zugewiesen,

die dem Arbeitgeber gehört. Die Dichte zeugt vom haushälterischen Umgang mit dem Boden: 600 Personen pro Hektar (dies entspricht einer Ausnutzungsziffer von 0.85). In der Stadt sind Einfamilienhäuser selten anzutreffen, ausser den sogenannten Villen für mögliche Ausländer und reiche Chinesen. Für Bauern der umliegenden Dörfer sind Einzelhäuser möglich.⁶

Eigentliche Satellitenstädte wurden in den siebziger Jahren vereinzelt realisiert. In den Wirtschaftsspezialzonen sind aber ähnliche Stadtgebilde entstanden, wobei das Danwei-Konzept mit Wohnen und Arbeiten auf demselben Grundstück heute immer problematischer wird. Wegen Immissions- und Infrastrukturprobleme werden Arbeit und Wohnen vermehrt funktional getrennt, was unweigerlich mehr Verkehr bedeutet. Nach wie vor ist das Fahrrad das Verkehrsmittel, Familienautos wurden kürzlich von der Zentralregierung keine in Aussicht gestellt. Um den mangelnden öffentlichen Busverkehr in den Städten zu verbessern, werden billige, staatlich kontrollierte Taxis gefördert; so fahren in Jinan gegen 20 000 Taxis rund um die Uhr, was ein Verhältnis von einem Taxi auf 100 Einwohner ergibt.

Wenn heute das chinesische Stadtbild heterogen erscheint, hat dies noch weitere Gründe. Neben den Kräften der Danwei ist die Stadtregierung mit ihren Planungsämtern einem weiteren Spannungsfeld ausgesetzt, denn in China besteht eine enge Verquickung zwischen Vertretern der Partei und staatlichen Amtsinhabern, d.h., alle wichtigen Positionen und Ämter sind doppelt besetzt. Dieses Kontrollnetz geht bis hinunter in Schulen und Geschäfte, wobei manch ein lächelnder Kontrollmann der Partei vieles aus reinem Unwissen verhindert. Nur ausländische Firmen, die Joint-ventures und neuerdings die privaten Firmen sind von diesem Kontrollnetz befreit. Das Dualsystem ist gut gemeint, aber nicht praktikabel, weil für jede Tätigkeit beide Vertreter zustimmen müssen und dies der Anfang von Korruption ist, die sich heute bereits als lähmender Aderlass für eine prosperierende Entwicklung erwiesen hat.

Veränderungen

Der noch stets hohe Wohnanteil in den Städten (70%) konnte dank den Hausaufstockungen erhalten werden. Hingegen ist der Verlust an Agrarflächen beträchtlich, so dass sich die Städte landesweit mit landwirtschaftlichen Produkten versorgen müssen. Dies wiederum erzeugt vermehrten Transportverkehr. Trotz den eindrücklichen Ring- und Hauptstrassen ist die Feinerschliessung der Stadtquartie-

re dem stark zunehmenden Verkehr aber nicht gewachsen. Nach wie vor ist man mit dem Fahrrad oft schneller als per Taxi, Bus oder Auto.

Der wirtschaftliche Aufschwung nagt an der Danwei-Struktur, indem die guten Leute ausscheren (sich loskaufen) und selber Unternehmer werden oder sich an einem Joint-venture beteiligen. Dabei wird das soziale Netz der Danwei durchlöchert. Wie die Zukunft diesbezüglich aussieht, weiss niemand. Vorläufig hält das Clan- bzw. Familienwesen die Maschen zusammen – was aber in Zukunft mit der Einkind-Politik nicht mehr möglich sein wird. Diese Veränderungen werden sich sicherlich auch in der Stadtentwicklung spiegeln.

Stadtgestalt

Die für den westlichen Besucher malerisch aussehenden alten Quartiere sind baulich in desolatem Zustand. Die Hofhäuser mit schlechter Bausubstanz sind ohne zeitgemässe Installationen ausgerüstet, und die Höfe selbst sind überstellt mit Zusatzbauten, worin sich jeder sehen und hören kann. Die ein- bis zweistöckige «Altstadt» weist keinen harten Kern auf, alles wird dem Fortschritt geopfert. Gründe dafür sind, dass die Bauten keinen Unterhalt kannten, dass die Bewohner selbst Wohnraum im anonymen Block wünschen und schliesslich dass im chinesischen Denken das Neue dem Alten vorgezogen wird. Ein chinesisches Sprichwort heisst entsprechend: «Nur wo das Alte verschwindet, kann Neues entstehen.» So geben traditionelle Stadtteile täglich den Weg zum Umbruch frei und verschwinden.⁷

Grosse Strassenprojekte fressen sich durch alte Quartiere. Am augenfälligsten sind die Hochhäuser, die in den Städten allorts emporwachsen. Je höher, desto besser, scheint die Lösung zu sein. Diese «Spargeln des Fortschritts» sind Abbilder westlicher Architektur, da die chinesischen Architekten aus ihrer eigenen Vergangenheit kein Design herzuleiten vermögen: Kopien aus Hongkong, Singapur, Melbourne, San Francisco usw.

Aus planerischer Sicht werden kapitale Fehler bei diesen konzentrischen Grossprojekten gemacht, weil deren nötige Infrastruktur am Boden (Fussgängerbereiche, öffentlicher Verkehr, Parkplätze, Anlieferung usw.) weder geplant noch berücksichtigt sind. Vielmehr entsteht zurzeit ein Archipel von Grossprojekten, die wie Skulpturen im Stadtbild erscheinen. Niemand sieht die Stadt als Ganzes; es fehlen Bauvorschriften, die eine integrale Stadtgestalt lenken könnten. Eklatant sind

die enormen Massstabssprünge entlang den Hauptstrassen.

Für westliche Architekten entsteht ein scheussliches Stadtbild, da unbeschwert ein Mix von europäischen Stilformen aus allen Zeiten gebildet wird. Einkaufsstrassen sind aus reinsten Kulissenarchitektur gebaut, bestehende Gebäude erhalten ein Face-lifting. Überall begegnet man phantasievollen Prestigefassaden, ja, man könnte oft meinen, man tummle sich in einem Disneyland! Das chinesische Prinzip «Einheit in der Vielfalt» könnte sich in der Stadtentwicklung durchsetzen. Insgesamt aber hat sich das Stadtbild trotzdem wesentlich verbessert, weil moderne Materialien das depressive Grau der ehemaligen Städte verdrängen. Dank den plakativen chinesischen Anschriften an den Fassaden gibt es trotz International Style keine Zweifel, dass man sich in China befindet.

Adresse des Verfassers:

Beat A. Schwarzenbach, dipl. Arch. ETH/SIA/BSP, Eisenwerk, Industriestrasse 23, 8500 Frauenfeld. E-Mail: bschwarzenbach@bluewin.ch

Anmerkungen

¹In China gelten andere Massstäbe: Siedlungen bis 50 000 Einwohner sind meist keine Städte, von denen es etwa 9300 gibt; Kleinstädte mit 200 000 bis 500 000 Einwohner gibt es rund 450, Grossstädte mit mehr als einer halben Million gegen 50, und etwa 35 Städte haben mehr als eine Million Einwohner.

²Die nationale Politik geht nach wie vor davon aus, dass ein gesundes Verhältnis zwischen dem ersten und zweiten Wirtschaftssektor bestehen soll, wobei der zweite völlig umgebaut werden muss. Das Ausmass des dritten Sektors ist in Zahlen nicht erfasst.

³Da die Familienplanung auf dem Lande nicht konsequent angewendet wird und die Minoritäten (ca. 80 Mio.) zwei Kinder haben dürfen, wird der Anteil der Landbevölkerung trotz der Abwanderung in die Städte vorerst auf 75% verharren.

⁴Die Städte Beijing, Tianjin, Shanghai und Chongqing haben den Status einer Provinz; Hongkong wird für die ersten 50 Jahre einen Sonderstatus haben, ansonsten gibt es 26 Provinzhauptstädte.

⁵Für Wohnbauten gelten 70 Jahre und für Büro- und Industriebauten 50 Jahre.

⁶Während auf dem Lande der Wohnraum nicht limitiert ist, beträgt in den Städten die Bruttogeschossfläche 14 m² pro Person (1992). Heute werden Wohnungen mit 55 bis 80 m² erstellt, wobei eine Belegung von 3,5 Personen angenommen wird.

⁷Schon in ältesten Zeiten liessen Kaiser und Herrscher ganze Städte zerstören. Das Prinzip der «Tabula rasa» ist den Chinesen nicht fremd, auch wenn dabei materielle Spuren der Geschichte ausgeradiert werden.



8

In den Küstenstädten schiessen heute Büro-
türme allerorts aus dem Boden, ohne gross auf
das Umfeld zu achten

Bilder

1, 2, 3, 4, 5, 6, 8: Beat Schwarzenbach, Frau-
enfeld. 7: Xiao Wang.