Gerkan, chinesische Arbeiter auf einer Baustelle in Lingang

# Ärger mit Feng-Shui

*Deutsche Architekten wie Meinhard von Gerkan und Albert Speer entwerfen in China einfach alles – von Schulen bis zu Altersheimen. Bei Shanghai bauen sie sogar eine ganze Großstadt. Chinesische Kollegen begrüßen ihr in Deutschland umstrittenes Engagement.*

**Energisch winkt Meinhard** von Gerkan seinen Hamburger Kollegen zu sich. „Hier“, knurrt er, „fühlen Sie mal. Steinhart.“ Er zupft an der Fugenmasse. Zwischen den grauen Fassadensteinen quillt eine zum Stalaktit erstarrte kackbraune Lecknase. Den Architekten packt der heilige Zorn.

„Geht das wieder ab?“ Der Kollege zuckt mit den Schultern. Suchend blickt sich Gerkan um und hechtet dann mit wehendem Mantel über die am Boden liegenden Bretter und Schutthaufen zu einem jungen chinesischen Mitarbeiter. „Fragen Sie, ob das so bleiben soll, fragen Sie!“

Ein Palaver mit den Arbeitern auf dem Bambusgerüst vor der Fassade entbrennt. Nein, nein, kommt die Entwarnung, die Ritzen würden poliert und mit Steinpulver verblendet. „Hoffen wir’s“, murmelt Gerkan und presst die Lippen zu einem Strich.

Das Grundübel ist dadurch auch nicht behoben. Die Granitplatten an den Außenwänden zum Hof des Rathauses sind nämlich neu. Ursprünglich hingen da andere, hellere, ausgesucht vom Büro von Gerkan, Marg und Partner (gmp). Jetzt entfaltet sich hier Kunst am Bau: Ins Grau sind Reliefs eingemeißelt, steinerne Bilder, beste Arbeiterstaatsartefakte. Gerkan sind sie ein Greuel.

Sogar an den Bürgermeister des Bezirks Nanhui hat er schon einen Brief geschrieben. Der wird künftig Hausherr des 400 Meter langen Gebäudes sein, des mutmaßlich größten Rathauses der Volksrepublik. „Er hat nicht mal geantwortet!“, schnaubt der Stararchitekt. Daheim verkehrt der Mann mit Leuten wie Gerhard Schröder, Ex-Kanzler, oder Frank-Walter Steinmeier, Außenminister, auf Augenhöhe.

Der Himmel ist verhangen, es weht kräftig aus Osten, vom Wasser her. Eine gute Stadt könne man mit geschlossenen Augen erkennen, hat Gerkan postuliert, am Geruch. Hier, wo seine eigene entsteht, riecht es nach Brackwasser, Seewind und frischer Erde. Ganz in der Nähe mündet der Yangtze in den Pazifik. Das Land, vor dem das Rathaus steht, ist erst vor kurzem dem Wasser abgetrotzt worden – so wie fast die Hälfte des neuen Stadtkerns.

FOTOS: RYAN PYLE

**„60 bis 70 Prozent entstehen hier so, wie wir es geplant haben“, behauptet der Architekt trotzig.**

Lingang New City im Modell

Lingang New City entspringt einer Utopie Meinhard von Gerkans. Ausgerechnet im Land der pragmatischsten Kommunisten der Welt triumphiert hier Idealismus über Funktionalismus. Denn der Deutsche ließ das gewonnene Land gleich wieder ausheben – für einen Süßwassersee. Der See soll den Mittelpunkt der künftigen Großstadt bilden, und nicht, wie in gewöhnlichen Städten, eine Kathedrale oder Bankenhochhäuser oder dieses Rathaus. Ringförmig um die kreisrunde Wasserfläche soll sich dann die Stadt ausbreiten: im ersten Ring Büro- und Repräsentativgebäude, im zweiten Ring Parks, im dritten Wohnviertel.

Lingang, so die poetische Vision, soll wie aus einem Tropfen entstehen. Ein Tropfen, der ins Wasser fällt, um den sich konzentrische Kreise bilden. Auf Chinesisch heißt „aus einem Tropfen“ „dishui“, und offenbar hat diese Metapher im Land der bildhaften Schriftzeichen überzeugt. Gerkan hat sich 2002 beim internationalen Wettbewerb um den Entwurf der neuen Großstadt durchgesetzt. Mit ausgreifenden Schritten schreitet der Schöpfer jetzt gen See, die greulichen Reliefs hinter sich lassend. Das Gesamtbild stören sie letztlich nicht mehr als Möwenschiss.

Der Wind fährt durch den schlohweißen Schopf des Architekten und bläht seinen schwarzen Trench auf. Er steht am Seeufer und ist in seinem Element. „Alles“, sagt der großgewachsene Deutsche und deutet mit der Geste eines Gutsherren auf die Landschaft ringsherum, „alles ist genau so, wie ich es geplant habe. Der See, die Inseln, die Straßen, die Parks – alles so, wie ich es gezeichnet habe.“

Ideal an Lingang ist, dass es viel öffentlichen, unverbauten Raum gibt – mehr als in den meisten Metropolen Chinas. Und dass nicht, wie etwa in Brasília, eine der großen Retortenstädte der Moderne, Straßenverkehr das Zentrum verstopfen kann. Lingangs Zentrum, der See, ist autofrei. Er ist, freilich, auch menschenfrei. Und das ist der Unterschied zur Piazza del Campo der idealen toskanischen Stadt Siena, die Gerkan als Vorbild zitiert. Ein Platz ist offen und verbindet, Wasser ist offen und trennt. Der See hat einen Durchmesser von 2900 Metern. Die Uferpromenade ist fünfmal so lang wie die der Binnenalster in der Hamburger City.

Tatsächlich war Lingangs See kleiner geplant, verraten Mitarbeiter von gmp hinter vorgehaltener Hand. Für sein Anschwellen kursieren zwei Erklärungen: Die Auftraggeber von Lingang waren in Hamburg, standen am Alsterufer und sagten: „Sehr schön – aber bitte größer.“ Die zweite klingt genauso plausibel: Lingangs See sollte größer ausfallen als der von Hangzhou, der Nachbarstadt im Südwesten.

Eines steht fest: Ursprünglich gewann Gerkan die Ausschreibung für eine 300 000-Einwohner-Stadt. Dann stockten die Auftraggeber auf; 800 000 Menschen soll Lingang im Jahr 2020 fassen, auf einer Fläche von 300 Quadratkilometern. Gerkan erweiterte den Masterplan, samt See. Aber der liegt jetzt nicht mehr in der Mitte, sondern meerseitig in der sich ins Umland ausdehnenden Stadt. So als wäre er der an den Rand gerutschte Dotter eines Spiegeleis.

Gerkan winkt ab. „Der See ist genau richtig“, sagt der Meister beschwörend und kreist die Arme gegenläufig, „es werden Ringbahnen in zwei Richtungen rund um den See verkehren, und die neun Kilometer sind eine gute Fahrradstrecke.“

**IDEALSTADT LINGANG**
Das Modell zeigt den Masterplan der neuen Hafenstadt für 800 000 Einwohner, die 70 Kilometer südöstlich von Shanghai entsteht. 2002 zeichnete Gerkan den Masterplan, 2020 soll Lingang fertig sein. Die Stadt soll der zum neuen Tiefsee-Containerhafen gehörigen Verwaltung und Industrie Hinterland bieten.

Während Gerkan redet, quäkt es aus Lautsprechern, die in Steinattrappen im Ufersaum versteckt sind. Es sind „Singsteine“. Sie gehören zu Chinas Strandkultur – ganz im Gegensatz zu den Jollen, die auf den gmp-Plänen segeln. Auch der Glockenturm am Ufer ist im Masterplan nicht vorgesehen. Zur vollen Stunde läutet das Glockenspiel des Campanile mit Big-Ben-Melodie. Am meisten dürfte die Architektenseele der Disney-World-Kitsch in der Mitte des Sees schmerzen. Gerkan hatte als Wahrzeichen der Stadt eine filigrane Tropfenmaschine ausgetüftelt. In 300 Meter Höhe sollte diese „Wolkennadel“ von der Seemitte aus Nebelschwaden aussenden. Statt ihrer beult sich nun auf der Wasseroberfläche eine tonnenschwere Stahlkonstruktion in Tropfenform. Sie erinnert fatal an eine Discokugel.

„60 bis 70 Prozent entstehen hier so, wie wir es geplant haben“, behauptet der Architekt trotzig. „Das ist weniger, als wir gehofft, und mehr, als wir erwartet haben.“ Mit 70 eigenen Projekten in China, darunter vielen öffentlichen Gebäuden wie Messehallen, Museen und einem Flughafen, hat gmp von den rund 50 hierzulande tätigen deutschen Architekten bei weitem die meiste Erfahrung mit der Volksrepublik. Vielleicht ist dieser Erfahrung auch der See geschuldet. „Den werden sie nie und nimmer zubauen. Wasser ist den Chinesen heilig.“ Es klingt wie ein Stoßgebet.

JULIA ACKERMANN

**BÜROKRATENKOMPLEX** Das nagelneue von gmp entworfene Verwaltungsgebäude des Bezirks Nanhui in Lingang ist mutmaßlich das größte Rathaus Chinas. Es ist 400 Meter lang und besteht aus mehreren Gebäudeteilen. Der Konferenzsaal kragt im oberen östlichen Teil rund aus, er soll 2500 Menschen Platz bieten.

Der neue See samt Strand und Promenade ist in der Tat eines der größten Naherholungsgebiete weit und breit um den versmogten Moloch Shanghai mit seinen 18 Millionen Einwohnern. Lingang liegt 70 Kilometer südöstlich der Megacity. Bereits jetzt kommen Tagestouristen her. Ein Paar mit Fotoapparat steht am Ufer. Sie, kurzer Rock, Seidenschal, hängt an seinem Arm. Der 30-Jährige hat es als Manager zu Wohlstand gebracht; seine hübsche Freundin führt er im eigenen neuen Auto aus. „Es ist herrlich hier“, findet sie, „so umweltfreundlich.“ Weiß sie, dass Lingang von einem Deutschen geplant wurde? Die junge Frau schüttelt den Kopf. „Wirklich? Die Stadt wird toll! Schade, dass sie zu weit weg liegt, um hier rauszuziehen und nach Shanghai zu pendeln.“

Lingang ist nicht als Satellitenstadt geplant. Hierher sollen Schifffahrtsagenturen und Umschlagfirmen, Hafenbehörden und Handelsniederlassungen ziehen. Sie ist die neue Stadt zum neuen Hafen: 32 Kilometer vor Lingang, mitten im Ozean, entsteht derzeit ein Tiefsee-Containerhafen. Er soll, hofft China, der größte der Welt werden. Hinter dem See erhebt sich im Dunst bereits eine achtspurige Brücke gen Hafen – die drittlängste der Welt.

Sternförmig vom See weg führen riesige Straßen in geisterhaft leeres Bauland. Die überbreiten Boulevards gehören zu den außerplanmäßigen 30 bis 40 Prozent. „Die Straßen sind im neuen China so breit vorgeschrieben, weil die des alten China zu schmal waren für den Verkehr. Man ist“, ätzt Gerkan, „von einem Extrem ins andere gefallen.“ Die Verkehrswege, fürchtet er, werden die Stadtviertel zerreißen. Chinatypische Fahrradstreifen fehlen ganz. Lingang soll eigentlich eine Stadt „im Menschenmaß“ werden. Jetzt hat sie Automaß.

Irgendwo in der Mondlandschaft tauchen nach ein paar Minuten Autofahrt fast fertige Gebäude auf: Bürohochhäuser mit ondulierenden Lamellenfassaden, typisches gmp-Design, nicht laut, nicht protzig, dafür, auf den zweiten Blick, sehr elegant, sehr edel. Gerkan ist hochzufrieden. „Sie beweisen, dass man auch in China mit Qualität bauen kann.“ Ein paar Kilometer weiter führt er schmunzelnd gmp-Bau im Discountformat vor: Fabrikhallen, blau-weiß gestreift. Auch sie harren noch ihrer Bestimmung.

Häuser für die erwarteten Menschen fehlen noch. Der Masterplan schwelgt von Stadtteilen als „Stadtinseln“, in denen sich Appartementblocks um Innenhöfe gruppieren, als Reverenz an die uralte Tradition der chinesischen „Hutongs“, der Ensembles aus Hofhäusern und Gässchen. Der hehren Planung steht indes die strikte Süd-Ausrichtung aller Fassaden in der Shanghai-Region entgegen. „Das ist reinstes Feng-Shui “, grollt Gerkan. „Feng-Shui“ klingt aus seinem Mund wie „Voodoo“. Wenn alle Wohnblöcke West-Ost-Achsen haben, können sie nur Parallelreihen bilden, und keine Quarrées. Innenhöfe entstehen auf die Weise jedenfalls nicht.

Die Besichtigung endet mit Gerkans Lieblingsbaby, der Museumsinsel gegenüber dem Rathaus. Ein nationales Schifffahrtsmuseum soll hier einziehen. Die Exponate? Unbekannt. Es wird auch ohne sie maritim. Zwei Freitreppen führen auf die erhabene Ausstellungsterrasse des Rohbaus. Oben erhebt sich ein komplex verschachteltes, turmhohes Baugerüst. Darunter entsteht ein Tragegestell für das Wahrzeichen des Museums: zwei monumentale Segel aus Aluminium.

Es ist laut, Funken fliegen von Schweißgeräten. Notdürftig gesichert, kriechen verdreckte Männer

über das Gerüst und brüllen sich Kommandos zu. Der Deutsche ist begeistert. „Wie die es schaffen, alles richtig miteinander zu verbinden!“ Gerkan erklärt, dass das Gestell nach einem ähnlich kniffligen Plan zusammengesteckt werde wie die Figuren bei Tangram. Die meisten hier sind ungelernte Wanderarbeiter vom Land. Für 2,50 Euro am Tag plus Kost und Logis schuften sie auf Chinas Baustellen, damit daheim die Familien nicht verhungern. Gerkan bewundert die Haltung, mit der sie stoisch ihr Schicksal ertragen, jeden Befehl klaglos ausführend. Für den Fotografen stellen sie sich zu dem langnasigen Architekten und lächeln.

Das Museum ist ein Inbegriff dessen, was deutsch-chinesische Kooperation bedeuten kann: „So einer Konstruktion wie den großen Alu-Segeln wären chinesische Ingenieure nicht gewachsen“, sagt der gmp-Chef. Er hat die schwäbische Firma Walter Sobek mit der Statik beauftragt. „Umgekehrt könnte aber auch keine Stadt in Deutschland so ein Gebäude bauen. Es wäre bei uns zu teuer.“

Die Autofahrt zurück nach Shanghai zum gmp-Büro dauert eine Stunde. Links und rechts der gutausgebauten Straße ist das Land zersiedelt. Es sieht es aus, als habe jemand einen Kasten mit Legosteinen ausgekippt und diese dann alle in die gleiche Richtung ausgerichtet, nach Süden. Nirgends verdichten sich die spitzgiebeligen, mehrstöckigen Lego-Häuser zu Dörfern oder Städtchen. Kein Wunder, dass Gerkans Entwurf hier gut ankam. Die monotone Siedlungslandschaft weckt Sehnsucht nach Ordnung, Struktur, Identität.

Dort, wo die Häuser anfangen in die Höhe zu wachsen, beginnt Shanghai. Die Schnellstraße führt durch Pudong, das neue Bankenviertel östlich des Huangpu. Der rheinbreite Wasserarm mäandert durch Shanghai und teilt den Wolkenkratzerdschungel optisch in zwei Hälften. Er ist das einzige Strukturelement. Ohne den Fluss wäre die dichtbesiedelte City ein Alptraum. Bis zu 50 000 Menschen leben hier pro Quadratkilometer – Frankfurt am Main erreicht Spitzenwerte von gerade mal 6600 Einwohner.

Im Büro von gmp wird der Bauherr erwartet, Bao Wei, der Direktor der städtischen Bauentwicklungsgesellschaft. Zunächst trifft seine Vorhut ein: ein Mann in rotem Synthetikpullover, offenbar eine Art Sekretär, und ein zweiter in tadellosem Dreiteiler, ein Ingenieur. Er hat an der TU München promoviert und ist Baos Stellvertreter.

Bao kommt heute aus Peking, er hat wenig Zeit, es wird weder ein Arbeitsessen noch „gambé“ geben, das gefürchtete Zuprosten bis zum Umfallen. Gerkan empfängt den langjährigen Geschäftspartner mit einer Umarmung, „wir sind die Eltern von Lingang“, sagt der Deutsche, „die Stadt ist unser Kind“. Bao nickt. Er ist ein zierlicher Endvierziger mit locker geföhnter Frisur und Nadelstreifenanzug. Sorgfältig faltet er seinen Jacquardschal über einen Stuhl und legt behutsam seine Jacke darüber. Der parteigeschulte Beamte ist entweder Pedant oder Ästhet. Oder beides.

Bao fängt mit der schlechten Nachricht an: Eine Zusage für das Wohnviertel, das Gerkan gern bauen möchte, habe er nicht. Die Partei habe einen Bedarf an Investoren für billigen Wohnraum festgestellt. Davon gäbe es zu wenig. Auf Gerkans Einwand, er wolle ja gar nicht investieren, sondern nur entwerfen, geht Bao nicht ein. Es soll losgehen.

Drei Stunden lang wirft der Projektor gmp-Pläne an die Wand. Drei Stunden lang tauschen sich Bao und Gerkan aus. Manchmal erläutert Wu Wei, Gerkans chinesischer Partner, Details. Manchmal fragt Baos Vize bohrend nach oder verweist mahnend auf die Codes, die strengen Bauvorschriften, die Bauen in China so anstrengend machen.

Gerkan führt drei Entwürfe für ein Kongressgebäude vor. Sie heißen „Letzter Grad“, „Seewolke“ und „Kristall“, und zu den Plänen gibt es ansprechende Bilder. Zum Gebäude „Seewolke“ zeigt er Dias von chinesischen Wassertänzerinnen, die Tücher fliegen lassen. Das gefällt Herrn Bao. Mit Tai-Chi-ähnlichen Gesten lobt er, wie gelungen er sich die Lichtführung entlang von „Seewolke“ vorstelle, besonders bei Nacht. Und dass das Gebäude Bezug habe zu fließendem Wasser. Besucher, philosophiert der Parteikader, würden sich entspannen beim Anblick der weichen Linien; das Gebäude sei einladend. „Seewolke“ hat den Zuschlag.

Dann verlangt Bao Details. Wie hoch soll das Kongressgebäude herausragen? Die Bebauung dahinter, fordert er, müsse niedrig ausfallen. Was sei mit Garagen? Mit einer Boutiquenpassage? Bao läuft zur Diaprojektion, „hier entlang“, deutet er. Gerkan nickt eifrig und hebt den Daumen, „prima“.

Das Motto von gmp lautet „Bauen im Dialog“. Gemeint ist der Dialog mit Bauherren, mit der Umgebung, mit den Bürgern. In Deutschland, sagt Ger-

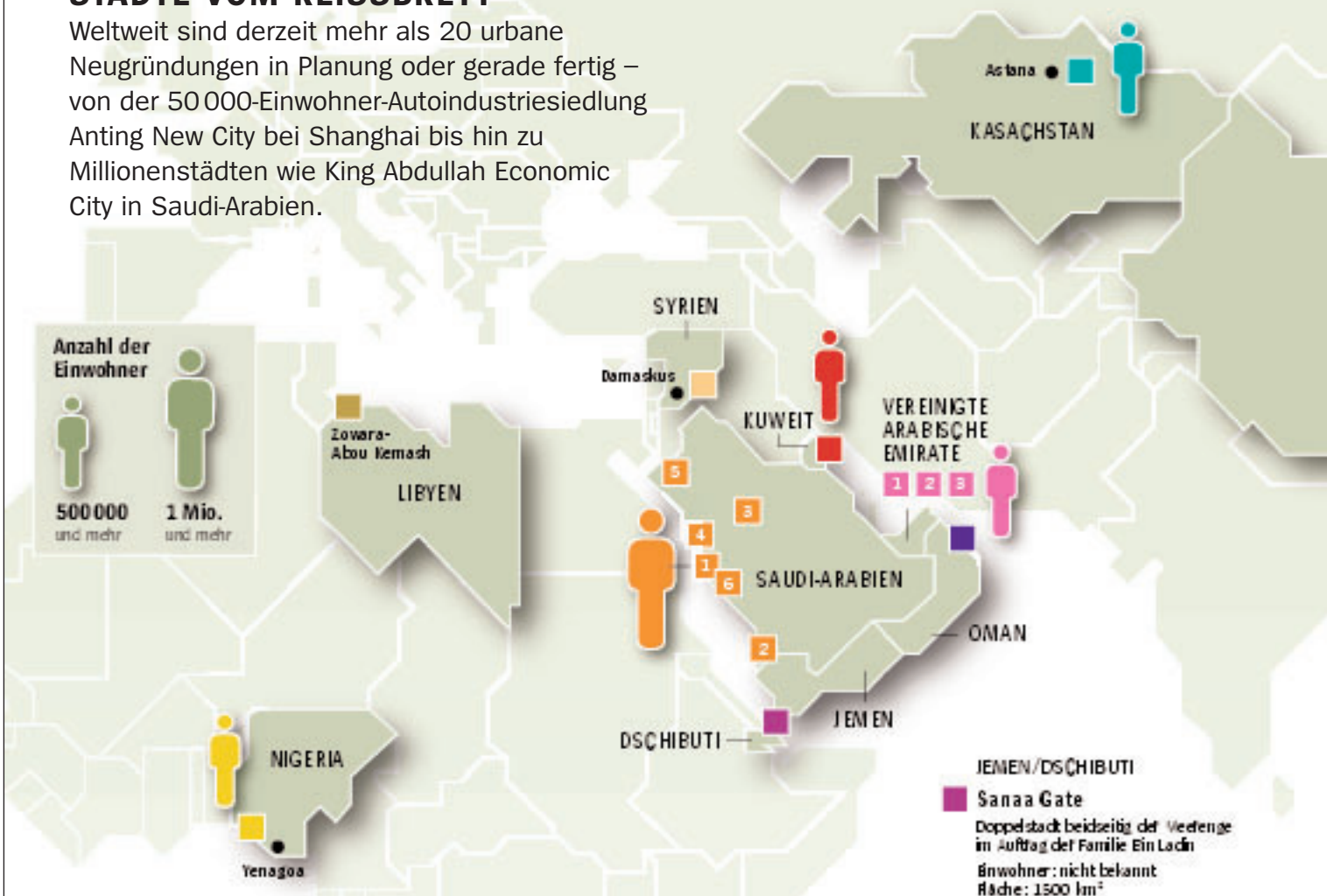
**„Feng-Shui war mal Ahnenkult. Heute ist es oft reiner Aberglaube“, sagt Professor Zheng.**

JULIA ACKERMANN

**TOURISTENATTRAKTION**
Bereits heute kommen Wochenendausflügler aus Shanghai, um am künstlichen See von Lingang Luft zu tanken. Der Campanile mit dem blauen Dach war von Gerkan nicht vorgesehen; die Straßenlaternen an der Uferpromenade („Neuer Bund“) sind original gmp-Design.

## STÄDTE VOM REISSBRETT

Weltweit sind derzeit mehr als 20 urbane Neugründungen in Planung oder gerade fertig – von der 50 000-Einwohner-Autoindustriesiedlung Anting New City bei Shanghai bis hin zu Millionenstädten wie King Abdullah Economic City in Saudi-Arabien.




LIBYEN

**Zowara-Abou Kemash**
Industriestadt an der Mittelmeerküste
Einwohner: nicht bekannt
Fläche: 380 km²
Planung: Saadi al-Gaddafi/ Emaar (Dubai)
Zeitplan: noch offen

NIGERIA

**Yenagoa**
Stadterweiterung von 50 000 auf 650 000 Einwohner
Einwohner: 650 000 (geplant)
Fläche: 154 km²
Planung: Albert Speer & Partner
Zeitplan: Planung 2006/2007

SYRIEN

**Eighth Gate**
Stadtteil für Damaskus
Einwohner: nicht bekannt
Fläche: nicht bekannt
Planung: Emaar (Dubai)
Zeitplan: Fertigstellung 2010

KUWEIT

**Madinat al-Hareer**
Stadt mit dem höchsten Gebäude der Welt (geplante Höhe: 1001 m)
Einwohner: 700 000
Fläche: 250 km²
Planung: Kuhne & Associates
Zeitplan: Fertigstellung bis 2030

SAUDI-ARABIEN

1 **King Abdullah Economic City**
Hafenstadt zur Ansiedlung von petrochemischer Industrie
Einwohner: 2 Mio. bis 2020
Fläche: 168 km²
Planung: Emaar (Dubai)
Zeitplan: Baubeginn 2006

2 **Jazan Economic City**
Hafenstadt für Aluminiumproduktion und Schwerindustrie
Einwohner: 300 000
Fläche: 103 km²
Zeitplan: Fertigstellung bis 2020

3 **Prince Abdulaziz Economic City**
Transport- und Logistikzentrum für Saudi-Arabien
Einwohner: 140 000
Fläche: 156 km²
Zeitplan: bis 2017

4 **Medina Knowledge City**
Universitätsstadt bei Medina
Einwohner: 150 000
Fläche: 48 km²
Zeitplan: Baubeginn 2008

5 **Tabuk Economic City**
Bildungs- und Gesundheitszentrum
Einwohner: nicht bekannt
Fläche: nicht bekannt
Planung: Sagia (Saud-Arabien)
Zeitplan: Baubeginn 2007

6 **Mekka Medical City**
Gesundheits- und Universitätszentrum bei Mekka
Einwohner: nicht bekannt
Fläche: 0,75 km²
Planung: Sagia (Saud-Arabien)
Zeitplan: Gründung 2005

JEMEN/DSCHIBUTI

**Sanaa Gate**
Doppelstadt beidseitig der Meerenge im Auftrag der Familie Bin Ladin
Einwohner: nicht bekannt
Fläche: 1500 km²
Zeitplan: noch offen

OMAN

**Blue City Oman**
Tourismuszentrum
Einwohner: 250 000
Fläche: 34 km²
Planung: Foster & Partners
Zeitplan: Baubeginn 2007

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE

1 **Masdar (Abu Dhabi)**
$CO_2$-neutrale Wissenschaftsstadt
Einwohner: 50 000
Fläche: 6 km²
Planung: Foster & Partners
Zeitplan: Erste Bauphase bis 2009

2 **Abu Dhabi Industrial City**
Industriegebiet
Fläche: 24 km²
Zeitplan: noch offen

3 **Salam City (Umm al-Keiwein)**
Stadt nach dem Vorbild Dubais
Einwohner: 300 000 bis 500 000
Fläche: 20,5 km²
Planung: Sultana (Singapur)
Zeitplan: noch offen

kan, kenne er aber keinen einzigen Bauherren, der dieses Angebot wirklich nutze. Keiner sei dort so an der Ausgestaltung interessiert wie Herr Bao. „Die meisten geben bloß Bruttogeschossfläche und Kostenrahmen vor“, sagt er. „Künstlerische Details, städtische Bezüge? Interessieren in Deutschland die wenigsten.“

In der Pause gucken sich die Bauherren die Arbeiten chinesischer Studenten an. Gmp und die Architekturzeitschrift „detail“ haben einen Fassadenwettbewerb ausgeschrieben – den ersten dieser Art in China. Interessiert erkundigt sich Herr Bao, ob man nicht auch so schöne ökologische Fassaden mit Solarpaneelen in Lingang benutzen könne wie die des Siegerbeitrags. „Schön, aber teuer“, sagt Gerkan bedauernd. Herr Bao insistiert nicht.

Lingang, moniert Baos Stellvertreter später, sei sowieso viel teurer als erwartet. Die Verkehrsführung in der idealen Stadt sei „wirtschaftlich nicht ideal“, so der Ingenieur streng. Er hoffe, dass der „soziale Nutzen“ für die künftigen Bewohner die Gesamtbilanz noch günstig beeinflussen würde. 3,7 Milliarden Euro ist die zuletzt veröffentlichte Gesamtinvestitionssumme.

Bei der Diskussion um die Bebauung der ersten Zeile hinter der Uferpromenade wird aus dem Dialog ein Disput. Bao tadelt, die Wohnungen zur Wasserfront hätten zu wenig Fensterfläche. Und damit nicht genug: Die gmp-Entwürfe sind zwei Meter höher geplant als die städtebaulichen Codes es erlauben – 26 statt 24 Meter. „Man kann doch nicht zulassen, dass ein Fehler in der Bauvorschrift zu architektonischen Mängeln führt“, regt sich Gerkan auf und erhebt sich unruhig vom Platz, „das ist doch Wahnsinn!“

Bao entschuldigt sich. Er müsse jetzt gehen. Gerkan und er umarmen sich. Sein Vertreter führt die Gespräche weiter. Das Raumklima ist jetzt ein paar Grad kälter. Keiner weiß, ob Bao gegangen ist, weil der von den Chinesen so gefürchtete Gesichtsverlust drohte. Sicher aber ist, dass mit dem korrekt gekleideten Ingenieur kein Feilschen möglich ist. Dass anderswo in China die Codes auch nicht immer eingehalten würden, wie Gerkan verzweifelt vorträgt, beeindruckt den Techniker nicht. „In Lingang werden keine Ausnahmen gemacht. Alle müssen die gleichen Auflagen einhalten.“

Gerkan setzt sich gleich nach dem Gespräch mit Lineal und Bleistift ans Reißbrett. Draußen ist es längst dunkel. Ihm brennt der Entwurf für die vietnamesische Regierung unter den Nägeln. Der 73-Jährige, dessen jüngstes von sechs Kindern noch die Grundschule besucht, ist ein Malocher. Vergangenes Jahr war Gerkan 15-mal in China. Auf dieser Reise hat er noch in Vietnam und Indien Termine.

„Ich setze auf die Devise von Egon Bahr: Wandel durch Annäherung“, sagt Gerkan über sein Engagement in Ländern, deren Regierungen nicht demokratisch legitimiert sind. Dass ein Boykott die traurige Menschenrechtssituation verbessern würde, bezweifelt er. Mit einem Verweis auf die USA versucht er sich zu entlasten: „Nach der Logik dürfte dort auch kein aufrechter Architekt bauen. Wegen Guantanamo.“

Dass seine Firma inzwischen rund ein Drittel ihres Umsatzes in China macht, verschweigt er nicht. Gmp hat weltweit 500 Angestellte. „Die Honorare sind in China zwar eigentlich zu gering: nur ein Sechstel so hoch wie in Deutschland. Aber dadurch, dass die Projekte um ein Vielfaches größer sind, und ihre Abwicklung wesentlich schneller geht, lohnt es sich trotzdem."

Weder öffentliche Auslegungsfristen noch Einwände von Betroffenen verzögern in China das Bauen. Während der neue Flughafen in Berlin-Schönefeld erst nach 15-jähriger Planung und Rechtsstreit überhaupt begonnen werden konnte, rechnen sie hier für die Fertigstellung einer ganzen Großstadt wie Lingang vom Entwurf bis zum letzten Fenster nur 20 Jahre.

Mit den Schattenseiten des Wirtschaftens in China ist Gerkan vertraut. „Der erste Bauherr kam in einem mit Tigerfell ausgeschlagenen 7er-BMW vorgefahren. Ein Jahr später war er in Haft. Wir blieben auf Außenständen in Millionenhöhe sitzen." Der zweite Auftraggeber war auch nicht zimperlich: Er ließ ein Hochhaus von gmp entwerfen – und beauftragte dann eine günstigere Firma in Hongkong mit der Ausführung. „Da haben beide Seiten Lehrgeld bezahlt. Die Billigbauer waren nämlich mit unserem Entwurf überfordert."

JULIA ACKERMANN

**WANDERARBEITER**
Für Kost, Logis und rund 2,50 Euro am Tag bauen ungelernte Männer und Frauen vom Land überall das neue China der Hochhäuser und Reißbrettsiedlungen – darunter auch die von Gerkan entworfene Stadt Lingang.

Deutsche Bauherren seien aber auch keine Engel, erinnert Gerkan. Er hat gerade einen erbitterten Streit mit Bahnchef Hartmut Mehdorn ausgefochten. Der hatte bei der Bauausführung des von gmp entworfenen Berliner Hauptbahnhofs derart gespart, dass die Sache vor Gericht ging. Bauherr Mehdorn kaufte sich am Ende mit einer Spende vom Zorn des Architekten frei, der seinen Entwurf durch verkürzte Glasdächer über den Gleisen und einer Flach- statt einer Gewölbekonstruktion im Untergeschoss als verschandelt empfand.

Den Repräsentanten von gmp-Shanghai nennen die 10 deutschen der 38 Mitarbeiter liebevoll „Herr Wu". Wu ist ein großer, gemütlich wirkender 37-Jähriger in gepflegter dunkelgrauer Strickjacke. Er hat in Zürich ein Aufbaustudium in Architektur absolviert. „Als ich in die Schweiz einreiste, stand in meinem Pass als Berufsbezeichnung ‚Ingenieur'. Der Beruf des Architekten existierte hier nämlich wegen der Kulturrevolution 30 Jahre lang nicht!" Für Wu ist das Engagement der vielen Star-Kollegen aus dem Ausland in seiner Heimat im ureigenen Interesse: „Ihr Renommee färbt auf uns ab: Unsere gesamte Profession wird aufgewertet."

Das Wirken ausländischer Architekten in China habe überdies eine lange Tradition. „Die Toranlage Zhengyangmen in Peking sieht zwar urchinesisch aus", sagt Wu. „In Wirklichkeit wurde sie 1914 von Curt Rothkegel entworfen – einem Deutschen."

Der ruhige Mann hält die Goldgräberstimmung bei den Ausländern in China sowieso nur für eine Übergangserscheinung. „Noch fehlt uns eine ganze Architektengeneration. Aber wir holen auf." Ironischerweise würde gerade der ausländische Input dazu beitragen. In Shenzhen etwa wäre die Realisierung des Messegebäudes von gmp um ein Haar an der strikten Brandschutzverordnung gescheitert. Daraufhin habe ein deutsches Ingenieurbüro in einem Simulationsprogramm gezeigt, dass und wie Flammenschutz gewährleistet werden könnte – obwohl die Hallenfläche mit 30 000 Quadratmetern das chinesische Brandschutzlimit ums Sechsfache überschritt. Die örtliche Genehmigungsbehörde ließ sich überzeugen. „Jetzt stellen wir fest, dass sich diese Software im ganzen Land verbreitet."

Im Übrigen, sagt Wu voller Zuversicht, bewiesen chinesische Architekten ja schon im Ausland, was sie könnten. „Der Leiter der Architekturfakultät des MIT, des weltberühmten Massachusetts Institute of Technology in den USA, stammt aus China."

Zheng Shiling, Professor an der Tongji-Universität und Architekt der Museen „Zhu Qizhan Art" sowie „China Finance and Taxation", genießt bereits jetzt großes Ansehen in der hiesigen Bau-Szene. Der junggebliebene 66-Jährige im Existentialistenlook – schwarzer Rolli, schwarze Cordhose – fügt sich lässig in die elegante Palmenlandschaft der Lobby des Hilton-Hotels ein. Beruflich ist Zheng einmal im Jahr in Florenz; die römische Sapienza-Universität hat ihm die Ehrendoktorwürde verliehen.

Der Professor saß 2002 in der Jury für Lingang. „Ich habe mich von Anfang an für den nicht kommerziellen Entwurf von gmp eingesetzt", sagt er. „Eine runde Stadt greift eine alte chinesische Tradition auf. Auch Shanghai war früher einmal rund. Der Kreis steht für etwas Gutes: Vollendung, Erfolg. Und er fügt sich optimal in die Kurve der Küste."

Auch dass Gerkans Stadt so viel Wasser und Parks hat, gefällt Zheng. Seit einem Jahr ist Öko-Architektur auch hierzulande „in". Die Stadtzeitschrift „Shanghai Talk" titelte zu Jahresbeginn: „China

wechselt von Rot auf Grün“. Erstmals gibt es eine Wärmedämmungspflicht für Neubauten; in Bauausschreibungen wird Umweltfreundlichkeit eingefordert. „Die Deutschen engagieren sich sehr“, sagt Zheng. „Die Stadt Hamburg hat hier 2006 eine Ökobau-Konferenz ausgerichtet. Gemeinsam mit deutschen Experten werden seitdem chinesische Niedrigenergie-Gebäude-Standards erarbeitet.“

Natürlich gebe es noch viele, viele Probleme, in jeder Hinsicht. „Wir haben uns im Grunde noch nicht weit vom Feudalstaat entfernt. Es gibt viel Korruption und Durchstecherei“, urteilt der sympathische Gelehrte. „Immerhin hat die Zentralregierung begriffen, dass es Arm und Reich gibt. Jährlich werden 25 Millionen Bauern zu Städtern. Da reicht es nicht, wenn neue Städte nur für Reiche gebaut werden.“ Dass ausländische Architekten durch einen Boykott die Verhältnisse verbessern könnten, hält Zheng für naiv. „Für wen will der Architekt dann bauen? Auch in einer Demokratie ist nicht jeder ein lupenreiner Demokrat.“

Dass Meinhard von Gerkan kein Freund von chinesischem Feng-Shui sei, amüsiert Zheng. „Feng-Shui war mal ein Ahnenkult. Heute ist es oft reiner Aberglaube.“ Die Gerkan verhasste Süd-Orientierung der Häuser in der Shanghai-Region sei jedoch nicht bloß Feng-Shui geschuldet. „Dadurch bekommt jedes Haus auch im Winter mindestens zwei Stunden lang am Tag Sonne. Das ist wichtig, denn die Häuser hier haben keine Heizungen.“

20 Kilometer nördlich ist in einem Vorort von Shanghai eine nagelneue Stadt zu besichtigen, deren Architekt sich um Feng-Shui nicht geschert hat: Anting New Town, die Autostadt aus der Feder von Albert Speer, Sohn des gleichnamigen NS-Architekten. „Die Chinesen baten uns um eine deutsche Stadt. Sie wollten eine Art Rothenburg ob der Tauber, mit Fachwerk und Butzenscheiben“, sagt Johannes Dell. Dell ist Direktor von Albert Speer und Partner (AS&P) Shanghai, ein eloquenter 51-Jähriger mit sorgfältig gestutztem Vollbart, der nach gut acht Jahren vor Ort fließend Chinesisch spricht. Siedlungen wie Anting nach europäischem Vorbild für die expandierende Mittelklasse sind in China en vogue: Es gibt das englische Thames Town, die skandinavische „Nordic Town“, und es gibt sogar Mini-Versionen von Venedig und Barcelona.

Doch Speer und Partner wollten von derlei teutonischer Folklore nichts wissen. Weimar, erklärte man den skeptischen Chinesen, sei auch eine deutsche Stadt, und der dort entwickelte Bauhaus-Stil beste deutsche Architektur. Und so durften sie in Anting schließlich nüchtern und funktionsbetont bauen, in fröhlichen Farben, Rot, Orange, Gelb, und mit kommunikativem Zuschnitt, mit Innenhöfen. Letztere verlangten neben Ost-West- auch Nord-Süd-Häuserachsen. AS&P erhielt dafür eine Ausnahmegenehmigung, denn die Süd-Ausrichtung der Fassaden ist sogar gesetzlich vorgeschrieben. Seit 2006 steht ein Drittel der German Town, geplant für insgesamt 50 000 Einwohner. Bloß fehlen die noch. „Eine Wohnung ohne Südfenster ist in Shanghai nahezu unverkäuflich“, seufzt Dell. Anting New City ist bisher ein Flop, allerdings auch, weil es noch an Infrastruktur wie Schulen oder Restaurants fehlt.

Einen Rückzug deutscher Architekten aus China hält Dell für Quatsch. „Ein Abbruch der Beziehungen hat selten dazu geführt, dass sich auf der einen oder anderen Seite etwas verändert.“ In seinen Augen bauten die Deutschen in China, im Gegenteil, viel zu wenig. „Es ist unfassbar, dass das Land mit der größten Architektendichte in Europa weltweit am wenigsten aktiv ist.“

Multinationale Planungsfirmen wie WS Atkins oder SOM hätten Tausende von Mitarbeitern, das Vielfache der größten deutschen Büros. „Die bieten ‚full service‘, vom Masterplan bis zur Kanalisation, und können dadurch die Anforderungen der Bauherren umfassender erfüllen. Wir sollten“, sagt Dell selbstkritisch, „unsere Kunden nicht mit dem Bauhaus missionieren, sondern zuhören und herausfinden, was sie eigentlich wollen und brauchen. Sonst werden wir es hier immer schwerer haben.“

Seine Firma hat viel Lehrgeld für Anting New Town bezahlt – einerseits „Wir wurden um rund 150 000 Euro Honorar geprellt.“ Andererseits hat AS&P vor Gericht geklagt, die Auftraggeber zahlten am Ende doch, „und neue Aufträge kamen auch“. Derzeit baut AS&P eine Stadterweiterung für 250 000 Menschen, hoch oben im kalten Norden, in Changchun. Und auch in Lingang hat das Büro den Detail-Masterplan für ein 120 000-Einwohner-Quartier gewonnen.

Gegen Gerkans Masterplan hegt der Städtebau-Architekt gepflegte Vorbehalte. „Lingang ist wie aus 10 000 Meter Überflughöhe geplant“, stänkert Dell, „die Größenverhältnisse stimmen nicht.“ Er zuckt mit den Schultern. „Abwarten, wie’s angenommen wird.“

Annette Bruhns

**„Unfassbar, dass das Land mit der größten Architektendichte in Europa weltweit am wenigsten aktiv ist.“**

CHINAFOTOPRESS / LAIF

**GERMAN TOWN**
Die am Reißbrett geplante Vorstadt „Anting New Town“ für die Autoindustrie, 20 Kilometer nördlich von Shanghai, hat das Büro von Albert Speer & Partner im funktionalen Bauhaus-Stil entworfen. Für ihre „deutsche Stadt“ haben die Chinesen mit einem Denkmal Goethe und Schiller Pate stehen lassen.