

Bericht

über die Reise einer Delegation des
Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
vom 25. Mai bis 3. Juni 2010
nach China

Mitglieder der Delegation:

Abg. Winfried Hermann, Delegationsleiter	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Abg. Veronika Bellmann	CDU/CSU
Abg. Matthias Lietz	CDU/CSU
Abg. Reinhold Sendker	CDU/CSU
Abg. Ute Kumpf	SPD
Abg. Uwe Beckmeyer	SPD
Abg. Petra Müller	FDP

Sekretariat: MRn Inge Gerstberger

Dolmetscherin: Beate Kayser

Inhaltsverzeichnis:

I. Programmteil Shanghai

1. Besuch der Stadt Lingang	S. 3
2. Besichtigung des internationalen Container-Tiefseehafens Yangshan	S. 4
3. Besuch in Suzhou	S. 5
4. Besuch bei VW-Shanghai (SVW)	S. 6
5. Besuch im German Center Shanghai	S. 6
6. Besuch der EXPO	S. 7

II. Programmteil Beijing

1. Begegnung mit Chinese People's Institute of Foreign Affairs (CPIFA)	S. 9
2. Beijing und E-Mobility: 10 Städte – 1000 Fahrzeuge“ Besuch der Elektro-Bus-Ladestation in Beijing	S. 9
3. Besuch bei Beiqi Foton Motor Co. Ltd.	S. 10
4. Stadtentwicklung und Stadtplanung	S. 11
5. Informationsbesuch beim Eisenbahnministerium	S. 13

I. Programmteil Shanghai

1. Besuch der Stadt Lingang

Unmittelbar nach unserer Ankunft in Shanghai stand der Besuch der von dem deutschen Architektenbüro Gerkan, Marg und Partner (gmp) geplanten „Retortenstadt“ Lingang auf dem Programm. Die Stadt ist im Entstehen begriffen und liegt etwa 60 km südöstlich des Zentrums von Shanghai. Im Jahre 2002 wurde ein internationaler Wettbewerb zur Planung einer neuen Industrie-, Wohn- und Hafenstadt seitens der Stadt Shanghai ausgeschrieben. Die Stadtneugründung steht im Zusammenhang mit dem internationalen Container-Tiefseehafen Yangshan, der vor der Shanghaier Küste liegt, verbunden durch die 32,5 km lange Seebrücke Donghai Daqiao. Hier sollen die Wirtschaftszweige der Seeschifffahrt, maritimer Handel und Logistikunternehmen angesiedelt werden.

Im Büro von gmp wurde uns zunächst ein Überblick über das weltweit agierende Architektenbüro gegeben, das sich neben dem Entwerfen von Messehallen, Konferenzzentren und Sportstadien auf Bauten für Transport und Verkehr spezialisiert hat, u. a. Berliner Hauptbahnhof, Hamburger Flughafen, Flughafen Tegel, Flughafen Berlin, Brandenburg International (BBI), der Flughafen Moskau-Scheremetjewo. Die Architektur zeichnet sich durch Gradlinigkeit aus, die in China „willkommen“ sei.

gmp hat früh die Chancen und Herausforderungen des chinesischen Marktes erkannt. In Shanghai ist das derzeit größte Auslandsbüro des Unternehmens. Dort arbeiten gleichberechtigt chinesische wie deutsche Architekten. Aber auch in den deutschen Niederlassungen arbeiten chinesische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Mit den Architekten Herrn Wie Wu und Frau Magdalene Weiss wurden u. a. die Rahmenbedingungen der Planung und Beteiligung von Betroffenen erörtert. Es gebe durchaus bestimmte Standards, die auch kodiert seien. Sie würden jedoch nicht wirklich nachgehalten und seien nur ein gewisses „Basisinstrument“. Die chinesischen Behörden seien aber offen für Einzelfallentscheidungen. So wurde die Bauzeit für die Transrapidstrecke vom Flughafen Pudong nach mehrfach verlängert, da es Einsprüche von Bürgern gegeben habe.

Auf der anderen Seite würden viele Planungen in atemberaubender Geschwindigkeit ohne Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern fertig gestellt, da einige Bürgermeister die Fertigstellung von Gebäude in ihrer Amtszeit anstrebten. Dies gehe häufig auf Kosten der Qualität (und der Beteiligung von Betroffenen).

Im Anschluss erfolgte eine kurze Stadtführung durch Lingang, begleitet von einer Architektin von gmp. Die Stadt, ursprünglich für 300.000 Einwohner ausgelegt, soll nun Platz für 800.000 Bewohner bieten. Sie stellt neben Chandigarh, Brasilia und Canberra eine der wenigen Stadtneugründungen „auf dem Reißbrett“ in dieser Größenordnung dar.

Den Mittelpunkt bildet anstelle eines sonst üblichen baulich verdichteten Stadtzentrums (mit hohen Immobilienpreisen) ein kreisrunder See von 2,9 km Durchmesser mit 8 km Seepromenade. Die Nutzungsstruktur geht in konzentrischen Kreisen um den See. Zunächst gibt es den Business-District, dann einen 500 Me-

ter breiten, ringförmigen Stadtpark mit öffentlichen Bauten, schließlich Wohnbebauung in Quartiersform für jeweils 13.000 Menschen. Wasserläufe und kleine Seen durchdringen alle 14 Quartiere und thematisieren „Wohnen am Wasser“ in zahlreichen Varianten. Eigene Geschäfte, Gesundheits-, Sozial- und Bildungseinrichtungen machen die Quartiere zu infrastrukturell weitestgehend unabhängigen Kleingemeinden.

Pro Einwohner sollen 30 m² Wohnfläche verfügbar sein, eine für chinesische Verhältnisse große Messzahl. Um dafür zu sorgen, dass die Wohnkapazität auch ausgenutzt wird, locken die zuständigen Behörden mit Steuervorteilen und geringen Mietpreisen. Auf Wunsch ist es auch möglich als ausländischer Investor Wohnungseigentum zu erwerben ohne einen chinesischen Partner nachweisen zu müssen. In China kann jedoch kein Eigentum an Grund und Boden erworben werden; dieses verbleibt in der Hand des Staates.

Zumindest im Vergleich mit der engen Bauweise in chinesischen Millionenstädten ist die durchgrünte und aufgelockerte Quartierbildung ein großer Fortschritt.

Auf die Delegation machte die Stadt jedoch einen eher unbelebten Eindruck; dies mag der Zufälligkeit des Eindrucks an diesem Tag und zu dieser Uhrzeit geschuldet sein. Da die Stadt noch im Entstehen ist, wird sich zeigen, ob sich das Konzept von gmp als tragfähig erweisen wird.

2. Besichtigung des internationalen Container-Tiefseehafens Yangshan

Da die Region Shanghai bislang nur schwer zugänglich für Tiefsee-Containerschiffe ist, wurde der Hafen Yangshan konzipiert. Er liegt auf der der Küste vorgelagerten Insel Yangshan, die über die 32,5 km lange Brücke Donghai Daqiao mit der Shanghaier Küste verbunden ist. An ihrer breitesten Stelle können Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 10.000 Tonnen passieren. Bislang ist der Hafen allerdings ohne Eisenbahnanbindung.

Die Größenordnung dieses Projektes ist beeindruckend, wenngleich die Delegation nicht den Eindruck von einer Auslastung der bereits vorhandenen Kapazitäten hatte. Yangshan ist der erste Freihafen in China. Der Hafen wurde mit staatlichen Mitteln gebaut und finanziert. Angestrebt wird eine Container-Kapazität von 13 Millionen TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) im Jahre 2020. Hier werden Waren zollfrei nach China importiert. Innerhalb des Gebietes herrscht Steuerfreiheit, die Waren werden hier gelagert, teilweise weiterverarbeitet bzw. veredelt.

Der Leiter der Hafenbehörde, Herr Jiang Yi Xin, gab der Delegation einen Überblick über die Verwaltungsstruktur seiner Behörde. Fragen der Abgeordneten nach dem Betreiber des Hafens, ob dies über Reedereien geregelt werde, blieben letztlich offen. Es sei durchaus denkbar, so der Leiter der Behörde, dass sich auch eine deutsche Firma als Betreiber des Hafens bewerbe; es würden insofern freie Marktgesetze gelten. Schon jetzt würden sich ausländische Firmen bewerben und nähmen am Wettbewerb teil. Allerdings kämen nur joint-venture in Betracht, rein ausländische Betreiber seien nicht vorgesehen.

Im Verlauf des Gesprächs zeigte sich, dass die Gesprächssituation für die Beamten der Hafenbehörde sich mit der Gesprächssituation ungewohnt war. Tendenziell bestand das Bestreben, den Fragenkatalog, um dessen Einreichung die Delegation vorab gebeten worden war, zu beantworten und weniger auf aktuell gestellte Fragen einzugehen.

3. Besuch in Suzhou

In Suzhou nahm die Delegation die Einladung von Vertretern der Stadt zu einem Informations- und Meinungs austausch wahr.

Beeindruckend war es zu erfahren, wie diese 2500 Jahre alte, traditionsreiche Stadt zu einer modernen Metropole des technologisch-wirtschaftlichen Aufschwungs unter Beibehaltung und Pflege ihres kulturellen Erbes gewachsen ist.

Suzhou war seit alters her ein Zentrum des Handwerks. Handelswege (Kaiserkanal) führten über Suzhou, die Stadt ist berühmt wegen ihrer Seidenproduktion. In den letzten Jahren ist Suzhou - über die besondere Förderung durch Sonderwirtschaftszonen - ein Zentrum der Hightech-Industrie geworden, was wesentlich zum Wachstum der Stadt beigetragen hat. Viele Staatsunternehmen sind ebenfalls in Suzhou angesiedelt.

Die Delegation wurde von einer Abordnung der Stadt (Leiter des Außenamtes der Stadt und sein Stellvertreter, der jeweils stellvertretende Leiter der Konsultativkonferenz, des Planungsamtes und des Verkehrsamtes) empfangen. In einem Vortrag wurden uns, wie häufig bei Begegnung auf dieser Reise, die beachtlichen Zahlen und Daten des wirtschaftlichen Aufschwungs erläutert. Die Stadt erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 8.480 qkm mit 12 Millionen Einwohnern (Wanderarbeitnehmer incl.). Der Export der Stadt betrug im letzten Jahr 220 Milliarden Yuan.

Deutsche Unternehmen sind insbesondere im Bereich der Autoindustrie präsent, außerdem im Bereich der Präzisionsmechanik; teilweise gibt es joint-ventures, teilweise gibt es deutsche Niederlassungen, Bosch, MTU, Carl Zeiss, um nur einige zu nennen.

Im Verkehrsbereich ist die Projektierung von 4 U-Bahnen zu nennen, insgesamt 135 km, die im Jahre 2020 fertig gestellt sein sollen. Neben der existierenden Hochgeschwindigkeitstrasse nach Shanghai wird an der Bahnlinie nach Beijing gearbeitet. Hier müssen derzeit noch 486 km fertig gestellt werden, damit diese Hochgeschwindigkeitsverbindung im nächsten Jahr fertig wird.

Zur Frage nach der Verteilung des ÖPNV wurden ca. 40 % Anteil der U-Bahn und Busse genannt, jeweils 20% würden von Privat-Pkw, Fußgängern und Fahrradfahrer bestritten. Erklärtes Ziel sei es, die Zahl der Privatfahrzeuge zu verringern. In Suzhou gäbe es derzeit bereits 1,2 Millionen Elektrofahrräder, die allerdings eine Nebenrolle im innerstädtischen Verkehrssystem spielten. Reine Elektrobusse gäbe es noch nicht, aber Hybridbusse und mit Erdgas betriebene. Unserer Frage nach den Energiequellen (alternative Stromerzeugung) wurde zurückhaltend beantwortet. Generell finde sich der Bereich Elektromobilität noch in der Probephase. Erst danach werde die CO₂-freie Stromgewinnung mehr in den Blick genommen. Gefördert werde jedoch der Einsatz von Erdgas. In jedem Fall versuche man im eigenen Interesse und zur Vermeidung eines Verkehrsinfarktes und der Luftverschmutzung umweltfreundliche Lösungen zu erreichen.

Zurückhaltend wurden die Themen Stadtentwicklung und Stadtplanung beantwortet, insbesondere das Thema An- bzw. Umsiedlung von Arbeitskräften bzw. Abriss veralteter Quartiere. Man versuche eine behutsame Entwicklung zu fördern.

Besonders erwähnt wurde zudem die sehr konstruktive Zusammenarbeit mit der deutschen Partnerstadt Konstanz. Hier gebe es eine Kooperation im Bereich Verkehrswesen. Im Bereich Abfallbeseitigung und Wasserversorgung habe man durch einen breit angelegten Austausch viele wertvolle Erkenntnisse erwerben können.

4. Besuch bei VW-Shanghai (SVW)

VW Shanghai ist als Joint Venture vor 25 Jahren gegründet worden. 40% des Unternehmens sind in der Hand der VW AG, 10% bei der VW Tochter in Beijing und 50% in Händen von Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC). Derzeit sind im Werk 16.000 Mitarbeiter beschäftigt. Allein in der Entwicklungsabteilung arbeiten ca. 1000 Beschäftigte. Hier werden die Marken Polo, Santana, Santa Vista und Variant, Touran und Passat hergestellt. VW ist außerdem noch in 6 anderen Standorten in China vertreten. Alle Firmen im Zulieferbereich sind mittlerweile auch in China präsent.

Als Gesprächspartner begrüßte uns Herr Jörn Hasenfuß, stellvertretender Geschäftsführer und Commercial Executive Director. Er erläuterte kurz die Unternehmensgeschichte. SVW sei Pionier auf dem Automobilmarkt in China gewesen. In 25 Jahren seit Werksgründung seien mehr als 5 Millionen Pkw produziert worden. SVW verfüge mit 538 Vertragshändlern über das größte Service-Netz in China.

Zur Veranschaulichung: Die Pkw-Dichte in China beträgt im Verhältnis zu Deutschland „nur“ 26,9 Pkw pro Tausend Einwohner (in Deutschland 582 Pkw pro Tausend Einwohner). Allerdings ist das Wachstum mehr als beachtlich: 8,4 Mio. Pkw Neuzulassungen im Jahre 2008, 2009 bereits 10,4 Mio. Pkw Neuzulassungen, also eine Steigerung um 18% in einem Jahr! Rasant entwickelt sich auch die Dichte des Autobahnnetzes in China.

In China wird sowohl nach der Euro Abgasnorm 3 als auch nach Abgasnorm 4 produziert. Der Elektromobilität werde seitens SVW ein großer Stellenwert eingeräumt. Man sei zuversichtlich, dass im Jahre 2013/2014 das erste reine E-Auto vom Band laufen werde. VW strebt an, Marktführer im Segment Elektromobilität in China werden.

Die Delegation hatte Gelegenheit, sich die Produktion im Werk und auch die Demonstrationsflotte von Elektroautos anzuschauen.

5. Besuch im German Center Shanghai

Das German Center Shanghai mit Sitz in Pudong, einem boomenden Wirtschafts- und High-Tech-Bezirk von Shanghai, bietet für deutsche und internationale Firmen Räumlichkeiten und know-how. Es hilft bei der Informationsbeschaffung, gibt Auskünfte über das Marktgeschehen in China, versteht sich als Förderer der Außenwirtschaftspolitik und des Mittelstandes. Firmen wie Carrera, EON, Degussa, Bosch, SAP, mtu, BMW, matter, inotec, Stiebel Eltron sind hier vertreten, um nur einige wenige zu nennen. Hier entstehen im Rahmen von „Nachbar-

schaftshilfe“ bilaterale Wirtschaftskontakte. Rein rechtlich gehört das German Center derzeit (noch) der bayrischen Landesbank.

Anlässlich des Besuchs der Delegation stellten sich die Vertreter von BMW und Siemens mit ihren Strategien in Sachen Elektromobilität vor. Auch hier wurde der Delegation eindrucksvoll verdeutlicht, dass sich China auf dem Weg zum stärksten Automobilmarkt weltweit begeben hat. China habe große „Aufholchancen“, betonte die Leiterin der Abteilung für Elektromobilität von Siemens, Frau Lena Li, da alle in Frage kommenden Länder grundsätzlich auf dem gleichen Level stünden; für China die Chance auf Augenhöhe bzw. als Vorreiter aufzutreten. Ausführlich wurde das Problem der Infrastruktur der Aufladestationen diskutiert, wobei die Vertreterin von Siemens weniger das Problem in der Infrastruktur, sondern eher in der Batterie-Technik sah. Die Ladestation für Elektrobusse, die auf der EXPO eingerichtet ist, sei derzeit die größte Ladestation für Elektrobusse weltweit. Die zweitgrößte befinde sich in Beijing, wo seit der Olympiade im Jahre 2008 eine Station für Elektrobusse installiert worden sei und ca. 100 Busse beliefert werden.

Der Vertreter von BMW, Herr Tiam Sheng, erläuterte, dass BMW im Jahre 2008 unter Beteiligung der Shanghaier Tongji Universität eine sog. Road Map für Elektromobilität entwickelt habe, damit diese Antriebsform auf dem Markt etabliert werden könne. China werde sich als der Wachstumsmarkt für Elektromobilität entwickeln. Die Unabhängigkeit vom Öl und die Chancen auf Entwicklung einer „grünen“ Ökonomie“ seien erklärtes Ziel der chinesischen Regierung.

Insgesamt wurde deutlich, dass sich Siemens und BMW auf einen wachsenden Markt für Elektromobilität einstellen.

6. Besuch der EXPO

Der Besuch der EXPO gestaltete sich außerordentlich aufschlussreich. Da das Motto der Weltausstellung „Better City – better life“ vorgegeben war, befasste sich die Mehrheit der Pavillons mit dem Thema Umweltschutz, Klimawandel und Energieeinsparung. Andererseits muss festgestellt werden, dass – obschon zu nachhaltigen Lösungen für ein „besseres Leben“ in der Stadt aufgerufen wird - kein Aufwand und keine Kosten für die Eigendarstellung und für eine EXPO der Superlative gescheut wurde. Für China ist die EXPO zweifelsfrei eine hervorragende Möglichkeit der Außen- bzw. Selbstdarstellung. Die Regierung hofft am Ende der EXPO eine „Shanghaier Erklärung über nachhaltige Entwicklung und Urbanisierung“ gemeinsam mit den 193 anderen beteiligten Nationalstaaten verabschieden zu können und so sein seit dem Kopenhagener Gipfel angeschlagenes Image aufbessern zu können.

Der Deutsche Pavillon „balancity“ ist – neben dem chinesischen – einer der bestbesuchten Pavillons der EXPO. Er ist der größte der EXPO und - mit Kosten von 50 Millionen Euro – auch einer der teuersten. Die Besucher nehmen den Pavillon begeistert an; sie stehen stundenlang Schlange, um sich danach im Pavillon durch unterschiedlich inszenierte Stadträume zu bewegen. Angefangen beim Hafen geht

es durch einen Garten und Park, eine Fabrik, ein Atelier über den Stadtplatz hin zur Energiezentrale, dem Kraftwerk der Stadt. Die Botschaft des Deutschen Pavillons lautet: Es ist durchaus erstrebenswert in einer Stadt zu leben, wenn sie sich in Balance befindet – Gleichgewicht zwischen Erneuern und Bewahren, Stadt und Natur, Gemeinschaft und Individuum, Arbeit und Freizeit. Der Pavillon ist ein absolut gelungenes Beispiel für ein lebendiges, lehrreiches interaktives Besuchserlebnis, was von den überwiegend chinesischen Besucherinnen und Besuchern mit überwältigender Begeisterung angenommen wird.

Deutschland war darüber hinaus auf weitere, sehr vielfältige Weise auf der EXPO vertreten: die Veranstaltungsserie „Deutschland und China – Gemeinsam in Bewegung“ präsentierte sich mit einem Bambus-Membranbau mit einer begehbaren Fläche von 330 qm über zwei Etagen. Architektur- und Designbüros haben sich eingebracht in der Gestaltung der Zentralachse und des Themenpavillons „Urban Planet“. Bei Letzterem wird dem Besucher auf 12.000 qm zunächst der kritische Zustand unseres Planeten auf - im wahrsten Sinne des Wortes - ungeheuer anschauliche Art näher gebracht. In der Haupthalle bekommen die Besucher die Erde von oben als fragile und bedrohte Schönheit zu sehen. Es folgt eine „Straße der Lösungen“, die zeigt, wie wir einer drohenden Umweltkatastrophe entgegen können. Den Abschluss der Ausstellung bildet eine kurze Geschichte der Zivilisation, in der sich blühende Landschaften in eine graue, neblige Masse verwandeln, aus der schließlich Windräder und Solaranlagen auftauchen.

Darüber hinaus gibt es besondere Auftritte der Städte Düsseldorf, Bremen, Freiburg und Hamburg mit umweltspezifischen Themen. So stellt etwa Bremen unter dem Motto „Sharing a Vision“ das erfolgreiche Modell der „Car-Sharing-City“ dar. Hamburg präsentiert sich mit einem Passivhaus, ein Wohnhaus mit dem weltweit höchsten energetischen Standard. Freiburg wiederum pflegt seinen internationalen Ruf als „Green City“. Die Stadt Düsseldorf stellt den geglückten Umbau ehemaliger Industriezonen in Wohnbebauung dar.

Die Delegation hat darüber hinaus mehrere andere Länderpavillons besucht. Auf erfreulich konkrete Art und Weise haben viele andere Länder und Themenpavillons versucht, den Besuchern diese Zukunftsthemen nahe zu bringen. Teilweise werben aber auch kleinere Länder offen unter eher touristischen Aspekten für sich.

II. Programmteil Beijing

1. Begegnung mit Chinese People's Institute of Foreign Affairs (CPIFA)

Im Vorfeld des Besuches war es außerordentlich schwierig gewesen, die für politische Besuche in China erforderliche Einladung einer staatlichen Einrichtung zu erhalten. Gründe hierfür waren für die Delegation nicht erkennbar. Auch deutschen Regierungsvertretern wurden teilweise bis unmittelbar vor Dienstreiseantritt keine Einladungen gewährt. Schließlich sprach das Chinese People's Institute of Foreign Affairs (CPIFA), die sog. Freundschaftsgesellschaft, eine Einladung für den Ausschuss aus.

Die Begegnung mit dem Vizevorsitzenden des Instituts, Herr Cheng Tao, fand in ausgesprochen angenehmer und geradezu persönlicher Atmosphäre statt. Bereits die Tatsache, dass Herr Cheng das von ihm Gesagte der Dolmetscherin unserer Delegation übersetzen ließ, zeigt, dass das Gespräch in sehr entspannter Atmosphäre verlief.

Cheng erläuterte kurz die Geschichte der CPIFA. Im Jahre 1949 als NGO gegründet, als es noch kaum diplomatische Beziehungen mit anderen Ländern gab, war es Aufgabe der CPIFA, diese aufzubauen und zu pflegen. In 60 Jahren habe man über 3000 Delegationen empfangen, insgesamt etwa 20.000 Gäste. Nunmehr sei die Aufgabe der Freundschaftsgesellschaft weiterhin die Kooperation mit internationalen Stellen, insbesondere mit think tanks. Cheng betonte die Bedeutung des Austausches der gewählten Volksvertreter aus Deutschland mit Vertretern des NVK. Er drückte seine Freude darüber aus, dass sich die Delegation ein eigenes Bild von der Situation in China machen wolle. Auch wenn noch viel Unausgewogenheit herrsche (Stadt/Land, Ost/West, arm/reich), man habe gerade in den letzten Jahren enorme Fortschritte gemacht und durchaus auch ein Bewusstsein für Probleme entwickeln können. Ausdrücklich betonte Cheng, dass der Verkehrsausschuss auch in Zukunft in China willkommen sei.

2. Beijing und E-Mobility: 10 Städte – 1000 Fahrzeuge“ Besuch der Elektro-Bus-Ladestation in Beijing

Auf Einladung der städtischen Kommission für Wissenschaft und Technik in Beijing wurde der Delegation das Modell „10 Städte – 1.000 Fahrzeuge“ in der Praxis demonstriert.

Die Ladestation für Elektrobusse gehört zur Holding für Öffentliche Transporte der Stadt. Sie wurde im Jahre 2008 zur Olympiade fertig gestellt und beliefert ca. 100 reine Elektrobusse auf 2 Buslinien. Die bislang längste Fahrleistung eines Busses beträgt 80000 km. Insgesamt sind seither mehr als 2 Millionen Buskilometer gefahren worden. Es besteht die Möglichkeit der schnellen Belieferung der Busse mittels Batterieaustauschs (ein Bus fährt mit 5 großen Batterien) was ca. 10 Minuten dauert oder aber über 3 Stunden Stromzufuhr aus dem Netz. Nach dem „Hi-Tech-Beijing Action Plan“ sollen bis Ende 2012 5.000 Elektrofahrzeuge auf Beijings Straßen fahren (davon 3380 Straßenreinigungsfahrzeuge, 250 Busse, 500 Autos und 870 Hybrid-Busse). Eine weitere Ladestation befindet sich im Bau.

Der Besuch der Ladestation war für die Delegation außerordentlich aufschlussreich. Viele sehr praktische Fragen konnten hier erörtert werden. Derzeit beträgt der Preis eines Busses noch das dreifache eines herkömmlichen Busses mit Verbrennungsmotor. Die Lebensdauer einer Batterie beträgt ca. 3 Jahre, Ladekapazität besteht anfangs für 120 km, derzeit nur noch für 80 km. Batterien können etwa 200 mal beladen werden. Derzeitig arbeitet man an der Gewichtsreduzierung für Batterien, diese wiegen derzeit noch ca. 1,8 Tonnen. Außerdem soll die Ladeleistung und damit die Lebensdauer der Batterien verlängert werden. Ca. 100 Arbeitnehmer sind in der Ladestation beschäftigt. Über spezielle Förderungsprogramme der Stadtregierung wird die Ausbildung und Umschulung gefördert.

3. Besuch bei Beiqi Foton Motor Co. Ltd.

Beim Besuch der Beiqi Foton Motor Company Ltd. wurde der Delegation ein Einblick in die Endmontage von Elektro-Bussen gegeben. Foton produziert die E-Straßenreinigungsfahrzeuge, die in Beijing mithilfe des o.g. Projektes eingesetzt werden sollen. Weiterhin produziert Foton auch Hybrid-Trucks und Hybrid-Busse.

Im einem anregenden Gedankenaustausch wurde uns erläutert, dass nach dem „Hi-Tech-Beijing Action Plan“ bis zum Jahre 2012 der Einsatz von etwa 5000 Elektrofahrzeuge in Beijing geplant seien, davon 4130 reine Elektrobusse und 870 Hybride. Insgesamt sollen 500 Busse für den ÖPNV zur Verfügung stehen, mehr als 3300 Fahrzeuge sollen zur Straßenreinigung eingesetzt werden.

Mittlerweile wurde das Projekt im Öffentlichen Personennahverkehr auf 13 Städte ausgeweitet, weitere 7 Städte sollen bis Ende 2012 folgen.

Im März 2009 hatte die Stadt Beijing die erste nationale Initiative gestartet und eine Allianz von 60 Herstellern, Zulieferbetrieben und Forschungseinrichtungen ins Leben gerufen sowie Projektregionen ausgeschrieben. Herr Wang Shun Guang, General manager of public relationship of Beijing Foton Co.Ltd., erklärte uns, dass die Entwicklung von Elektrofahrzeugen auf eine strategische Entscheidung der Stadtregierung zurückzuführen sei.

Der Vorsitzende erläuterte daraufhin die von Grund auf andere Situation in Deutschland, da die technische Entwicklung bei privaten Unternehmen liege; er wies außerdem auf die Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung mit den 8 Modellregionen hin, auf weitere Fördermöglichkeiten und dass es nicht „nur“ um eine neue Technik gehe, sondern um das Konzept einer grundsätzlich neuen Mobilität. Ziel der Bundesregierung sei es, dass im Jahre 2020 eine Million Elektroautos (incl. Plug-in-Hybrid) auf deutschen Straßen fahren. Interesse seitens Foton bestand an einer Zusammenarbeit und einem Austausch im Bereich der Forschung und Entwicklung mit deutschen Einrichtungen bzw. Unternehmen. Foton arbeite bereits mit deutschen Zulieferern zusammen.

Die Delegation machte deutlich, dass in Deutschland vielfältige Ebenen (Bund, Land, Stadt) mit der Förderung von Elektromobilität befasst seien; es gebe aber auch eine Vielfalt der Standpunkte zum Thema Elektromobilität; so solle der Strom ausschließlich aus regenerativer Energie stammen (Wind und Biomasse). Es bestehe gleichwohl Einigkeit, dass man eine klimafreundliche Technologie erar-

beiten müsse; die Wirtschaft müsse aber entscheiden, welcher Weg beschritten werden solle.

Die chinesische Seite ließ erkennen, dass man in den kommenden Jahren mit einer deutlichen Steigerung der Nachfrage und damit auch der Produktion von klimafreundlichen Fahrzeugen rechne; nicht zuletzt, weil die Stadtregierungen gezielt solche Fahrzeuge in großer Stückzahl einkaufen.

Auch wenn die Fahrzeuge noch nicht allen deutschen Standards entsprechen, ist hier doch deutlich geworden, dass die chinesischen Hersteller bald in der Lage sein werden, solche Fahrzeuge zu exportieren und preisgünstiger werden anbieten können als deutsche Hersteller.

4. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Die Delegation kam in Beijing außerdem mit den Vertretern des Institute for Urban and Environmental Studies of Chinese Academy of Social Sciences (CASS), zusammen. Das Institut hat mehrere Funktionen; es ist Forschungseinrichtung, berät die Zentralregierung und ist Dienstleister für regionale Unternehmer und Kommunen vor Ort. Man berate bei der Ausarbeitung gesetzlicher und politischer Vorgaben. Es verstehe sich auch als Multiplikator.

Dr. Hou vom CASS wies darauf hin, dass das Institut dazu beitrage, dass sich Regierungen und Verwaltungen ihrer Verantwortung bei der Planung von Städten bewusster machen, insbesondere bei den Themen Verkehr, Abfall, soziale Entwicklung. In früheren Jahren hätten sich die Städten „natürlich“ gegründet und seien allmählich gewachsen. Die enorme Bevölkerungsentwicklung und der in boomenden Metropolen Zuzug von täglich über 1000 Menschen zwingen die Kommunen die Bedürfnisse der Städte zu planen. Das Institut erstellt Machbarkeitsstudien für den Umbau von Städten.

Deutlich wurde formuliert, dass Beijing durch eine falsche Entwicklungsstrategie ganze Stadtteile abgerissen habe, statt gewachsene erhaltenswerte Strukturen zu schützen und gleichzeitig Neues zu entwickeln. Leitziele im Bereich Verkehr seien ein umweltschonender preisgünstiger Verkehr. Betont wurde, dass die Strategie der Stadtplaner heute sei, eine Balance zwischen Alt- und Neubauten in den Städten Chinas zu schaffen. Man habe beispielsweise in Beijing eine fehlerhafte Stadtentwicklung zugelassen aus der man lernen müsse. Beijing sei ein Beispiel von schlechter, geschichtsbedingter Verkehrsentwicklung. Durch die Schachbrettartige Straßenanlage seien Verkehrsstaus vorprogrammiert. Man habe in den vergangenen Jahren versucht dem entgegenzuwirken durch Ringstraßen, Brückenführungen und vor allem durch einen verstärkten Ausbau des ÖPNV. Im Verkehr wolle man bis zum Jahre 2020 die Emissionen um 40% reduzieren. Für Beijing hieße das konkret: Fertigstellung des U-Bahn-Netzes mit insgesamt 15 Linien.

Ein Gedankenaustausch Zur Stadtplanung und –entwicklung fand ferner mit dem stellvertretenden Vorsitzenden des ständigen Ausschusses der Volksversammlung der Stadt Beijing, Herr Liu Xiaochen, statt. Auf der Ebene des Volkskongresses der Stadt Beijing gibt es – so wurde uns geschildert - 770 gewählte Abgeordnete. Beijing ist mit seinen 17 Millionen Wahlberechtigten in 18 Wahlbezirken aufgeteilt. Eine Legislaturperiode dauert 5 Jahre. Im Ständigen Ausschuss der Stadt arbeite-

ten 63 Abgeordnete zusammen. Es seien dort alle Bevölkerungsschichten und Berufsgruppen vertreten. Der Ständige Ausschuss tagt etwa alle 6 – 8 Wochen. Auf die Frage, was hier beraten werde, wurde als Beispiel die Einführung der Euro-4-Abgasnorm für den Straßenverkehr in Beijing genannt.

Herr Xiachou betonte, wie schnell sich Beijing gerade durch die Olympiade entwickelt habe. Man habe im Vorfeld sehr stark auf die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in allen Sektoren gesetzt, die Ausgaben in diesem Bereich mehr als verdoppelt (früher ca. 200 Milliarden Yuan, mittlerweile auf ca. 500 Milliarden Yuan), so der Neubau des Beijinger Flughafens, Investitionen im Bereich des U-Bahn-, S-Bahn- und Straßenbaus. Das Eisenbahnnetz wolle man weiter ausbauen. Ziel sei es, eine Großstadt mit Weltrang zu werden. Man habe einen regen Austausch auf der Ebene der Städtepartnerschaften, namentlich mit den deutschen Städten Köln und Berlin. Deutschland sei ein Vorbild im Bereich der nachhaltigen Entwicklung. Gerade die konkreten Projekte im Bereich Wasserversorgung bzw. Müllentsorgung seien im Austausch mit den Vertretern der Städte außerordentlich hilfreich und wichtig. Beijings großes Problem sei das rasche Bevölkerungswachstum. Man sei im Übrigen am Aufbau eines Rechtsstaat interessiert und pflege auch hier den Kontakt zu den Partnerstädten.

Die Delegation erläuterte, dass die Planungsverfahren in Deutschland oft lange Zeit in Anspruch nähmen, da auf die Belange der Bürger in einem sehr stark geregelten Verwaltungsverfahren eingegangen werde. Teilweise würden die Bauvorhaben durch die Einsprüche der Bürger entsprechend modifiziert.

Die Delegation fragte auch nach Bürgerbeteiligung in Planungsvorhaben, Förderung von sozialen Einrichtungen, Foren für zivilgesellschaftliche Entwicklung und Maßnahmen für Personen, die im Rahmen von Umsiedlungsprojekten enturzelt würden. Hier wurde eingeräumt, dass die starke Industrialisierung auch Probleme mit sich brächte und es schwer sei, ‚alle Wünsche zu erfüllen‘. Chinesische Tradition sei es, dass die Bevölkerung stolz auf ihr Land und das Erreichte sei und dass der Wille zur gemeinsamen Problemlösung ausgeprägt sei. Auf Bezirksebene gebe es für die Wohnbevölkerung zuständige Hausverwaltungen, die sich bei derlei Problemen einschalten würden. Im Übrigen sei die Bezirksverwaltung ein Organ der Selbstverwaltung, deren Leitung der Partei angehöre. Ihre Aufgabe sei es, die Vorgaben der Zentralregierung umzusetzen und - andererseits - die Anliegen der Bürger zusammenzutragen und zu bündeln und „nach oben“ zu geben. Als Beispiel wurden Fragen des Lärmschutzes und der Sicherheit genannt. Das Zusammenleben sei eine große Herausforderung, insbesondere bei Städten wie Beijing, die sich rasant entwickelten.

Insgesamt wurden die Nachfragen der Delegation zurückhaltend beantwortet. Man beschäftige sich aber im Rahmen der Vorbereitungen zum 12. 5-Jahres-Plan mit den Problemen der Städte und würde dort Lösungen vorsehen. Teilweise wurde auch zurückgefragt, nämlich welche Lösungen in Deutschland diskutiert würden, da hier Erfahrungen und Spezialwissen vorhanden sei.

Lebendigkeit und großes Interesse kam auf, als der Ausschussvorsitzende bei der Erörterung der Nachnutzung der Olympiabauten eine Begegnung der beiden Fußballnationalmannschaften im Olympiastadion in Beijing anregte.

Im Übrigen konnte sich die Delegation beim Besuch des Olympiageländes ein Bild von der tatsächlichen Nutzung der Stätten machen. Von dem ursprünglich dem IOC vorgelegten Nachnutzungskonzept ist kaum etwas verwirklicht. Zu hoch sind die Kosten für in Frage kommende Nutzer des Stadions (des sogenannten Vogelnestes). Nur vier Großveranstaltungen haben bisher dort stattfinden können, da weder Fußballmannschaften noch Opernbühnen die Mietkosten in Höhe von 2,2 Millionen Yuan aufbringen konnten. Der erste Fußballverein der Stadt könnte mit seinen knapp 10.000 Fans pro Spiel nicht einmal die Instandhaltungskosten des riesigen Bauwerks tragen.

Das Vogelnest werde gleichwohl von der Bevölkerung als eine Art Freizeitpark und Flaniermeile mit täglich ca. 13.000 Besuchern (!) genutzt (Eintritt Stadion: 50 RMB/Pers. = ca. 6 Euro). Der Olympiapark, wie er im Jahre 2008 entstanden ist, sei von der Beijinger Bevölkerung „als grüne Lunge“ und Erholungsgebiet angenommen. Das „Olympische Dorf“ ist nach den Spielen zügig an private Investoren verkauft worden und wird weiter als Wohnbezirk genutzt. Der „water cube“ wird derzeit in ein integriertes Spaß- und Wettkampfbad umgebaut.

5. Informationsbesuch beim Eisenbahnministerium

Der Abteilungsleiter für Internationale Angelegenheiten, Herr AN Hexiang, erläuterte der Delegation die derzeitige Situation des chinesischen Eisenbahnnetzes. China verfüge über eine Gesamtstrecke von 86.000 km mit 1,5 Mrd. beförderten Personen und rund 3,3 Mrd. Tonnen beförderten Gütern, was 25 % des Transportvolumens weltweit darstelle. Der Eisenbahnausbau sei weiterhin ein Schwerpunkt der chinesischen Regierung. Ziel sei der Ausbau des Streckennetzes auf 110.000 km bis zum Jahre 2012, davon 13.000 km Hochgeschwindigkeitslinien (2020: 120.000 km insgesamt, davon 16.000 km Hochgeschwindigkeitsstrecken). Seit 1.8.2008 sei die Hochgeschwindigkeitstrecke Beijing – Tianjin in Betrieb, mit einer Höchstleistung von 350 km/h, seit 26.12.2009 die Strecke Wuhan – Guangzhou, die etwa 1.100 km umfasse. Täglich fahren 773 Hochgeschwindigkeitszüge, und transportierten so jeden Tag 820.000 Personen.

Die nächste bedeutende Strecke sei der Ausbau Beijing – Shanghai (rund 1.300 km). Nachdem das Vorhaben zunächst Ende 2012 fertiggestellt sein sollte, sei nun angekündigt worden, dass die Strecke bereits ein Jahr früher (Ende 2011) fertig werde. Die Strecke sei entscheidend für die weitere Entwicklung des high-speed-Sektors und vor allem auch für die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung.

Die Nachfrage nach einem möglichen Weiterbau des Transrapids in Shanghai, ergab im Kern nichts wesentlich Neues. Man sei nicht gegen den Transrapid. Uns wurde mitgeteilt, dass ja auch in Deutschland die Schiene und der Transrapid parallel diskutiert würden. Zunächst müsse die Entscheidung zur innerstädtischen Line (zwischen den beiden Shanghaier Flughäfen) fallen; dies sei eine Ent-

scheidung der Stadtregierung. Die Delegation hatte aber den Eindruck, dass die Präferenz des Eisenbahnministeriums beim Ausbau des Rad-Schiene-Systems liege. Langfristig würde an acht Hauptstrecken gebaut, 4 Ost/West-Verbindungen und 4 Nord/Süd-Verbindungen. Man hoffe so bis 2020 die Transport-Engpässe lösen zu können.

Die Präferenzen für die jeweiligen Streckenbau als auch die Umsetzung dessen erfolge zentral im Eisenbahnministerium, die lokale Ebene sei nicht eingebunden. Auf die Nachfrage, wie die enormen Planungen lokal angebunden und flankiert würden, verwies Herr AN auf die Provinzebene. Man kooperiere, aber bei Planung und Bau von z. B. Bahnhöfen sei die Provinzebene zuständig. Es gebe jedoch klar getrennte Zuständigkeiten.