



## **Redebeitrag**

**von**

**Hartmut Koschyk MdB  
Beauftragter der Bundesregierung  
für Aussiedlerfragen und nationale Minderheiten**

**anlässlich des Symposiums der Konrad-Adenauer-Stiftung  
„Chinas neue Urbanisierung –  
Chancen für die deutsch-chinesische Wirtschaftskooperation“**

**Donnerstag, 30. Oktober 2014  
in Shenyang in der VR China**

Das 21. Jahrhundert lässt sich zweifellos als das Jahrhundert der Städte charakterisieren. Schon heute lebt die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten und die Urbanisierung schreitet mit raschem Tempo voran. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) erwartet, dass im Jahr 2050 zwei Drittel aller Menschen in Städten leben – insgesamt etwa 6,4 Milliarden Männer, Frauen und Kinder.

Mittlerweile sind Städte und Metropolregionen die zentralen Lebensräume der Menschen und dynamische Wachstumszentren unserer Zeit. Gleichzeitig können wir auch in Deutschland beobachten, dass es immer schwieriger wird, Städte als lebenswertes Umfeld zu gestalten: Luftverschmutzung, Versorgung mit Wasser und Energie, Entsorgung von Abfall und Abwasser, verstopfte Straßen, zunehmender Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln, Wohnungsknappheit, soziale Spannungen – die Liste der Herausforderungen, denen sich die Städte in Deutschland und weltweit stellen müssen, ließe sich noch um einiges erweitern.

Obwohl Metropolen heute nur knapp drei Prozent der Erdoberfläche ausmachen, verbrauchen sie rund drei Viertel aller Ressourcen. Städte sind für knapp 80 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Die zunehmende Urbanisierung, der damit einhergehende zunehmende Rohstoffverbrauch, die Belastungen der Umwelt, soziale Spannungen in Ballungsgebieten stellen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft vor große Herausforderungen. In den Städten treffen Religionen, Hoffnungen und Visionen aufeinander. Trotz ihrer Größe vereinen sie Gegensätze auf engstem Raum.

Was in Europa und Nordamerika vor über 150 Jahren mit der industriellen Revolution begann, setzt sich heute in den Schwellen- und Entwicklungsländern fort: Der Trend zur Urbanisierung hält an.

In den Großstädten Deutschlands und Europas verläuft der Prozess der Urbanisierung allerdings anders als in den Großstädten der Entwicklungs- und Schwellenländer. Stagnierende Bevölkerungszahlen in den Industrienationen sorgen dafür, dass das räumliche Wachstum der Städte langsamer verläuft. Die Attraktivität der Stadt ist aber auch hier ungebrochen.

So entsteht die überwiegende Zahl der neuen Arbeitsplätze in Deutschland im Dienstleistungssektor, der tendenziell eher in den Großstädten angesiedelt ist. Daher ziehen gerade viele gut ausgebildete Arbeitnehmer zunehmend in die Großstädte.

Die steigenden Mobilitätskosten, bedingt durch steigende Benzinkosten, reduzierte steuerlichen Anreize (Pendlerpauschale), aber auch staubedingte längere Anfahrtswege zur Arbeit machen das Leben in der Stadt attraktiver.

Auch zahlreiche attraktive Universitäten und Hochschulen finden sich in den Großstädten. Doch nicht nur für Studenten und jüngere Arbeitnehmer ist die Großstadt in Deutschland attraktiver geworden, sondern auch für jüngere Senioren. Blieben früher viele ältere Menschen in ihren Wohnungen und Häusern leben, auch wenn die Kinder ausgezogen waren, zieht es heute viele in die Städte, um unter anderem näher an Kultur- und Freizeitangeboten und Gesundheitsvorsorge zu sein. Dabei ist nicht zu unterschätzen, dass die derzeitige Rentnergeneration in Deutschland insgesamt über hohe Vermögen verfügt, sodass sich viele Senioren auch zentral gelegene und gut ausgestattete Wohnungen in der Stadt leisten können.

Der Prozess der Urbanisierung setzte in Deutschland und Europa zur Zeit des Bevölkerungswachstums und der Industrialisierung etwa um das Jahr 1850 ein, der zu einem Wachstum und einer Verdichtung von Städten in bis dahin nicht gekanntem Maße führte. Damals wie heute zieht es die Menschen, wenn auch aus unterschiedlichen Gründen, in die Stadt. Die Ballungszentren melden seit dem Jahr 2000 fast ununterbrochen steigende Einwohnerzahlen.

Gleichzeitig kann eine Gegenbewegung beobachtet werden: z. B. ziehen Familien aus der Stadt in die Vororte – die Verwischung der Grenzen von Stadt und Land in Deutschland wird Suburbanisierung genannt.

Die Ballungsräume in Deutschland und Europa sind in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch zunehmende Zersiedlung entstanden. Gewerbe- und Industrieareale, Eigenheimsiedlungen und Verkehrsflächen ließen die Stadtgrenzen in vielen dieser Regionen zusammenwachsen.

Ballungsräume sind Motoren der sozialen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes. Beispiel für einen Ballungsraum in Deutschland ist die

Metropolregion Rhein-Ruhr, wo auf einer Fläche von 7.100 km<sup>2</sup> rund 10 Mio. Menschen leben.

Rund 74 Prozent der Deutschen lebten 2012 in Städten. Deutschland gehört damit zu den Ländern mit dem höchsten Grad an Urbanisierung weltweit. In den letzten Jahren stagnierte das Bevölkerungswachstum: ab 2015 wird mit einem Bevölkerungsrückgang gerechnet. Laut der Studie „Die Zukunft der Dörfer“ des Berlin Instituts von 2011 haben zwei Drittel aller Dörfer zwischen 2003 und 2008 Einwohner verloren. Zugleich nimmt die Bevölkerung in den Städten und Ballungsräumen zu. Beide Entwicklungen haben Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur: Bahnhöfe und ganze Streckenabschnitte im ländlichen Raum sind in Deutschland von der Stilllegung bedroht. Der öffentliche Personennahverkehr wird in diesen Regionen unrentabel, während er in den Ballungszentren auf Grund wachsender Nachfrage immer besser ausgebaut und weiterentwickelt wird.

Die Bundesregierung hat die Probleme, die mit dem Phänomen der Urbanisierung in Deutschland einhergehen erkannt und eine Reihe von Maßnahmen auf den Weg gebracht, von denen ich einige exemplarisch darstellen möchte:

### **Wohnungspolitik**

Vor allem in den Ballungszentren sowie vielen Groß- und Hochschulstädten wächst der Wohnungsbedarf weiter. Fachleute sagen voraus, dass jedes Jahr in Deutschland mindestens 250.000 neue Wohnungen benötigt werden. Gleichzeitig gilt es, den notwendigen energetischen Umbau voranzutreiben und mehr altersgerechten Wohnraum zu schaffen.

Der Etat des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit steigt 2015 gegenüber diesem Jahr um rund 238 Millionen auf 3,91 Milliarden Euro. Das ist vor allem auf höhere Ansätze für Wohngeld, Wohnungsbauprämien und die Städtebauförderung zurückzuführen. Das sind 237,93 Millionen mehr als in diesem Jahr. Ein Großteil der Ausgaben entfällt auf die Bereiche Wohnungswesen und Städtebau. Dafür sind 2,28 Milliarden Euro veranschlagt - rund 208,24 Millionen mehr als 2014.

In Ballungsräumen wie Hamburg, Berlin, Frankfurt und München steigen die Mieten seit Jahren. Langjährige Mieter können ihre Wohnungen oftmals kaum noch bezahlen. Die Bundesregierung hat es sich daher zum Ziel gesetzt, dass Wohnen und Bauen in Deutschland für die Menschen bezahlbar bleibt. Mit einer Aufstockung des Wohngeldes will sie soziale Härten durch die steigenden Mieten abfedern.

630 Millionen Euro sind für Wohngeldzahlungen im Bundeshaushalt 2015 veranschlagt. Sie sollen sicherstellen, dass auch einkommensschwächere Haushalte ihre Miete bezahlen können. Bund und Länder werden zudem die Miethöchstbeträge an die Mieten- und Einkommensentwicklung anpassen und eine Heizkostenpauschale einführen.

Die Bundesregierung hat in diesem Jahr ein "Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen" ins Leben gerufen. Bund, Länder, Kommunen sowie weitere Akteure arbeiten hier eng zusammen.

Ziel des Bündnisses ist, den steigenden Wohnraumbedarf in bestimmten Regionen zu decken und gleichzeitig soziale, demografische und energetische Anforderungen zu berücksichtigen. Eine Baukostensenkungs-Kommission soll als zentraler Baustein dafür sorgen, dass dies mit angemessenen Kosten erreicht wird.

Insbesondere in Ballungsräumen fehlt es in Deutschland zunehmend an bezahlbarem Wohnraum. Es wird zunehmend mehr Neubau, eine starke soziale Wohnraumförderung und eine bessere Unterstützung einkommensschwächerer Haushalte bei den Wohnkosten benötigt. Dafür sollen angemessene und verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen und die wohnungspolitischen Instrumente sowie die baulichen Vorgaben besser aufeinander abstimmt werden. Gute Wohnverhältnisse und bezahlbare Mieten sind schließlich wesentliche Voraussetzungen für sozialen Frieden und gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Fünf wesentliche Handlungsfelder werden im Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen bearbeitet: Dazu gehören der Neubau von Wohnungen sowie die Belebung des sozialen Wohnungsbaus, aber auch die Frage bezahlbarer Mieten und die soziale Sicherung des Wohnens. Energieeffizienz und Klimaschutz im Gebäudebestand ist

ebenso ein Thema wie auch die demografische Entwicklung und das Wohnen im Alter. Nicht zuletzt soll es um nachhaltiges und kostenbewusstes Planen und Bauen gehen.

Für den Herbst 2015 ist ein Nationaler Kongress geplant, bei dem eine erste Zwischenbilanz gezogen wird.

Bereits in ihrem Koalitionsvertrag haben sich CDU/CSU und SPD auf einen „wohnungspolitischen Dreiklang aus einer Stärkung der Investitionstätigkeit, einer Wiederbelebung des Sozialen Wohnungsbaus und einer ausgewogenen mietrechtlichen und sozialpolitischen Flankierung“ geeinigt. Ein Bestandteil ist die sogenannte Mietpreisbremse für Neuvermietungen in Ballungsgebieten. Neubauten sind ausgenommen, um Investitionen auf dem Wohnungsmarkt zu erhalten.

Die Neuregelungen sehen vor, dass bei der Wiedervermietung von Wohnungen die zulässige Miete in Gebieten mit angespanntem Wohnungsmarkt höchstens auf das Niveau der ortsüblichen Vergleichsmiete zuzüglich 10 Prozent angehoben werden darf.

## **Städtebauförderung**

Bund und Länder messen der Städtebauförderung in Deutschland große wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedeutung bei. Die Städtebauförderung ist daher in Deutschland seit über 40 Jahren eine bewährte Gemeinschaftsleistung von Bund, Ländern und Kommunen. Die Unterstützung gilt Städten und Gemeinden aller Größenordnungen, den Metropolen genauso wie den kleinen Gemeinden im ländlichen Raum.

Hauptziel der Städtebauförderung ist es, die Städte und Gemeinden nachhaltig als Wirtschafts- und Wohnstandorte zu stärken und entgegenstehende Mängel oder Missstände dauerhaft zu beheben.

Der Schwerpunkt der Förderung lag wegen des erhöhten städtebaulichen Bedarfs bis 2008 bei den ostdeutschen Kommunen. Seit 2009 berücksichtigt der Verpflichtungsrahmen den Westen stärker bei der Verteilung der Finanzmittel. Bezogen auf den ostdeutschen Bevölkerungsanteil profitieren die neuen Länder aber weiterhin stärker von den Finanzhilfen des Bundes.

Im Zusammenhang mit dem Phänomen der Urbanisierung möchte ich an dieser Stelle insbesondere das Städtebauförderungsprogramm "Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – Soziale Stadt" nennen, das im Jahr 1999 Bund und Länder aufgelegt haben und mit dem die Lebensbedingungen in benachteiligten Stadtteilen umfassend verbessert werden sollen.

In 2012 ist das Programm weiterentwickelt worden. Im Vordergrund stehen städtebauliche Maßnahmen in das Wohnumfeld, in die Infrastruktur und in die Qualität des Wohnens. Gerade in benachteiligten Stadtteilen ist es wichtig für mehr Generationengerechtigkeit und Familienfreundlichkeit zu sorgen, um den gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Integration aller Bevölkerungsgruppen zu verbessern. CDU, CSU und SPD haben sich in den Koalitionsverhandlungen darauf verständigt die Mittel für das Programm Soziale Stadt von 40 Millionen auf 150 Millionen aufzustocken.

Das Programm "Soziale Stadt" zielt darauf ab, den Standard von Quartieren, die keine guten Lebensbedingungen für ihre Bewohner mehr bieten können, wieder anzuheben: benachteiligte Stadtquartiere sollen städtebaulich aufgewertet und öffentliche Plätze sicher und lebenswert gestaltet werden. Benachteiligte Stadtviertel können sogar Fördermittel für Arbeitsmarktprojekte aus dem Programm beantragen. Das Programm verbindet in besonderer Weise bauliche Investitionen mit einer aktiven Quartierspolitik.

## **Klimaschutz**

Auch in Deutschland muss sich die Stadtentwicklungspolitik im Zuge der Urbanisierung in den kommenden Jahren auch viel stärker den Anforderungen des Klimaschutzes stellen.

Klimawandel ist kein fernes Phänomen, er geschieht bereits. Wenn wir in Deutschland den kommenden Generationen Städte hinterlassen wollen, die lebenswert sind, dann müssen wir heute die richtigen Entscheidungen dafür treffen. Allein Nordrhein-Westfalen wurde in diesem Jahr von zwei verheerenden Unwettern heimgesucht, die Menschenleben gekostet, Eigentum zerstört und das städtische Leben über Tage lahmgelegt haben: Das waren der Sturm "Ela" in Düsseldorf und im Ruhrgebiet an

Pfingsten und ein Gewitter Ende Juli im Münsterland, bei dem innerhalb von nur sieben Stunden 292 Liter Regen pro Quadratmeter gefallen sind.

Wir müssen davon ausgehen, dass Extremwetterereignisse dieser Art noch deutlich zunehmen werden. Gleiches gilt für die gesundheitsgefährliche Feinstaubbelastung.

Umwelt- und Klimaaspekte werden deshalb neben der sozialen Frage wichtige Baustellen einer Stadtentwicklungspolitik im 21. Jahrhundert sein, die keinen Aufschub und keine Verzögerung vertragen.

Städte verbrauchen einen großen Teil der Energie, des Wassers und sind für einen großen Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. In Deutschland leben 70 Prozent der Menschen in Städten und in den Städten liegen daher auch primär die Lösungen für die anstehenden Probleme.

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative und der Kommunalrichtlinie fördert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit seit 2008 innovative Projekte, die einen Beitrag für mehr Klimaschutz in den Kommunen leisten. Zum Beispiel den Umstieg auf Hybridbusse und die Umstellung von Beleuchtungsanlagen auf LED. Die Städte und Gemeinden werden dabei unterstützt, Klimaschutzkonzepte zu erstellen, die Anstellung eines Klimaschutzmanagers wird gefördert und bei Investitionen in konkrete Projekte geholfen.

Damit wird der Klimaschutz zu einem integralen Bestandteil der Stadtentwicklung. Seit 2008 hat die Nationale Klimaschutzinitiative mehr als 6000 Klimaschutzprojekte in rund 3000 Kommunen unterstützt. Bisher sind Fördermittel in Höhe von rund 160 Millionen Euro geflossen.

## **Verkehrsplanung**

Auch in den deutschen Großstädten und den Ballungsräumen erhöht sich das Verkehrsaufkommen zunehmend. Der Ausbau und Erhalt der Infrastruktur hält damit vielerorts nicht Schritt. Der Verkehr verdichtet sich, die Verkehrsteilnehmer rücken enger zusammen, der Verkehrsfluss wird störanfälliger, Schadstoffe und Lärm nehmen zu. Überall werden deshalb Lösungen benötigt, die den Verkehr effizienter und sicherer



machen. Neben administrativen Ansätzen zur Reduktion des Verkehrs – Stichworte sind City-Maut, Fahrverbote, Umweltzonen etc. –, über effektive Verkehrsplanung und -steuerung bis hin zum Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, ist auch die Instandhaltung und der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung, um Staus gar nicht erst entstehen zu lassen

Das Potenzial, das beispielsweise durch die städtische Verkehrsplanung beeinflusst werden kann, ist immens. 85 Prozent aller Wege im Personenverkehr in Deutschland sind kürzer als 20 Kilometer. Den städtischen Verkehr nachhaltig und klimafreundlich zu gestalten, muss nicht mit Einschränkungen für die Bewohnerinnen und Bewohner verbunden sein. Ein leistungsfähiger und mit anderen Verkehrsträgern verknüpfter öffentlicher Personennahverkehr steigert die Lebensqualität und reduziert den Individualverkehr.

Mit 92,5 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2013 (253 Mio. Pkm pro Tag) verbuchte der Nahverkehr in Deutschland einen neuen Rekord. Im Idealfall fungiert der Personennahverkehr als Innovationsmotor für neue Technologien wie etwa die Fortentwicklung der Brennstoffzelle, allerdings erschwert die angespannte Finanzlage vieler Kommunen den raschen Einsatz. Es gibt jedoch Modellprojekte wie beispielsweise in Hamburg, wo seit 2012 bereits vier Wasserstoffbusse im Einsatz sind und die Busflotte in den nächsten Jahren und Jahrzehnten kontinuierlich umgerüstet werden soll.

Es gibt vielversprechende technische Lösungen. Bis zu einem flächendeckenden Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge, die durch erneuerbare Energien angetrieben werden, ist es zwar noch ein weiter Weg, doch im Stadtverkehr mit seinen kurzen Distanzen wird der Elektroantrieb mit Batterie und Brennstoffzelle in den kommenden Jahren erheblich an Bedeutung gewinnen, gerade mit dem in vielen deutschen Städten schon boomenden Car-Sharing.

Die Voraussetzung dafür ist, dass eine nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur geschaffen wird. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erarbeitet daher zurzeit gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister das sogenannte „Elektromobilitätsgesetz“, das die Kommunen ermächtigt, diese Fahrzeuge zu

privilegieren. So können zum Beispiel kostenfreie Parkplätze angeboten werden. Dort wo es sinnvoll ist, können die Kommunen auch die Nutzung von Busspuren durch E-Fahrzeuge ermöglichen.

## **Ökologie**

Lebensqualität in Städten zu schaffen und zu erhalten, bedeutet auch das Augenmerk auf eine ökologische Stadtentwicklung zu legen.

Ziel der der Bundesregierung ist es in diesem Zusammenhang bis 2020 die Durchgrünung der Siedlungen deutlich zu erhöhen. Zum Beispiel über die Aufwertung von Grünanlagen, Dächer- und Fassadengrün. Öffentlich zugängliches Grün mit seinen vielfältigen Qualitäten und Funktionen sollte für alle Menschen auch in urbanen Räumen fußläufig zur Verfügung stehen. Dabei gilt: Je größer eine Grünfläche, desto größer ist auch die klimatologische Bedeutung. Der Berliner Tiergarten bewirkt zum Beispiel laut Bundesumweltministerium im Sommer eine Temperaturreduktion, die bis zu 1,5 Kilometer ins bebaute Umfeld nachgewiesen werden kann.

Wir stehen in der Stadtentwicklung heute und in den kommenden Jahrzehnten vor großen Herausforderungen. Wir müssen die Frage beantworten, wie in einer heterogenen Gesellschaft, in der die Lebensentwürfe immer vielschichtiger werden, unsere Städte eine gesellschaftliche Klammer bilden können, die ein solidarisches Zusammenleben und Teilhabechancen für alle ermöglicht. Kurz gesagt: Die den Menschen eine Heimat bietet. Dieses Ziel der Stadtentwicklung gilt es in Einklang zu bringen mit den ökologischen Herausforderungen, damit auch zukünftige Generationen hier eine lebenswerte Heimat finden können.

## **Demografie**

Wenn über das Thema Urbanisierung gesprochen wird, darf der demografische Wandel in den Industriestaaten und Deutschland abschließend von mir nicht ausgeklammert werden. Die Entwicklung der Demografiepolitik für Deutschland zählt zu den zentralen Aufgaben- und Politikfeldern der kommenden Jahre. Zur Gestaltung des

demografischen Wandels hat die Bundesregierung deshalb – koordiniert durch den Bundesminister des Innern – bereits im Jahr 2009 die ressortübergreifende Zusammenarbeit auf Bundesebene verstärkt. Bereits im Jahr 2011 wurde ein Demografiebericht mit einer umfassenden Bestandsanalyse erarbeitet

Am 14. Mai 2013 fand – bereits zum zweiten Mal – ein Demografiegipfel der Bundesregierung in Berlin mit mehr als 800 Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt. Die Gipfeltreffen bilden das zentrale Forum für den von der Bundesregierung angestoßenen Dialogprozess, der die unterschiedlichen Ebenen und Initiativen zur Gestaltung des demografischen Wandels zusammenführt. Die auf dem Gipfel vorgestellten Ergebnisse zeigen, dass durch gemeinsames Handeln vor allem auf der lokalen Ebene die Herausforderungen des demografischen Wandels erfolgreich zu meistern sind.

Die mit der Demografiestrategie begonnene ebenenübergreifende Zusammenarbeit wird fortgesetzt. Weitere Ergebnisse der Zusammenarbeit werden im Frühjahr 2015 vorgestellt.

Weniger Kinder, mehr ältere Menschen mit wachsender Lebenserwartung, guter Gesundheit und hoher Kompetenz, mehr Menschen mit Migrationshintergrund, das Nebeneinander von Menschen in Zuwanderungs- und Abwanderungsregionen – all dies bedeutet neue Herausforderungen für den Zusammenhalt in unserer Gesellschaft und insbesondere in unseren Städten.

Für die Bundesregierung liegt die Antwort darin, neue Modelle für tragfähige soziale Netze und lebendige Nachbarschaften zu schaffen, Unterstützung und Begleitung für die wachsende Zahl Hilfe- und Pflegebedürftiger zu organisieren und Strategien abzustimmen, um die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in den ländlichen und städtischen Regionen zu fördern.

Die Bundesregierung sieht angesichts der zunehmenden Zahl alleinstehender Menschen und des verbreiteten Wunsches nach einem Altern im vertrauten Umfeld insbesondere in der Entwicklung von sorgenden Gemeinschaften in den Kommunen und Nachbarschaften ein großes Potenzial in unseren Städten. Sorgende Gemeinschaften werden von allen Generationen als Orte der Mitverantwortung und Teilhabe getragen

und kommen allen Generationen zugute. Ältere Menschen finden dort Begleitung und Unterstützung sowie Gelegenheit für Aktivität und Engagement.

Wie Sie sehen steht Deutschland ebenso wie die VR China vor großen Herausforderungen, die mit dem Phänomen der zunehmenden Urbanisierung einhergehen. Auch Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel hat bei der Eröffnung des Kooperationsforums „Urbanisierung China-Sichuan-Deutschland“ am 6. Juli 2014 in Chengdu das Phänomen der zunehmenden Urbanisierung als eine der zentralen Herausforderungen unserer beider Länder benannt. Deutsche Erfahrungen im Städtebau, nachhaltiger Energienutzung, Technologie und Wirtschaftstransformation können meines Erachtens große Chancen für eine künftige deutsch-chinesische Wirtschaftskooperation bieten und ich danke in diesem Zusammenhang der Konrad-Adenauer-Stiftung und dessen Repräsentanten, Thomas Awe, sehr für die Ausrichtung unseres heutigen Symposiums.

Ich bin überzeugt, dass das heutige Symposium wichtige Impulse für die Fortentwicklung der Beziehungen unserer beiden Länder geben wird und freue mich auf die Diskussion mit Ihnen.