



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Leben am Rand – Die Bevölkerungsentwicklung in
Elendssiedlungen von Megastädten“

verfasst von / submitted by

Kim Andrea Töller

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree
of

Magistra der Naturwissenschaften (Mag. rer. Nat.)

Wien, 2016 / Vienna, 2016

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 190 333 456

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

UF Deutsch
UF Geographie und Wirtschaftskunde

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Hans-Heinrich Blotevogel

Danksagung

Zu allererst möchte ich meinen Eltern Monique Huisstede und Hermann Töller von ganzem Herzen danken. Ohne ihre Unterstützung und ihr Vertrauen wäre dieses Studium niemals möglich gewesen. In meinen gesamten Jahren an der Universität wurde ich von ihnen, genauso wie von meinem Bruder Kay Töller und meiner Schwester Michelle Baumann, durch Höhen und Tiefen begleitet und sie sind mir in jeder noch so schwierigen Zeit zur Seite gestanden.

Des Weiteren möchte ich mich bei meinem Freund Gregor Glösmann bedanken. Auch er hat mich von Anfang meines Studiums an unterstützt und ist mir bei guten Zeiten, genauso wie bei schwierigen Phasen, beigestanden und hat mich aufgebaut und ermutigt.

Auch meinen Freunden möchte ich meinen Dank aussprechen. Sie haben mir durch mein Studium geholfen und meine Unsicherheiten und Zweifel beseitigt.

Abschließend möchte ich mich noch sehr herzlich bei meinem Betreuer, Herrn Prof. Dr. Hans-Heinrich Blotevogel, für die stets kompetente und freundliche Unterstützung während des Verfassens dieser Arbeit bedanken.

Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, 5. April 2016

Kurzzusammenfassung

Immer mehr Menschen weltweit leben in Städten. Die steigende Urbanisierung bringt aber auch zahlreiche Probleme mit sich und das Leben in einer Stadt ist nicht immer so lebenswert, wie man sich das vorgestellt hat. Neben wirtschaftlichen und ökologischen Problemen wie der Arbeitslosigkeit oder der Luft- und Wasserverschmutzung in Städten, gibt es auch noch die Wohnungsnot, mit der eine Stadt und vor allem ihre Einwohner zu kämpfen haben. Informelle bzw. marginale Siedlungen findet man in so gut wie jeder großen Stadt vor, wobei man auch hier bedenken muss, dass diese Siedlungen weitere Probleme mit sich bringen.

In der Arbeit soll nach einer kurzen Einführung eine theoretische Grundlage für die Arbeit gelegt werden, um die Definitionen zu verstehen. Auch die Tendenz der Verstädterung wird kurz angeschnitten und ein Überblick darüber gegeben, wie sich im Laufe der Jahre die globale Entwicklung der Personen, die in Städten leben, verändert hat. Von fünf Megastädten – Kairo, Lagos, Mexiko-City, São Paulo und Jakarta – soll aufgezeigt werden, wie sich die jeweiligen Städte im Laufe der Zeit hinsichtlich der Stadt selbst und der Bevölkerung entwickelt haben und welche Probleme diese Entwicklungen mit sich bringen. Die Ergebnisse werden anschließend miteinander verglichen, sodass eventuelle Parallelen aufgezeigt werden können. Neben den Problemen, die Megastädte verursachen, werden aber auch Zukunftsentwicklungen und positive Aspekte von städtischen Agglomerationen thematisiert.

Abstract

More and more people all over the world live in cities. But the increasing urbanization entails also numerous problems and the life in a city is not always as livable as it seems and we would like it to be. Beside the economic and environmental problems like the unemployment or the air- and waterpollution in cities, there is also the housing shortage a city and especially their inhabitants have to deal with. In nearly every big city you can find informal respectively marginal settlements. You also have to think about the fact, that informal settlements also entail problems.

This paper starts with a short introduction and follows up with a theoretical basis to understand the different definitions. Also the tendency of the urbanization is going to be a part of this paper and there is going to be an overview about the development of people living in a city. In five megacities – Cairo, Lagos, Mexico-City, São Paulo and Jakarta – it is shown up how the current cities in the course of time with regard to the city itself and the population have been developed and what problems these developments involve. Afterwards these results will be compared with each other, so that possibly parallels could be shown up. Beside these problems, which megacities cause, there will also be brought the issue of foresight developments and positive aspects about urban agglomerations.

Inhalt

1. Einführung	13
1.1. Problemstellung.....	13
1.2. Begründung der Städtewahl	14
1.3. Aufbau der Arbeit	15
2. Eine theoretische Einführung	16
2.1. Der Stadttyp Megastadt / Global City	16
2.2. Weltweite Tendenz der Verstädterung	19
2.3. Allgemeine Probleme von Megastädten	27
3. Informelle / Marginale Siedlungen – eine Differenzierung.....	31
4. Ursachen und Folgen der Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Megastädten	39
4.1. Kairo - Stadtentwicklung	39
4.1.1. Wohnungsnot und Elendsviertel in Kairo	42
4.1.2. Ökonomische Probleme Kairos.....	48
4.2. Lagos – Stadtentwicklung	50
4.2.1. Wohnungsnot und Elendsviertel in Lagos	52
4.2.2. Probleme der Stadtentwicklung	57
4.3. Mexiko-City – Stadtentwicklung	60
4.3.1. Bevölkerungsentwicklung in Mexiko-Stadt	66
4.3.2. Informelles Wohnen in Mexiko-Stadt.....	67
4.3.3. Probleme der Megastadt Mexiko-City.....	70
4.3.4. Kriminalität in Mexiko-Stadt.....	71
4.4. São Paulo – Stadtentwicklung	73
4.4.1. Bevölkerungsentwicklung und flächenmäßige Ausdehnung São Paulos.....	74
4.4.2. Wohnungssituation in São Paulo	76
4.4.3. Probleme der Stadt São Paulo	78
4.5. Jakarta – Stadtentwicklung	83
4.5.1. Bevölkerungsentwicklung und Elendsviertel in Jakarta.....	86

4.5.2. Probleme der Megastadt Jakarta.....	89
5. Ergebnisvergleich - Welche Probleme sind für die ausgewählten Megastädte spezifisch.....	93
5.1. Gated Communities	97
6. Zukunftsentwicklungen	99
Literaturverzeichnis	103
Abbildungsverzeichnis	110
Tabellenverzeichnis	112

1. Einführung

In den letzten Jahrzehnten haben zwei demographische Trends unsere Zeit geprägt: zum einen die starke Zunahme der Weltbevölkerung und zum anderen die steigende, weltweite Verstädterung. Vor allem das Stadtwachstum in Städten der Dritten Welt ist rasant und scheint kein Ende nehmen zu wollen. (vgl. FRANZ 1990: 211)

1.1. Problemstellung

Im Jahr 2007 haben erstmals mehr Menschen weltweit in Städten gewohnt als in ruralen Gebieten. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS 2014: 31) Alleine in den Jahren von 1950 bis 1986 stieg die Bevölkerungszahl in den Städten von 600 Millionen auf über zwei Milliarden. (vgl. FRANZ 1990: 211)

Die fortschreitende Urbanisierung und die Überbauung verursachen nahezu unlösbare Probleme. Durch das enorme Wachstum stoßen die Städte an ihre Grenzen. Die zahlreichen Probleme durch die Verstädterung reichen von einer problematischen Wohnungssituation über ein nicht zu bewältigendes Verkehrschaos bis hin zu katastrophalen Umweltverschmutzungen. (ebd.)

Herbert Franz beschreibt treffend die Problemstellung auch dieser Arbeit:

„Die Menschen, die in die Städte zuwandern, finden dort keine Unterkunft, sie lassen sich irgendwo am Stadtrand nieder, wo sich ständig wachsende Armenviertel bilden. In diesen leben die Menschen in unbeschreiblichem Elend, sofern sie überhaupt ein Dach über dem Kopf haben. Es ist weltbekannt, daß die Ärmsten der Armen in vielen Städten der Tropen, so in Kalkutta, überhaupt keine Behausung haben, sondern irgendwo auf den Straßen übernachten. Wo sie in armseligen Hütten leben, stehen diese zusammengedrängt auf engstem Raum in den Elendsvierteln, den Slums, Bidonvilles, Favelas, wie sie in den verschiedenen Sprachen heißen. Sie bestehen aus Brettern oder Blech, womit ein einziger Raum, meist ohne Fenster, umgrenzt wird. Dort hausen Familien mit zahlreichen Kindern ohne jegliche sanitäre Einrichtungen, ohne Versorgung mit Wasser und Licht, im hängigen Geländemeist auch ohne Zufahrtswege. Selbst in verhältnismäßig wohlhabenden Ländern,

wie in dem ölreichen Venezuela, sind die Verhältnisse nicht anders, wie die Slums am Rande von Caracas bezeugen. Ein venezolanischer Taxichaffeur erzählte mir, daß die Leute das Wasser dorthin von weither auf dem Kopf heranbringen müssen und daß sie die Fäkalien in einem Stück Papier aus der Siedlung herausschaffen, wenn sie es überhaupt tun. Dementsprechend sind die sanitären Verhältnisse trostlos, die Sterblichkeit infolge von Unterernährung, Infektionskrankheiten und Mangel an ärztlicher Betreuung sehr hoch. Kaum einer der Bewohner der Elendsviertel hat eine regelmäßige Arbeit, Gelegenheitsarbeit findet er selten. Es herrscht daher Mangel am Nötigsten, besonders an Lebensmitteln.“ (FRANZ 1990: 212)

1.2. Begründung der Städtewahl

In dieser Arbeit werden die Megastädte Kairo, Lagos, Mexiko-City, São Paulo und Jakarta behandelt. Es war mir ein Anliegen, dass ich vorwiegend Städte der Dritten Welt in die Arbeit einbeziehe und zusätzlich darauf achte, dass es sich um Metropolen mit einer sehr hohen Bevölkerungszahl handelt beziehungsweise um Städte mit einem raschen Bevölkerungswachstum. Darüber hinaus wollte ich von den Kontinenten (Süd-)Amerika, Afrika und Asien zumindest jeweils eine Stadt einbringen. Bei meinen Recherchen hat sich dann ergeben, dass es zu diesen Städten die meiste bzw. die für mich interessanteste Literatur gab. Mexiko-City habe ich ausgewählt, da sie hinsichtlich der Bevölkerung die größte Agglomeration Nord- bzw. Mittelamerikas ist. São Paulo ist die flächen- und bevölkerungsmäßig größte Stadt Südamerikas und auch wirtschaftlich die Bedeutendste. Das ist auch deshalb so interessant, da Brasilia die Hauptstadt Brasiliens ist. Kairo und Lagos habe ich ausgewählt, weil sie auch hier hinsichtlich der Bevölkerung die größten städtischen Agglomerationen Afrikas sind. Von dem Kontinent Asien wird in dieser Arbeit die Megastadt Jakarta behandelt, weil sie für mich aufgrund der Lage und auch der Stadtentwicklung sehr interessant ist und von den Problemen her der Metropole São Paulo ähnelt.

1.3. Aufbau der Arbeit

Zu Beginn der Arbeit steht eine kurze theoretische Einführung. Um die unterschiedlichen Begriffe und den Umfang der Arbeit zu verstehen, werden zuerst die Termini Megastadt und Global City definiert. Hier wird kurz erläutert, was unter einer Megastadt beziehungsweise einer Global City zu verstehen ist und welche Schwierigkeiten es hinsichtlich der Definition gibt. Im Anschluss wird die weltweite Verstädterung behandelt. Hier wird die historische Entwicklung kurz umrissen und mit einigen Grafiken veranschaulicht. Auch die allgemeinen Probleme von Megastädten, die in jeder städtischen Agglomeration auftauchen, werden in Kapitel 2.3. beschrieben. Hier ist es wichtig, nur einen kurzen informativen Überblick zu geben, damit man sich ein wenig in die Thematik einliest und über den allgemeinen Zustand bzw. die allgemeinen Probleme Bescheid weiß und den weiteren Inhalt der Arbeit besser versteht.

In Kapitel 3 wird erklärt, was unter einer informellen beziehungsweise marginalen Siedlung verstanden wird. Da die Arbeit über die Bevölkerungsentwicklung in Elendsvierteln handelt, ist es sinnvoll zu wissen, was man unter Elendsviertel versteht und wie diese definiert werden.

Der Hauptteil bildet das vierte Kapitel, in dem es über die Ursachen und Folgen der Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Megastädten geht. Hier wird zuerst die Stadtentwicklung der Megastädte Kairo, Lagos, Mexiko-City, São Paulo und Jakarta ausgeführt. Danach wird noch einmal für jede Stadt extra die Bevölkerungsentwicklung von 1975-2015 beschrieben und auf die Bevölkerung in den Elendssiedlungen eingegangen. Anschließend werden bei jeder Stadt die schwerwiegendsten Probleme, mit denen die Stadt zu kämpfen hat, behandelt. In Kapitel 5 kommen wir zu einem Ergebnisvergleich. Es werden nochmals die Probleme, die spezifisch für die jeweilige Stadt sind, herausgehoben und einige Vergleiche zwischen den Städten vorgenommen. Auch die Entwicklung der Gated Communities, die durch die Probleme entstehen, wird kurz thematisiert. Abschließend werden Zukunftsentwicklungen der Megastädte kurz angesprochen und auch auf die Vorteile, die eine Stadt mit sich bringt, hingewiesen. Als positives Beispiel dient hier die Stadt Singapur, die kurz aufgegriffen wird und die positiven Aspekte erklärt werden.

2. Eine theoretische Einführung

Zuallererst werden in diesem Kapitel einige wichtige begriffliche Definitionen erläutert. Um zu verstehen, wie man eine Megastadt theoretisch von anderen Städten abgrenzt, und was eine Megastadt von einer Global City unterscheidet, dient das erste Unterkapitel. Da sich diese Arbeit mit Megastädten auf der ganzen Welt auseinandersetzt, ist es wichtig, diese auch definieren zu können. Ein kurzer Einblick in die weltweite Verstädterung soll zeigen, welche Veränderungen im Laufe der Jahre stattgefunden haben und wie sich die städtische Bevölkerung entwickelt hat. Da diese Arbeit auf das Problem der Elendssiedlungen, das mit dem Wachstum der Städte einhergeht, Bezug nimmt und dieses näher erläutert, sollen auch weitere Probleme, die durch die Ausbreitung einer Stadt beziehungsweise vor allem durch die rasant ansteigende Anzahl der EinwohnerInnen entstehen, dargelegt werden.

2.1. Der Stadttyp Megastadt / Global City

Die am häufigsten gebrauchte Definition für eine Megastadt ist die der Vereinten Nationen. Laut diesen gilt eine Stadt dann als Megastadt, wenn sie mehr als 10 Millionen EinwohnerInnen hat. Man muss hier jedoch beachten, dass man eine Stadt nicht alleine an ihren Stadtgrenzen messen kann, sondern auch das Agglomerationsgebiet der Stadt miteinbeziehen muss. (vgl. JUST 2013: 255)

„Der Begriff Megacity umschreibt heute die weltweit größten städtischen Agglomerationen, die sich in einem dynamischen Entwicklungsprozess befinden. Sie entwickeln sich sprunghaft, fragmentiert und polyzentrisch und bringen komplexe sozialräumliche Strukturen hervor“ (FLADE 2015: 45).

Die Umlandgemeinden sind mit der Stadt verflochten und zählen deshalb zu ihr dazu. Würde man nach der Definition der Vereinten Nationen gehen, also nur die Stadt ohne den Agglomerationsraum betrachten, so würde New York mit seinen rund 8 Millionen EinwohnerInnen nicht als Megastadt gelten. Mit seinen verflochtenen Agglomerationsräumen jedoch zählt New York beinahe 19

Millionen EinwohnerInnen. Auch Tokio wäre mit 9 Millionen BewohnerInnen laut UN keine Megastadt. Zählt man jedoch auch hier die mit der Stadt verflochtenen Umlandgemeinden dazu, so zählt Tokio über 37 Millionen Menschen, die dort leben. (vgl. JUST 2013: 255)

„Die klare Definition einer Megastadt durch die Einwohnerzahl grenzt eine Megastadt auch von Weltstädten, Global Cities, ab“ (JUST 2013: 255). Eine Megastadt ist, anders als der Ausdruck „Global City“, der sich auf qualitative Merkmale bezieht, ein quantitativer Terminus. Der Begriff Megastadt ist zudem noch mit den zahlreichen und vielseitigen Problemen, die durch den Städtewachstum entstehen, konnotiert. (vgl. SCHWENTKER 2006: 165)

Man muss jedoch beachten, dass verschiedene Berufsgruppen, wie etwa Kulturgeografen, Stadtsoziologen etc., jeweils etwas anderes unter dem Begriff Megastadt verstehen, und dass unterschiedliche Faktoren für die Definierung des Terminus hinzugezählt, weggelassen oder abweichend gewichtet werden. Außerdem ist zu bedenken, dass die quantitative Dimension der Megastadt schwankt. Bevölkerungszahl und Ausdehnung sind jedoch Faktoren, die immer zu der Definition einer Megastadt hinzugenommen werden. (vgl. FLADE 2015: 46)

Es gibt also zwei Probleme bei der Begriffsbestimmung Megastadt. Eine einzige Definition ist nicht möglich, da genauere Auslegungen uneinheitlich sind. Wenngleich für die Vereinten Nationen Städte erst ab einer Einwohnerzahl von mehr als 10 Millionen Menschen Megastädte sind, so gibt es durchaus andere Autoren, die schon ab einer Einwohnerzahl von fünf Millionen Menschen von einer Megastadt sprechen. Des Weiteren stellen fehlende räumliche Abgrenzungskriterien das zweite große Problem bei der Begriffsbestimmung dar. Einige Autoren betrachten nur den Kern selbst als Stadt, während andere wiederum auch den Agglomerationsraum und die mit der Stadt verflochtenen Umlandgemeinden hinzuzählen. (vgl. KORFF 2007)

Für diese Arbeit wird für die Abgrenzung einer Megastadt die Definition der UN herangezogen, was bedeutet, dass eine Stadt dann als Megastadt gilt, wenn sie mehr als 10 Millionen EinwohnerInnen aufweist.

Teilweise kommt in der Literatur, die für diese Arbeit verwendet wurde, auch der Begriff „Global City“ bzw. Weltstadt vor. Um eine Global City von einer Megastadt zu unterscheiden, dient folgende Formulierung:

„[Die Global City ist] in ihrem Begriffsinhalt im Unterschied zur Megastadt eine rein funktionale Größe, das Global City-Konzept ein funktionales Konzept. [...] Die Bestimmungskriterien sollten (müssen)

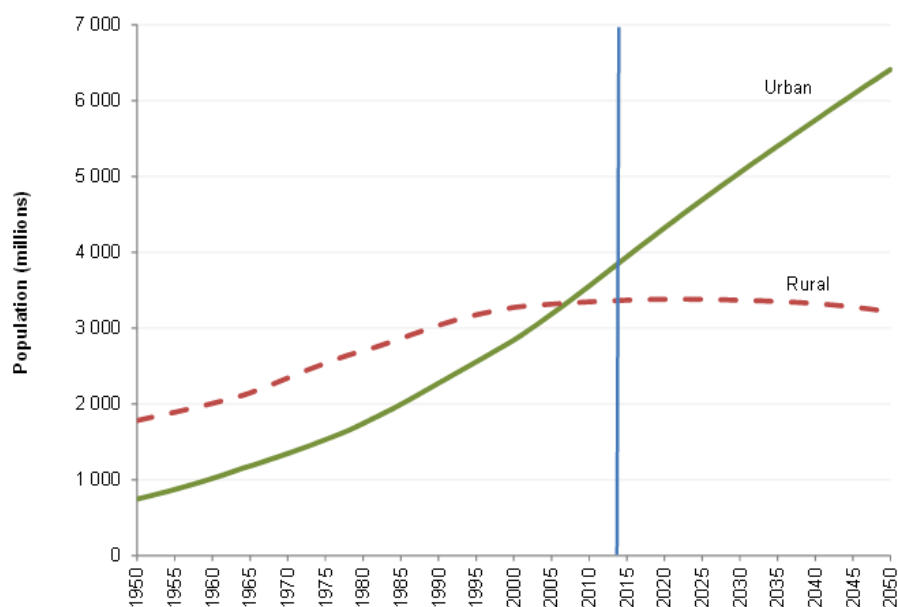
a) länderübergreifenden, internationalen, möglichst sogar globalen Charakters, darüber hinaus [...] weltweit vergleichbar sein und

b) [...] qualitativ erfassbar und quantitativ messbar sein“
(BRONGER und TRETTIN 2011: 358).

2.2. Weltweite Tendenz der Verstädterung

Weltweit leben heute mehr Menschen in Städten als in der Peripherie. Im Jahr 2014 lebten 54 % der gesamten Bevölkerung in urbanen Gebieten und die Anzahl nimmt weiter zu. Im Jahr 1950 waren es nur 30 % der Population, die in Städten lebte. Berechnungen sagen voraus, dass im Jahr 2050 66 % der Menschen weltweit in städtischen Zentren leben wird. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS HIGHLIGHTS 2014: 5)

In Grafik 1 kann man erkennen, wie sich im zeitlichen Verlauf die urbane und die periphere Bevölkerung verändert haben.



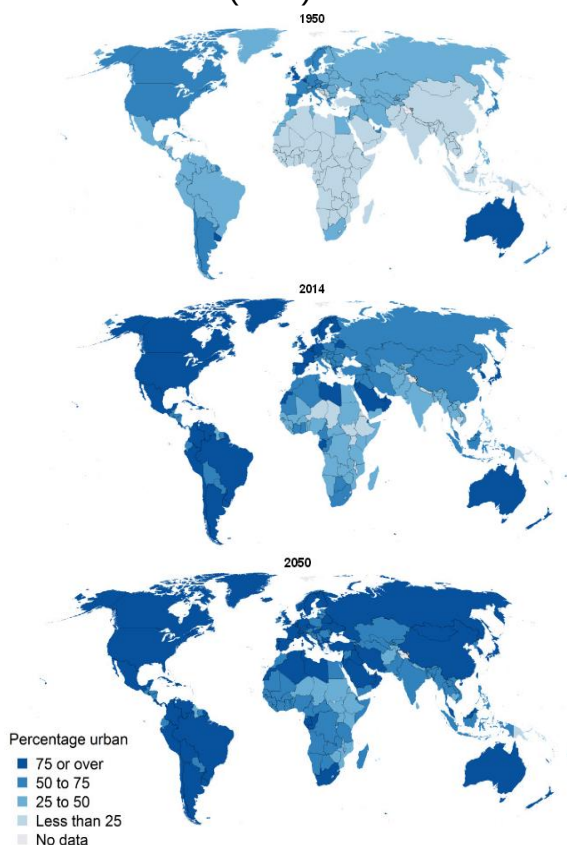
Grafik 1: Die weltweite urbane und periphere Bevölkerung von 1950-2050

Quelle: World Urbanization Prospects. The 2014 Revision 2014: 31

Im Jahr 1950 war die Bevölkerung, die in ländlichen Gegenden lebte, doppelt so hoch wie die städtische Population. Knapp zwei Milliarden Menschen lebten in der Peripherie. Im Laufe der Jahre stieg sowohl die städtische, als auch die ländliche Bevölkerung an. Das Wachstum entwickelte sich bis zum Jahr 1990 sehr symmetrisch. Ab dem Jahr 1990 wandelte sich dieser Trend jedoch um. Die städtische Population wuchs rasant weiter, während das Wachstum der ruralen Bevölkerung langsam stagnierte. Im Jahr 2007 überholte die städtische Bevölkerung die rurale. Zu diesem Zeitpunkt lebten zum ersten Mal mehr

Menschen in Städten als auf dem Land. Dieser umgewandelte Trend hat sich bis heute gehalten und wird auch noch weiter voranschreiten. Das Wachstum der peripheren Population stagniert bzw. nimmt sogar ab, während die urbane Bevölkerung unaufhörlich wächst. Im Jahr 2014 lebten rund 3,5 Milliarden Menschen in der Peripherie und knapp 4 Milliarden Menschen in urbanen Agglomerationen. Bis zum Jahr 2050 rechnet man mit einer weiteren Abnahme der ruralen Bevölkerung auf rund 3 Milliarden Menschen, die in der Peripherie leben. Die städtische Population hat sich dann seit der „Wende“ auf 6,5 Milliarden Menschen verdoppelt. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS 2014: 31)

Im Jahr 1950 waren von insgesamt 233 Länder beziehungsweise Regionen nur 24 % mehr als 50 % urbanisiert, und nur 8 % waren mehr als 75 % verstädtert. Schon im Jahr 2014 betrug der Prozentanteil der Länder, in denen mehr als die Hälfte urbanisiert war, 63 %, und ein Drittel der Länder war mehr als 75% verstädtert. (ebd.)



Anhand dieser Grafik kann man die prozentuelle Zunahme der Bevölkerung, die in Städten lebt, sehr gut erkennen. In 1950 betrug der Prozentsatz der Bevölkerung, welche in Städten lebte, nur in den Ländern Australien, Großbritannien, Belgien und Uruguay 75 % oder mehr. Vor allem in der Mongolei, China, Südostasien und Afrika lebten in den 1950er Jahren weniger als 25 % der Bevölkerung in städtischen Agglomerationen. Europas Bevölkerung hingegen war schon zu 50-75 % urbanisiert.

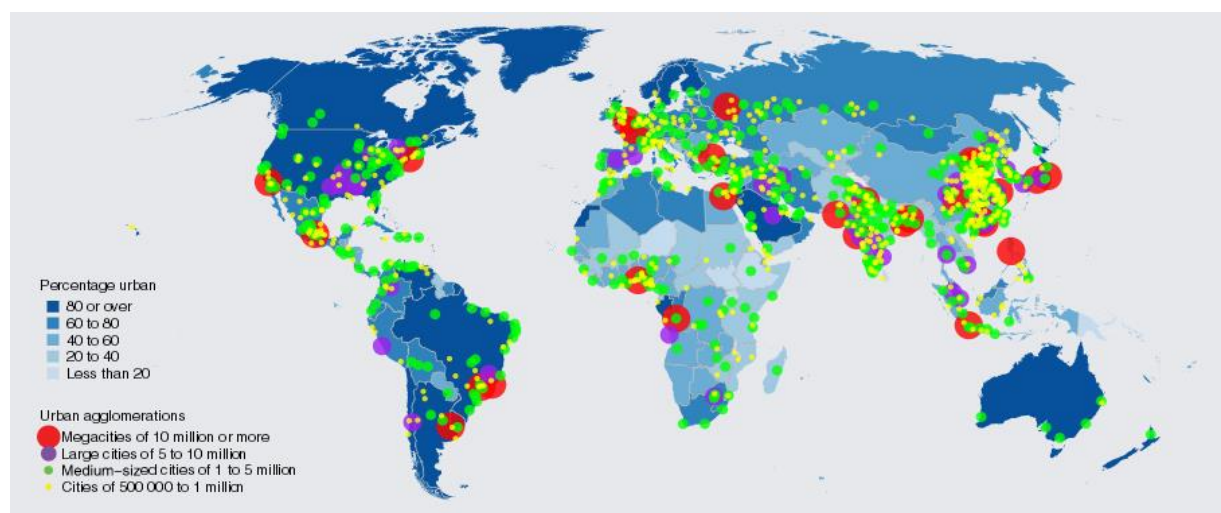
Grafik 2: Prozentangabe der Bevölkerung lebend in städtischen Agglomerationen 1950, 2014, 2050

Quelle: <http://esa.un.org/unpd/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf>

Bis zum Jahr 2014 hat die Verstädterung weltweit

zugenommen. Fast in ganz Amerika – Nord- und Südamerika – leben 75 % oder mehr Menschen in städtischen Agglomerationen. Ausgenommen sind lediglich der größte Teil Mittelamerikas, Ecuador, Guyana, Suriname, Bolivien und Paraguay, welche nur bis zu 50 % urbanisiert sind. In Russland, der Mongolei, China, Kasachstan und im Westen Asiens leben im Jahr 2014 50-75 % der Bevölkerung in Städten. Im Gegensatz dazu leben in Papua Neu Guinea, Kambodscha, Niger, Tschad, Eritrea, Süd-Sudan, Äthiopien, Uganda und Malawi noch immer weniger als 25 % der Population in städtischen Agglomerationen. Im Jahr 2050 soll die Bevölkerung fast vollständig in Städten leben. Die einzigen Ausnahmen bilden Afrika, ein Teil des westlichen Asiens und Südostasien. Das einzige Land, in dem noch immer weniger als 25 % der Bevölkerung in Städten lebt, ist Papua Neu Guinea.

In Grafik 3 kann man die prozentuelle Urbanität der einzelnen Länder aus dem Jahr 2014 nochmals ablesen. Diese Karte zeigt dabei noch zusätzlich alle Städte mit mindestens 500.000 EinwohnerInnen. Für diese Arbeit ist vor allem der globale Überblick über die Verteilung der Megastädte interessant.



Grafik 3: Prozentuelle Urbanität und Lage der urbanen Agglomerationen mit mindestens 500.000 EinwohnerInnen, 2014

Quelle: United Nations. Department of Economic and Social Affairs. Population Division (2014)

Anhand der fünf Stufen kann man erkennen, in welchem Ausmaß die Länder bereits verstädtet sind beziehungsweise wie groß der prozentuelle Anteil an EinwohnerInnen eines Landes, welche in Städten wohnen, insgesamt ist. Außerdem kann man in Grafik 3 auch erkennen, wo auf der Welt die Megastädte mit 10 Millionen Menschen oder mehr liegen. Auch die Städte, die von der Einwohnerzahl darunter liegen, sind eingezeichnet. Städte, die weniger als 500.000 EinwohnerInnen haben, wurden in dieser Grafik nicht berücksichtigt.

Die weltweit größte Stadt ist Tokio mit nahezu 38 Millionen EinwohnerInnen, gefolgt von New Delhi mit 25 Millionen EinwohnerInnen. Danach folgt Shanghai mit einer EinwohnerInnenzahl von 23 Millionen und Mexiko City, Mumbai und São Paulo mit jeweils rund 21 Millionen BürgerInnen. Es wird vorausgesagt, dass es im Jahr 2030 41 Städte mit mehr als 10 Millionen EinwohnerInnen geben wird. Einige Jahrzehnte zuvor fand man die größten Städte in den weiter entwickelten Regionen der Erde. Das hat sich bis dato geändert und die größten städtischen Agglomerationen sind im Süden der Erde konzentriert. Mittelgroße Städte und Städte mit weniger als einer Million EinwohnerInnen sind heutzutage die am schnellsten wachsenden. Diese sind vor allem in Asien und Afrika zu finden. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS HIGHLIGHTS 2014: 5)

In der folgenden Tabelle kann man die Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den unterschiedlichen Städten weltweit erkennen. Es sind immer die 5 bevölkerungsreichsten Städte aufgelistet und im weiteren Verlauf die Städte, die in dieser Arbeit behandelt werden. Die Tabelle stammt aus dem World Urbanization Prospects 2005, das heißt, dass die Bevölkerungszahlen für 2015 eine reine Berechnung der bis dorthin aufgezeichneten Bevölkerungsentwicklung ist.

Rang	1950		1955		1965	
	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>
1	New York, USA	12.339	Tokio, Japan	13.713	Tokio, Japan	20.284
2	Tokio, Japan	11.275	New York, USA	13.219	New York, USA	15.177
3	London, UK	8.361	London, UK	8.278	Paris, Frankreich	8.000

4	Shanghai, China	6.066	Shanghai, China	6.299	London, UK	7.869
5	Paris, Frankreich	5.424	Paris, Frankreich	6.277	Osaka-Kobe, Japan	7.654
	LA, USA	4.046	LA, USA	5.154	LA, USA	7.408
	Mexiko-City, Mexiko	2.883	Kalkutta, Indien	5.055	Mexiko-City, Mexiko	6.653
	Mumbai, Indien	2.857	Mexiko-City, Mexiko	3.801	Kalkutta, Indien	6.261
	São Paulo, Brasilien	2.334	Mumbai, Indien	3.432	São Paulo, Brasilien	5.494
	---	---	São Paulo, Brasilien	3.044	Mumbai, Indien	4.854
			Kairo, Ägypten	3.029	Kairo, Ägypten	4.738
					Jakarta, Indonesien	3.297
					Delhi, Indien	2.845
	1975		1985		1995	
	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>
1	Tokio, Japan	26.615	Tokio, Japan	30.304	Tokio, Japan	33.587
2	New York, USA	15.880	New York, USA	15.827	New York, USA	16.943
3	Mexiko-City, Mexiko	10.690	Mexiko-City, Mexiko	14.109	Mexiko-City, Mexiko	16.790
4	Osaka-Kobe, Japan	9.844	São Paulo, Brasilien	13.395	São Paulo, Brasilien	15.948
5	São Paulo, Brasilien	9.614	Osaka-Kobe, Japan	10.350	Mumbai, Indien	14.111
	LA, USA	8.926	Mumbai, Indien	10.341	Kalkutta, Indien	11.924
	Kalkutta, Indien	7.888	LA, USA	10.181	LA, USA	11.339
	Mumbai, Indien	7.082	Kalkutta, Indien	9.946	Delhi, Indien	10.092
	Kairo, Ägypten	6.450	Kairo, Ägypten	8.328	Kairo, Ägypten	9.707
	Jakarta, Indonesien	4.813	Jakarta, Indonesien	6.788	Jakarta, Indonesien	9.161
	Delhi, Indien	4.426	Delhi, Indien	6.769	Dhaka, Bangladesch	8.217
					Lagos, Nigeria	6.373
	2000		2005		2015	
	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>	<i>Stadt/Land</i>	<i>Bevölkerung in Mio.</i>
1	Tokio, Japan	34.450	Tokio, Japan	35.197	Tokio, Japan	35.494
2	Mexiko-City, Mexiko	18.066	Mexiko-City, Mexiko	19.411	Mumbai, Indien	21.869
3	New York, USA	17.846	New York, USA	18.718	Mexiko-City, Mexiko	21.568
4	São Paulo, Brasilien	17.099	São Paulo, Brasilien	18.333	São Paulo, Brasilien	20.535
5	Mumbai, Indien	16.086	Mumbai, Indien	18.196	New York, USA	19.876
	Kalkutta, Indien	13.058	Delhi, Indien	15.048	Delhi, Indien	18.604
	Delhi, Indien	12.441	Kalkutta, Indien	14.277	Kalkutta, Indien	16.980
	LA, USA	11.814	Jakarta, Indonesien	13.215	Dhaka, Bangladesch	16.842
	Jakarta, Indonesien	11.065	Dhaka, Bangladesch	12.430	Jakarta, Indonesien	16.822
	Kairo, Ägypten	10.391	LA, USA	12.298	Lagos, Nigeria	16.141
	Dhaka, Bangladesch	10.159	Kairo, Ägypten	11.128	Kairo, Ägypten	13.138
	Lagos, Nigeria	8.422	Lagos, Nigeria	10.886	LA, USA	13.095

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Städten 1950-2015 (Quelle: http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUP_DataTables11.pdf)

Im Jahr 1950 war New York mit 12.339 EinwohnerInnen die größte Stadt weltweit. Innerhalb von nur fünf Jahren hat sich jedoch Tokio auf Platz 1 „gedrängt“. 1955 betrug der Unterschied der EinwohnerInnen nur 500.000. Rang

3, 4 und 5 belegten 1950 als auch 1955 London, Paris und Shanghai. Damals zählten noch zwei europäische Städte zu den größten weltweit. Von 1955 bis 1995 blieb Tokio die bevölkerungsreichste Stadt der Welt, gefolgt von New York. Tokios Bevölkerung wuchs im Gegensatz zu der von New York jedoch so rasant, dass diese im Jahr 1995 mehr als doppelt so hoch war wie die von New York. Auch Mexiko-City wuchs sehr rasch und hat seine Bevölkerung von 1965 bis 1975 beinahe verdoppelt. Bis 1995 war Mexiko-City in Bezug auf die Bevölkerung die drittgrößte Stadt weltweit. Im Jahr 2000 bis 2005 war sie sogar die zweitbevölkerungsreichste Stadt auf der Erde. Im Laufe der letzten 10 Jahre wuchsen jedoch andere Städte rascher und haben Mexiko-City somit hinsichtlich ihrer Bevölkerung überholt.

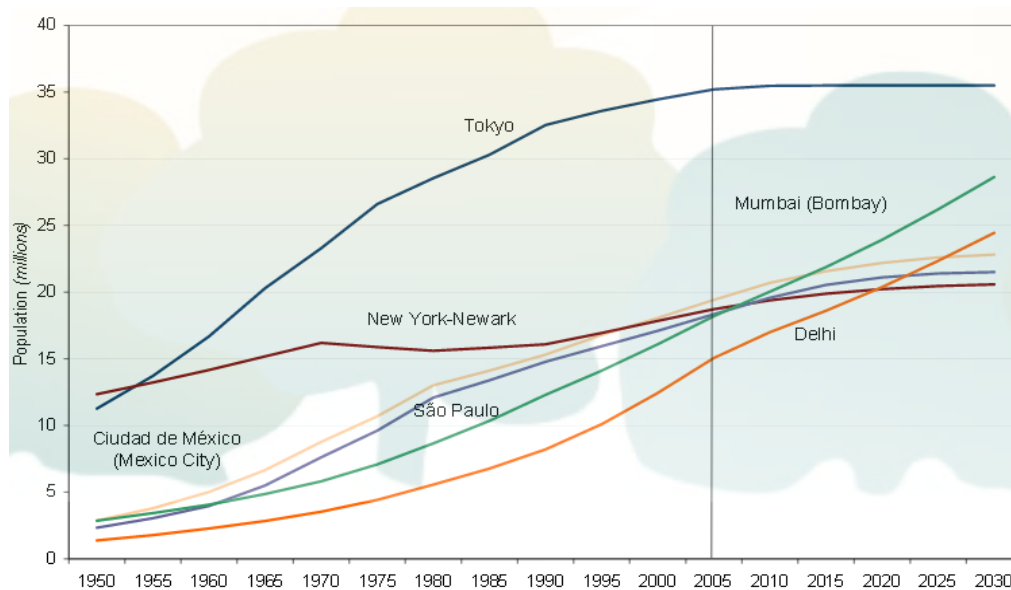
Sehr markant ist die Entwicklung der südostasiatischen und afrikanischen Länder, da diese von einer rasch wachsenden Bevölkerung gekennzeichnet sind. Aber vor allem Städte in Indien unterliegen einem enormen Bevölkerungsboom. Mumbai hat seine Bevölkerung von 1950 bis 2015 verzehnfacht, und auch die Bevölkerung von Kalkutta ist im Jahr 2015 dreimal so hoch wie noch 60 Jahre zuvor. Auch São Paulo hat seine Bevölkerung von 1950 bis 2015 verzehnfacht.

Die Reihung der bevölkerungsreichsten Städte 2015, die im Jahr 2005 von den UN berechnet wurde, stimmt jedoch nicht. Wie weiter oben schon erwähnt, ist Tokio global gesehen die größte Stadt, jedoch liegen an zweiter und dritter Stelle Neu Delhi und Shanghai. Dann folgen Mexiko-City, Mumbai und São Paulo. Die vorausberechneten Bevölkerungszahlen der drei letztgenannten Städte stimmen aber im Groben überein. Neu Delhi hat seine Bevölkerungszahl von 1965 bis 2005 versiebenfacht und bis 2014 wuchs die Stadt nochmals um 7 Millionen Menschen an.

Die Städte Kairo und Jakarta haben sich in den Jahren von 1965 bis 2005 verdrei- bzw. vervierfacht.

Schon 2005 befinden sich in den 12 aufgelisteten bevölkerungsreichsten Städten sechs Städte aus Asien und zwei aus Afrika. Das Städtewachstum boomt nirgendwo so enorm wie in Asien.

In der folgenden Grafik erkennt man das Städtewachstum der sechs größten Städte aus 2005 im zeitlichen Verlauf von 1950 bis 2030.



Grafik 4: Bevölkerungswachstum der sechs größten Megacities 2005

Quelle: http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUP_FS7.pdf

Hier verdeutlicht sich nochmals visuell das eben Beschriebene: Tokio war im Jahr 1950 nach New York die zweitgrößte Stadt hinsichtlich der Bevölkerung. Schon fünf Jahre später hat sich das Blatt gewendet und Tokio hat New York in seinem Bevölkerungswachstum überholt. Bis zum Jahr 2005 nahm die EinwohnerInnenzahl in Tokio stetig zu, und bis 2030 sagt man voraus, dass die Population stagnieren wird. Die Bevölkerungsentwicklung von New York entwickelte sich im Vergleich zu Tokio ganz anders. Die Population dieser Stadt wuchs nur sehr moderat an und verweist vom Jahr 1970 bis 1980 eine leichte Negativbilanz auf. In diesen 10 Jahren hat die Bevölkerung abgenommen. Nach 1980 stieg die Bevölkerungszahl jedoch wieder und im Jahr 2005 belegt diese Stadt Platz 3 auf der Weltrangliste der bevölkerungsreichsten Städte. Die anderen vier Städte – Mexiko-City, São Paulo, Mumbai und Delhi – weisen seit den 1950er Jahren ein eher moderates Bevölkerungswachstum auf. Mexiko-City und São Paulo heben sich deshalb etwas von den anderen beiden Städten ab, weil die Städte von 1960 bis 1980 ein „steileres“ Wachstum aufweisen als die anderen beiden Städte, und ab 2015 nur noch eine sehr geringe Bevölkerungszunahme aufzeigt. Im Gegenzug entwickelten sich Mumbai und Delhi bis 1995 eher mäßig und weisen ab den Jahren 1995 bis 2000 ein sehr hohes Wachstum der Population auf. Mumbai und Delhi sind auch die einzigen

beiden Städte dieser sechs ausgewiesenen, deren Bevölkerungswachstum bis 2030 nicht stagniert, sondern voraussichtlich weiter stetig zunimmt.

Vorhersagen für die Zukunft besagen, dass das Wachstum der derzeitigen Megastädte in den kommenden Jahren rückläufig sein wird. Dagegen wird die Wachstumsrate in weniger entwickelten Regionen variationsreicher sein. Mumbai und Neu Delhi werden voraussichtlich schneller wachsen als z.B. Mexiko-City oder São Paulo. Das Wachstum wird so stark zurückgehen, dass die Bevölkerungsentwicklung in manchen Städten stagnieren wird, so wie man das für die Städte Tokio und New York glaubt. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS: The 2005 Revision)

2.3. Allgemeine Probleme von Megastädten

Die weltweit zunehmende Verstädterung und Ausbreitung der Städte und der damit einhergehende Bevölkerungsüberschuss in den Agglomerationen verursachen zahlreiche Probleme, Risiken und Nachteile.

Nach Kraas und Nitschke kann man die Probleme beziehungsweise Nachteile in vier Dimensionen einteilen:

- **Ökologische Dimension**
- **Ökonomische Dimension**
- **Soziale Dimension**
- **Politische Dimension** (vgl. KRAAS und NITSCHKE 2006: 22)

In der folgenden Tabelle werden unter den vier Dimensionen die ihnen unterliegenden Probleme, Risiken und Nachteile aufgezählt:

	Probleme, Risiken, Nachteile
Ökologische Dimension	- urbane Flächenausdehnung, fragmentierte Landnutzung - Luft-, Wasser-, Bodenverschmutzung, Abwasserprobleme - Abfallentsorgung; „wilder“, illegaler und Sondermüll - Überschwemmungen und Landabsenkung - Umweltgesundheit - Expansion in ökologisch sensible Gebiete (z.B. Küsten, Hänge, Mangroven) - Bodenversiegelung, Degradierung fruchtbarer Böden
Ökonomische Dimension	- rudimentäre bzw. nichtexistente Infrastruktur (Transport, Wasser, Energie, Kommunikation) - Massenarbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung („überschüssige Bevölkerung“) - geringe Arbeitskosten und Ausbeutung von Arbeitskraft - breites Spektrum informeller (unregistrierter, unkontrollierter, teils illegaler) Aktivitäten - zerfallende Stadtstrukturen - unverrechnete Wasser- und Energieflüsse - Migrations- und Pendelströme

Soziale Dimension	- Verlust sozialer Kohärenz - Vergrößerung sozio-ökonomischer Disparitäten und sozialer Fragmentierung - verminderter Zugang zu Gesundheitssystemen, Bildungs- und Sicherheitsinfrastruktur - informelle, teils illegale Siedlungen, urbaner Verfall - soziale Desorganisation: Konflikte, Kriminalität, Unruhen, Krieg - Verdrängungsprozesse - wachsende Verletzbarkeit marginalisierter Bevölkerungsgruppen - soziale Ungerechtigkeit, Missbrauch sozialer Macht - Korruption, Bestechung, Vetternwirtschaft, Nepotismus
Politische Dimension	- Verlust der Regier- und Steuerbarkeit - wachsende Informalität in Entscheidungsprozessen, politisch-ökonomische Netzwerke, Selbstorganisation öffentlicher Funktionen (z.B. private Sicherheitsdienste, Mafiastrukturen) - Verlust gerechter Repräsentation der Öffentlichkeit (z.B. Migranten, Minoritäten, Unterprivilegierte) - inkonsistente Gesetzgebung

Tabelle 2: Nachteile der Dimensionen weltweiter Megaurbanisierung; Quelle: Kraas und Nitschke (2006), S. 22

Wie man anhand der Tabelle sehen kann, gibt es zahlreiche negative Faktoren, die die rasante Bevölkerungszunahme und die damit einhergehende Ausbreitung der städtischen Agglomerationen mit sich bringen. Viele dieser Probleme beziehungsweise Nachteile werden sich in den folgenden Beispielen der Megastädte wiederfinden.

Die Urbanisierung befindet sich diesbezüglich jedoch in einer Zwangslage: Durch die zunehmenden Bevölkerungszahlen weltweit, die wachsende Wertschöpfung und den zunehmenden Wohlstand ist *„die räumliche Ausdehnung der Siedlungsräume schiere Notwendigkeit.“* (TAUBENBÖCK et al. 2015: 17)

Bedauerlicherweise werden jedoch für die Ausdehnung der Agglomerationen vorwiegend Flächen, welche für die Ver- und Entsorgung der Städte bedeutsam sind, besetzt. Bei diesen Flächen handelt es sich größtenteils um gute Agrarböden und Areale mit wertvoller Umweltfunktion. (ebd.) *„Der Verlust biologisch aktiver Flächen im Umland der Städte steigert deren Abhängigkeit von exterritorialen Ressourcen und verfestigt ihre ‚ökologische Defizitwirtschaft‘“* (TAUBENBÖCK et al. 2015: 17).

Somit hat die weltweite Urbanisierung zwei Gesichter – die Probleme, Risiken und Nachteile der Bevölkerungsexplosion und der Ausdehnung der Städte, und den Nutzen und die Chancen und Vorteile, die sich durch diese ergeben. (vgl. KRAAS und NITSCHKE 2006: 22) Dazu jedoch später mehr.

3. Informelle / Marginale Siedlungen – eine Differenzierung

Wie im vorherigen Kapitel schon erwähnt, leben seit dem Jahr 2007 mehr Menschen in städtischen Agglomerationen, als in der Peripherie. Die Menschen erhofften sich in der Stadt ein besseres Leben. Sie versprachen sich in der Stadt bessere Perspektiven, jedoch entpuppte sich das Leben in der Stadt nicht selten als Armutsfalle. (vgl. JUNGBLUT 2012)

Das explosionsartige Wachstum von Städten ist ein Phänomen, das durch und im Laufe der Industrialisierung entstanden ist. Jede einzelne Megastadt unterscheidet sich jedoch von den zahlreichen anderen Megastädten dieser Welt. Es gibt nicht nur die Unterteilung der Megastädte in Städte des Südens und Nordens, sondern es wird auch nach Ländern und klimatischen und politischen Bedingungen unterschieden. Es existieren reiche und arme, gut organisierte und chaotische Megastädte. (ebd.)

Gewöhnlich erstrecken sich reiche Megastädte viel weiter als arme. Als Beispiel dient hier die Stadt Los Angeles im Vergleich zu Mumbai. In Mumbai leben rund 21 Millionen Menschen. In Los Angeles leben nur knapp 14 Millionen Menschen. Der erschreckende Unterschied besteht jedoch darin, dass die Siedlungsfläche von Los Angeles ungefähr viermal so groß ist wie die von Mumbai. Der Flächenverbrauch für Wohnungen, Verkehr, Gewerbe und Industrie ist von reichen Stadtbewohnern wesentlich höher. Auch der Wasser- und Energieverbrauch ist in vermögenden Städten bedeutend höher als in den Megastädten des Südens. Kairo und Dhaka werden als sogenannte „Sparstädte“ gesehen, da sie räumlich und städtebaulich sehr begrenzt sind und Millionen Menschen mit geringen Ressourcen unterbringen. (ebd.)

Offensichtlicher denn je ist, dass das gesamte Wachstum der Bevölkerung, das in den kommenden Jahrzehnten zu erwarten ist, in den Städten der Entwicklungsländer stattfinden wird. (vgl. PERLMAN 2014) *„Und dieses Wachstum wird sich auf selbst gebaute Barackenstädte, Squattersiedlungen und Slums – sogenannte informelle Siedlungen – konzentrieren“* (PERLMAN 2014). Im Jahr 2014 lebte bereits eine Milliarde Menschen in informellen Siedlungen, und bis zum Jahr 2030 soll sich diese Zahl verdoppeln. Eine weitere Prognose

besagt, dass sich diese Zahl bis zum Jahr 2050 sogar verdreifachen wird, was bedeutet, dass jeder dritte Mensch auf dieser Erde „informell“ wohnen wird. (vgl. PERLMAN 2014)

Das Ausmaß, in welchem sich die Städte nach Einwohnerzahl vergrößern, wurde bereits beschrieben. Nun sollen in diesem Kapitel die unterschiedlichen Formen der marginalen Siedlungen differenziert werden.

In beispielsweise den Städten Indiens – nämlich Delhi, Mumbai und Kalkutta – führte eine Trennung zwischen Städte- und Wirtschaftswachstum zu einer plötzlichen Wohnungsnot, insbesondere für jene ländliche MigrantInnen, welche dazu gedrängt wurden, eine alternative Unterkunft auf öffentlichem Land zu suchen, da sie nicht genügend Mittel für eine Wohnung hatten. Diese Gebiete lagen ursprünglich angrenzend an Eisenbahngleise oder Brücken, oder nahe Abwasserkanälen, die durch industrielle Abwässer verseucht waren. Oft befanden sich diese Areale auch nahe industriellen oder mittelständischen Gebieten. (vgl. DATTA 2012)

Aber dieses Phänomen ist nicht nur in den Städten Indiens vorzufinden, sondern in jeder größeren Stadt weltweit.

Die ärmere Bevölkerung sah die ruralen Regionen immer schon als Möglichkeit, ihren Lebensstandard und ihr Milieu zu verbessern und ansehnlichere Jobs und Einkommen zu erhalten. Auch die verschlechternden Zustände in den ländlichen Regionen hat die ländliche Bevölkerung größtenteils dazu bewogen, in die Städte zu immigrieren, vor allem in den letzten drei Jahrzehnten. Jedoch ist eines der ersten Dilemma, dem sie gegenüberstehen und welches auch über lange Zeit noch bestehen bleibt, die Frage nach einer angemessenen Unterkunft. Sie verfügen meist nur über geringe finanzielle oder anderweitige Ressourcen, Kenntnisse oder Zugang zu diesen. Die drastische Option, ein freies Stück Land illegal zu besetzen, um ansatzweise ein Obdach zu schaffen, ist die einzig greifbare. (vgl. SRINIVAS 2015)

Die Definitionen für solche illegal besetzten Siedlungen – im Englischen als „Squatter Settlement“ bezeichnet – variieren von Land zu Land und hängen von einer Vielfalt an definierenden Faktoren ab. (ebd.)

Har Srinivas vom Global Development Research Center definiert „Squatter Settlements“ wie folgt:

„In general, it is considered as a residential area in an urban locality inhabited by the very poor who have no access to tenured land of their own, and hence “squat” on vacant land, either private or public” (SRINIVAS 2015).

Hari Srinivas sagt also, dass es sich bei „Squatter Settlements“ um ein „Wohnareal“ handelt, dass sich in einem städtischen Gebiet befindet. Bewohnt wird dieses Areal von dem ärmsten Teil der Bevölkerung, welche keinen Zugang zu eigenem Grundbesitz haben und daher freies Land – egal ob privat oder öffentlich – besetzen.

Häufig wird auch der Begriff „Slums“ für derartige illegale Siedlungen genutzt. Es gibt jedoch einen Unterschied zwischen „Squatter Settlements“ und „Slums“. Nach dem Global Development Research Center definieren sich die beiden Begriffe wie folgt:

*„**“Slums”** are highly congested urban areas marked by deteriorated, unsanitary buildings, poverty, and social disorganization“* (<http://www.gdrc.org/uem/squatters/slumsandsquatters.html>).

*„**“Squatters”** settle on land, especially public or unoccupied land, without right or title. Squatters include those who settles on public land under regulation by the government, in order to get title to it“* (<http://www.gdrc.org/uem/squatters/slumsandsquatters.html>).

Slums sind also nach der Definition des Global Development Research Centers extrem überfüllte städtische Gebiete, gekennzeichnet durch verfallene, unhygienische Gebäude, Armut und soziale Zerrüttung. Im Gegensatz dazu werden „Squatter Settlements“ als Behausungen bezeichnet, welche auf Land, besonders öffentlichem oder unbesetztem Land, ohne darauf Anspruch zu haben, siedeln. „Squatters“ schließen auch jene mit ein, welche unter der

Anordnung der Regierung öffentliches Land besiedeln, um Anspruch darauf zu bekommen.

Einfach gesagt beziehen sich Slums auf die ökologischen Aspekte des Gebietes, in dem eine Gemeinschaft wohnt, während sich Squatter auf die Rechtmäßigkeit des Grundeigentums bzw. Landbesitzes und andere infrastrukturelle Maßnahmen beziehen. (vgl. <http://www.gdrc.org/uem/squatters/slumsandsquatters.html>)

Gehen wir nun näher auf die Definition des Squatter Settlements ein. Wie oben schon beschrieben, handelt es sich bei Squatter Settlements um Wohnareale, welche sich ohne legalen Anspruch darauf entwickelt haben. Oft gibt es auch keine legale Erlaubnis, um auf diesem Land zu bauen. Aufgrund dieses illegalen bzw. halblegalen Status sind auch die Infrastruktur und die sanitären Anlagen meistens mangelhaft und nicht ausreichend. Es gibt drei Charakteristika der Squatter Settlements, welche dabei helfen, diese besser zu verstehen. Diese Charakteristika treffen aber nicht nur auf die Squatter Settlements zu, sondern man kann von ihnen auf die Allgemeinheit der informellen Siedlungen schließen. (vgl. SRINIVAS 2015)

- *Physisches Merkmal:*

Aufgrund seines nicht legalen Status hat ein Squatter Settlement ein unzureichendes und minimales Niveau an sanitären und infrastrukturellen Anlagen wie Wasserversorgung, Abwassersysteme, Elektrizität, Straßen und Abflüsse, Schulen, Gesundheitszentren, etc. (ebd.)

- *Soziales Merkmal:*

Die meisten Squatter Settlements werden von der geringverdienenden Einkommensklasse bewohnt. Entweder arbeiten diese Menschen als LohnarbeiterInnen oder in verschiedenen Unternehmen des informellen Sektors. Im Durchschnitt verdienen die meisten einen Minimallohn oder nahe des minimalen Levels. (ebd.)

- *Gesetzliches Merkmal:*

Das Hauptmerkmal, welches ein Squatter Settlement beschreibt, ist der Mangel an Besitz des Grundstücks, auf welchem sie ihr „Haus“ gebaut haben. Das kann, wie schon erwähnt, unbesetztes staatliches oder öffentliches Land sein. Es sind aber auch oft Randgrundstücke nahe der Eisenbahn oder unerwünschtes sumpfiges Land. Wenn ein Grundstück also nicht ergiebig durch den Besitzer verwendet wird, ist es für einen Squatter geeignet, um ein Haus darauf zu bauen. In weiten Teilen Asiens darf ein Grundstücksbesitzer sein Grundstück für eine Schutzgebühr an eine Familien oder mehrere Familien vermieten. Diese Vereinbarung ist informell oder quasi-legal, was aber nach dem Gesetz nicht gültig ist.

(ebd.)

Auch Hari Srinivas unterscheidet zwischen Slum Settlements und Squatter Settlements. Er zitiert aus der Encyclopedia Britannica und definiert einen Slum wie folgt:

„[They are] residential areas that are physically and socially deteriorated and in which satisfactory family life is impossible. Bad housing is a major index of slum conditions. By bad housing is meant dwellings that have inadequate light, air, toilet and bathing facilities; that are in bad repair, damp and improperly heated; that do not afford opportunity for family privacy; that are subject to fire hazard and that overcrowd the land, leaving no space for recreational use“ (SRINIVAS 2015).

Auch Indra Jungblut von „RESET“ beschreibt in ihrem Text „Megacities“ Slums nach der Definition der UN:

„[Slums sind] überfüllte, ärmliche bzw. informelle Unterkünfte ohne angemessenen Zugang zu Trinkwasser und sanitären Einrichtungen sowie ohne Verfügungsgewalt der Bewohner über Grund und Boden. Vor allem sind Slums aber eins: ein baulich-räumlicher Ausdruck des fehlenden Wohnraums und der wachsenden städtischen Armut“ (JUNGBLUT 2012).

Laut Prof. Dr. Eckhart Ribbeck „[gibt es jedoch] bislang keine verbindliche Definition von ‚Slum‘. Der Begriff umfasst ein breites Spektrum von Bau- und Wohnformen, die von vernachlässigten Altstädten über informelle Selbstbau-Quartiere bis zu desolaten Hütten-Siedlungen reichen“ (RIBBECK 2008).

Die Entfaltung der Spontansiedlungen kann nicht wirklich vorausgesagt werden. Jedoch verlaufen die Gründungs- und Ausbauschritte einer illegalen beziehungsweise spontanen Siedlung genau umgekehrt, als die Bauschritte einer formellen Siedlung. (vgl. RIBBECK 2002: 68)

„Er beginnt mit dem illegalen Bau von Hütten oder provisorischen Häusern auf einer unbeplanten Fläche, die den Siedlern nicht gehört. Sofern dies nicht gestoppt wird, folgt üblicherweise eine schrittweise Nachbesserung der Infrastruktur, dann langwierige Auseinandersetzungen um die Rechts- und Eigentumsverhältnisse und schließlich die Legalisierung und planerische Konsolidierung der Siedlung“ (RIBBECK 2002: 68).

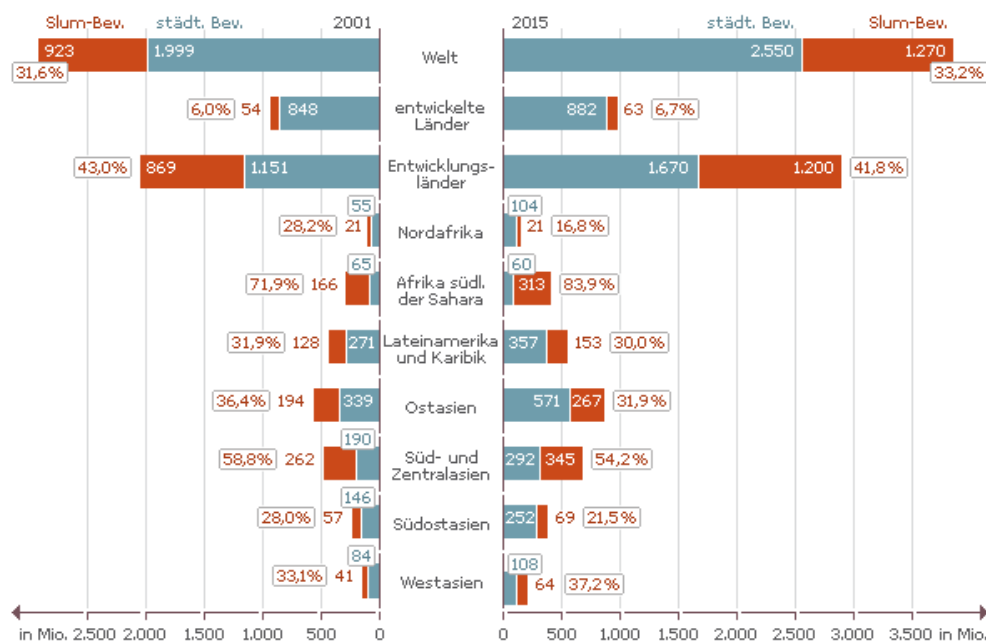
Auch auf die Entwicklungen der Spontansiedlungen weist Ribbeck hin:

„In den meisten Spontansiedlungen lässt sich nach Jahren eine deutliche Verbesserung der Häuser und der Infrastruktur feststellen, auch wird früher oder später eine Legalisierung oder zumindest öffentliche Akzeptanz erreicht, was die Voraussetzung für die weitere Entwicklung ist. Die planungs- und baurechtliche Gleichstellung mit normalen Stadtgebieten erfolgt aber nicht automatisch, sondern ist ein jahrzehntelanger, konfliktiver Prozess, der oft genug auf halbem Wege steckenbleibt“ (ebd.).

Mit den Städten wachsen auch die informellen Siedlungen. Durch das enorme Bevölkerungswachstum in urbanen Agglomerationen wird auch die Wohnungsnot immer akuter. Die Städte wachsen und mit ihnen die ungeplanten und unterversorgten Stadtareale und ihre Armut. (vgl. JUNGBLUT 2012) Im Jahr 2014 haben annähernd 40 % der urbanen Bevölkerung in den Entwicklungsländern in Hütten auf besetzten Grundstücken gelebt. (vgl. PERLMAN 2014) *„In einigen Gebieten der Welt leben 50 % oder wie in Afrika südlich der Sahara über 70 % der Stadtbevölkerung in Slums“ (JUNGLBUT 2012).* Im Jahr 2007 ging man von etwa 1 Milliarde Menschen aus, die in

Elendsvierteln leben mussten. Die UN spekuliert, dass es im Jahr 2020 bereits rund 1,4 Milliarden Menschen sein werden, die in informellen Siedlungen leben. (vgl. JUNGBLUT 2012)

Im Vergleich zum Jahr 2007 sieht man in Grafik 5 die Slumbevölkerung weltweit und in ausgewählten Erdteilen aus dem Jahr 2002. Schon im Jahr 2001 lebte gut ein Drittel der globalen Bevölkerung in Slums bzw. informellen Siedlungen.



Grafik 5: Slumbevölkerung in absoluten Zahlen, 2002

Quelle: <http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64768/slums>

Die nachfolgende Tabelle soll dabei helfen, Grafik 5 zusammenzufassen und die wichtigsten Aspekte auf einen Blick herauszuheben.

	2001		2015
Welt	923	31,6	1.270
Entwickelte Länder	54	6,0	63
Entwicklungsländer	869	43,0	1.200
Nordafrika	21	28,2	21

Lateinamerika und Karibik	128	31,9	153
Ostasien	194	36,4	267
Süd- und Zentralasien	262	58,8	345
Südostasien	57	28,0	69
Westasien	41	33,1	64

Tabelle 3: Slum-Bevölkerung in Mio. und % der städtischen Bevölkerung, 2001-2015

Quelle: <http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64768/slums>

Wenn man sich die Slum-Bevölkerung vom Jahr 2001 weltweit ansieht, die bei 923 Mio. liegt, so erkennt man im Vergleich zu den Entwicklungsländern, dass dort die größte Armut herrscht und ein Großteil der Slum-Bevölkerung in den Entwicklungsländern angesiedelt ist. Vor allem Süd- und Zentralasien mit 262 Millionen Menschen, aber auch Ostasien mit 194 Mio. Menschen und Lateinamerika bzw. die Karibik mit 128 Millionen Menschen, welche in Elendsvierteln leben, belegen die Spitze dieser Aufzählung. In Süd- und Zentralasien leben somit 58,8 % der Bevölkerung, also mehr als die Hälfte der gesamten Bevölkerung Süd- und Zentralasiens, in städtischen Elendssiedlungen. Wie schon erwähnt, lebte im Jahr 2001 weltweit ein Drittel der Stadtbevölkerung der Erde in informellen Siedlungen. Die Schätzung für das Jahr 2015 lag bei 1.270 Mio. Menschen, die in ärmlichsten Verhältnissen leben, und davon noch immer 1.200 Mio. Menschen in den Entwicklungsländern.

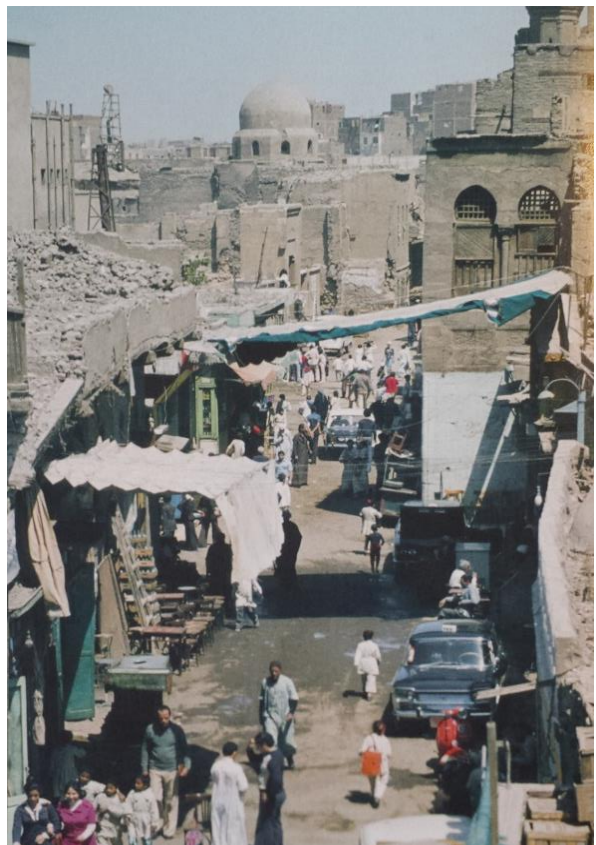
35 Millionen Wohneinheiten werden pro Jahr gebraucht, um das Bevölkerungswachstum in den Städten in den kommenden Jahrzehnten unterzubringen. Das wären 96.000 neue Wohnungen pro Tag. Da es jedoch nicht möglich ist, solche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen bzw. diese zu ermöglichen, werden die Wohnungen der zuziehenden Menschen größtenteils selbstgebaute Häuslichkeiten auf innerstädtischen Freiflächen sein. Diese Behausungen werden höchstwahrscheinlich ohne verfügbare Infrastruktur hinsichtlich des Verkehrs und der sanitären Einrichtungen sein. (vgl. PERLMAN 2014)

4. Ursachen und Folgen der Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Megastädten

In diesem Kapitel sollen die Ursachen und die Folgen der Bevölkerungsentwicklung in den folgenden Megastädten beschrieben werden. Behandelt werden die Städte Kairo, Lagos, Mexiko-City, São Paulo und Jakarta. Es wird zuerst die historische Entwicklung der Metropolen beschrieben und dann auf die Bevölkerungsentwicklung der einzelnen städtischen Agglomerationen eingegangen. Auf einer jeweiligen Karte werden die Städte angezeigt. Abschließend werden bei jeder Stadt die spezifischen, schwerwiegenden Probleme aufgezeigt und beschrieben.

4.1. Kairo - Stadtentwicklung

Die Entwicklung in den expandierenden Megastädten der Dritten Welt wird oft automatisch assoziiert mit einer Verschlechterung der Wohnverhältnisse für die große Mehrheit der Bevölkerung. Das genaue Gegenteil zeigen die Ergebnisse der Volks- und Wohnungszählungen in der ägyptischen Metropole, in deren Großraum Anfang des 21. Jahrhunderts rund 11 Millionen Menschen lebten. (vgl. MEYER 2004: 129) Bis in die 1960er Jahre war noch die Altstadt von Kairo eines der Hauptzuzugsgebiete für Menschen, die eine Wohnung suchten. Kennzeichnend für den inneren

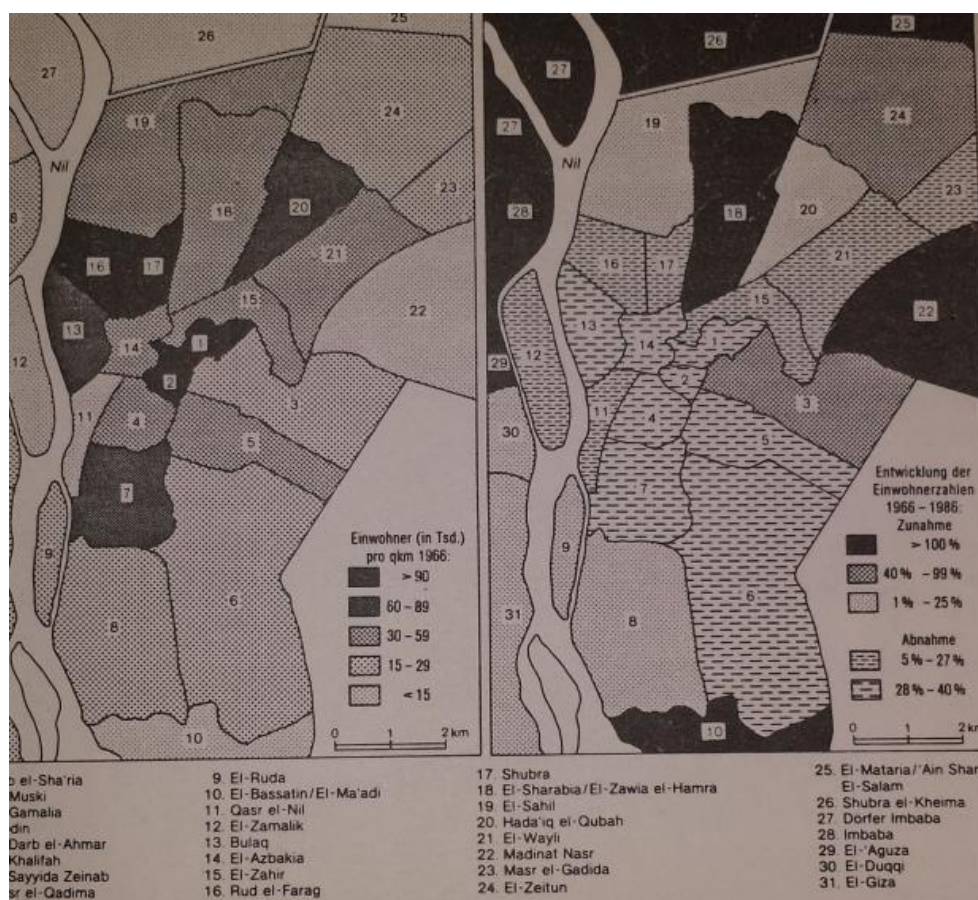


Grafik 6: Verfall der Altstadt Kairos
Quelle: Meyer G. 2004: 130

Raum waren die Abwanderung der oberen Sozialschichten und die enorme

Zunahme der ärmeren Bevölkerung durch natürliches Wachstum und Zuwanderung einkommensschwacher Migranten aus den peripheren Regionen. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat die Einwohnerzahl bis 1960 jedoch weiter zugenommen, so dass die ohnehin schon extrem dicht besiedelten Altstadtquartiere um weitere 20 Prozent zunahmen. Durch die niedrigen Mieten blieben die Instandsetzungsarbeiten der Altbauten jedoch aus und somit verwahrlosten immer mehr Wohngebäude. Es kam zu unzähligen Einstürzen. Die Ruinen, Hausdächer und die verfallenen religiösen Bauten dienten jedoch als Notunterkunft für durchschnittlich rund 112.000 Einwohner/km² im Jahr 1960. (vgl. MEYER 1994: 167f)

Seit Mitte der 1970er Jahre hat sich die Belegungsquote von damaligen 2,6 Personen pro Zimmer auf die Hälfte vermindert. Gleichzeitig ist der Anteil der Gebäude, die über Elektrizitäts- und Wasseranschluss verfügen von rund 70 % auf fast 100 % gestiegen. (vgl. MEYER 2004: 129)



Grafik 7:
Bevölkerungs-
dichte 1966
und
Entwicklung
der
Einwohnerzah-
len bis 1986
in Kairo
Quelle:
Erdmann
(1994):
Megastädte
in der Dritten
Welt

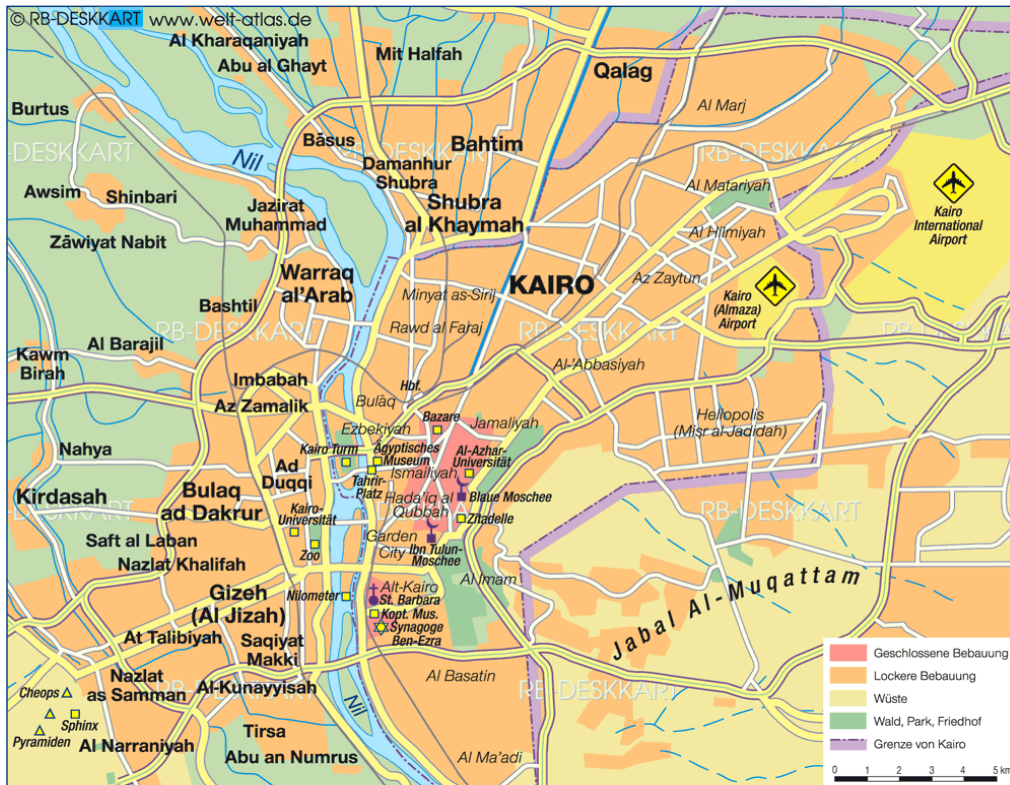
In den Jahren von 1976 bis 1996 erlebte die Stadt Kairo einen enormen Bauboom. Die Zuwachsrate bei den Wohngebäuden war mehr als doppelt so hoch wie die Wachstumsrate der Bevölkerung. Durch den einsetzenden und anhaltenden Bauboom hat sich die Zahl der leer stehenden Wohnungen zwischen 1986 und 1996 verdoppelt. Rund 850.000 Wohnungen waren zu der Zeit unbewohnt. Das entspricht einer Leerstandsrate von 19 Prozent. Obwohl diese Daten auf eine beeindruckende Verbesserung der Wohnsituation in Kairo hinweisen, verhüllt sie dennoch die Tatsache, dass es gleichzeitig eine enorme Wohnungskrise gegeben hat, die ihren Höhepunkt in der Mitte der 1990er Jahre hatte. (ebd.)

Um die Wohnungskrise zu verstehen, führt Meyer wichtige Kriterien an:

„Die Mietpreise für Altbauten waren seit den 1950er Jahren eingefroren. Diese Gebäude sind seither einem rasch fortschreitenden Verfall ausgesetzt, da die Mieten nicht annähernd ausreichen, um die notwendigen Reparaturen zu finanzieren. Für neue Wohnungen wurden von staatlicher Seite die Mietpreise bis 1995 auf so niedrigem Niveau festgesetzt, dass eine „normale“ Vermietung für die Eigentümer völlig unrentabel war. Deshalb wurde entweder vor Abschluss des Mietvertrags ein illegales „Schlüsselgeld“ vom Mieter gefordert, das fast die Höhe der Baukosten für die Wohnung erreichte, oder man bot die Wohnung gleich zum Verkauf an. Auch das Erdbeben 1992 hat die Wohnungskrise weiter verschärft, denn dadurch wurden die Unterkünfte von rund 30.000 Familien zerstört. Für einen Großteil der einkommensschwächeren Bevölkerung war der Bezug einer neuen Wohnung unbezahlbar. Kairo war also zu einer Stadt mit „Wohnungen ohne Bewohner und Einwohner ohne Wohnungen“ geworden“ (MEYER 2004: 129).

4.1.1. Wohnungsnot und Elendsviertel in Kairo

Zuallererst wird für dieses Kapitel die Bevölkerungsentwicklung in Kairo seit 1975 betrachtet.



Grafik 8: Flächenmäßige Ausdehnung Kairos

Quelle: https://www.welt-atlas.de/karte_von_kairo_2-55

In Grafik 8 sieht man die flächenmäßige Ausdehnung Kairos auf einer Karte. In der folgenden Tabelle wird die Bevölkerungsentwicklung Kairos seit dem Jahr 1975 dargestellt.

	1975	2000	2003	2015*
Kairo	6.400.000	10.400.000	10.800.000	13.100.000

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung Kairos 1975-2015

Quelle: <http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf>

* hochgerechnete Schätzung

Kairo zählt neben Lagos zu den bevölkerungsreichsten Städten Afrikas (vgl. ERNST 2006). Wie aus Tabelle 4 zu entnehmen ist, lebten im Jahr 1975 knapp

6,5 Millionen Menschen in Kairo. Diese Zahl dürfte sich bis heute verdoppelt haben. Im Jahr 2000 belief sich die EinwohnerInnenzahl Kairos auf knapp 10,5 Millionen Menschen. „*Fast jeder sechste Ägypter lebt heute in Kairo*“ (ERNST 2006). Mit dem zunehmenden und rasant wachsenden Bevölkerungswachstum spitzt sich auch die Wohnungssituation in Kairo immer mehr zu.

Die Wohnungsnot der ärmeren Bevölkerung weitete sich soweit aus, dass die Menschen begannen, die Friedhöfe im Osten und Süden der Altstadt zu bewohnen. Dieser Teil von Kairo wurde auch Totenstadt genannt. Es haben schon früher einige wenige Personen auf den Friedhöfen gelebt, doch in den Zeiten der



Grafik 9: Friedhofsiedlungen in Kairo
Quelle: Meyer G. 2004: 135

Wohnungskrise belief sich die Zahl der Bewohner der Friedhöfe auf 125.000 Menschen bis zur Mitte der 1980er Jahre. Noch absurder ist jedoch die Tatsache, dass sich die Entwicklung der Immobilienpreise auch auf die Totenstadt ausgewirkt hat. Da die Grabhäuser geräumig waren und meist über Wasser- und Stromanschluss verfügten, stiegen die Preise so stark, dass sie von den Familien, die freiwillig dort wohnten, nicht mehr bewohnt werden konnten, da sie es sich nicht mehr leisten konnten. (vgl. MEYER 2004: 135)



Grafik 11: Informelle Siedlungen in Kairo
Quelle: Meyer G. 2004: 138

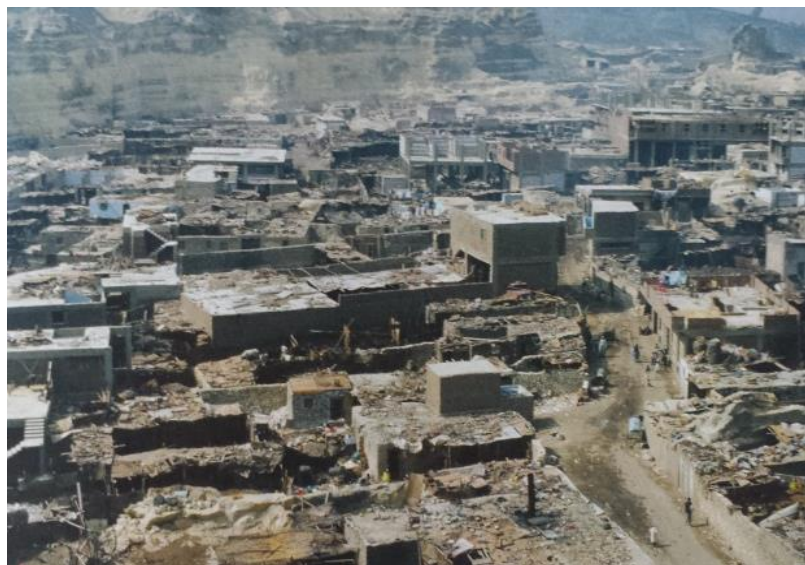
In 1996 lebten 52 Prozent der Bevölkerung Kairo in sogenannten informellen Siedlungen. Die illegalen Siedlungen wurden auf ehemaligem Bewässerungsland gebaut, was eigentlich verboten ist. Auch dieses Gesetz wurde, wie viele andere auch, auf Grund von mangelnder staatlicher Überwachung weitgehend ignoriert. Ein weiteres

Problem dieser Siedlungen ist das enorme Höhenwachstum auf bis zu acht Stockwerke. Die Grundstücke sind meist bis zu 100 Prozent überbaut und es gibt keine einzige Freifläche. In diesen Randgebieten der Stadt verzeichnet man eine extrem hohe Bevölkerungskonzentration. So lebten nordwestlich der Altstadt, in Al Munira, im Jahr 1996 rund 80.000 Menschen auf einem Quadratkilometer. Besonders im Sommer sind die Lebensbedingungen für die Bewohner unerträglich. Aufgrund der hohen Bebauungsdichte ist es in den Siedlungen sehr heiß und die Zufuhr von Frischluft ist fast unmöglich. Nach einigen Jahren wurden die neuen Stadtteile zwar an sanitäre Anlagen angeschlossen, jedoch war das Hauptproblem die

Abwasserbeseitigung.

(ebd.: 137f)

„Sofern überhaupt vorhanden, war die Kanalisation völlig unzureichend und häufig verstopft, so dass das stinkende Abwasser immer wieder die



Grafik 10: Squatter-Siedlungen in Kairo
Quelle: Meyer G. 2004: 139

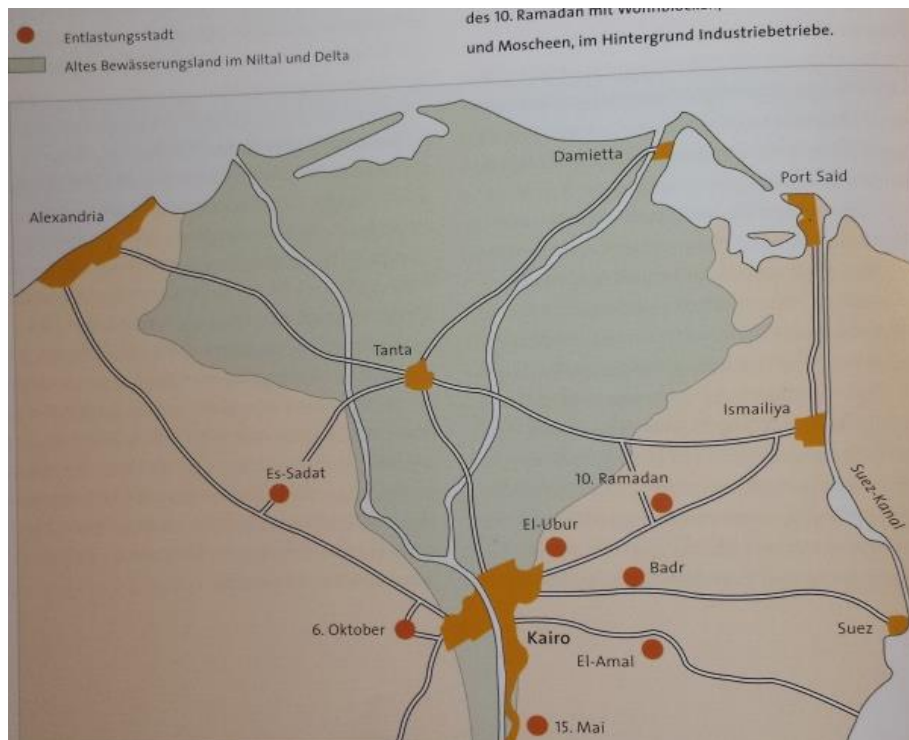
unbefestigten Straßen überflutete und in die Häuser eindrang. Dadurch stieg auch in diesen Siedlungen der Grundwasserspiegel so stark an, dass das Erdgeschoss in vielen Häusern nicht mehr bewohnt werden konnte. Anfang der 90er Jahre wurden die Infrastruktur und die Kanalisation verbessert“ (MEYER 2004: 138).

Für die ärmsten Bevölkerungsgruppen ist die einzige Option Staatsland zu besetzen, da sie sich weder in den informellen Siedlungen eine Bleibe leisten können, noch eine Sozialwohnung zugeteilt bekommen haben. In den 1950er Jahren begann die Landbesetzung dadurch, dass viele Menschen aufgrund von z.B. einer neuen Straßenbahntrasse gezwungen wurden, ihre Siedlung zu verlassen. Da sie sich nirgendwo anders eine Unterkunft leisten konnten, besetzten sie Staatsland. So entstand in den 1950er Jahren die Squatter-Siedlung Manshiet Nasr östlich der Altstadt. (vgl. MEYER 2004: 139)

In derartigen Quartieren sind religiös-soziale Spannungen vorprogrammiert, da vor allem hier Aktivitäten fundamentalistischer Organisationen damit etwas anfangen können (vgl. MEYER 1996: 7).

„Um ein unkontrolliertes Ausufern der Metropole durch Squatter-Siedlungen und [die] illegale Überbauung von Bewässerungsland zu verhindern“ (MEYER 2004: 139), hat man im Jahr 1977 mit dem Bau von Entlastungsstädten in der Wüste begonnen. Man wollte damit die Dezentralisierung der Industrie und der Bevölkerung erreichen. Die Dezentralisierung der Industrie hat geklappt, jedoch die der Bevölkerung nicht. Aufgrund der zu teuren Wohnungen in den Entlastungsstädten pendelten die Einwohner von Kairo zu den Entlastungsstädten und wieder retour. Dies änderte sich aber ab 1995 und die Entlastungsstädte vernahmen ein immer größeres Bevölkerungswachstum. (vgl. MEYER 2004: 139f)

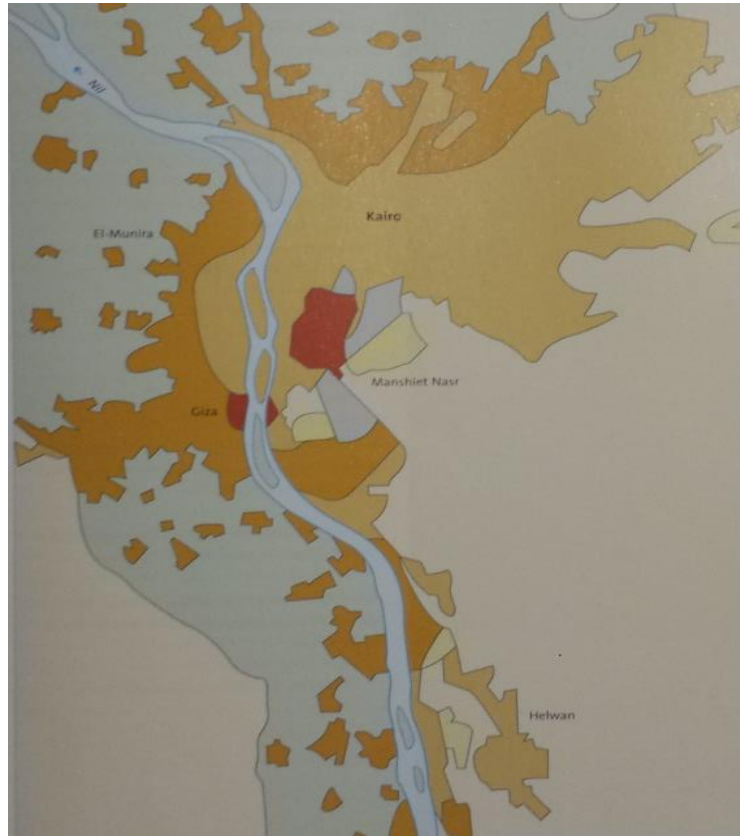
Ein großes Problem ist jedoch immer noch, dass viele Wohnungsbesitzer nur an der Kapitalanlage und der Spekulation interessiert sind. Sie lehnen das Vermieten ihrer Wohnungen weitestgehend ab, da Mieter in Kairo einen umfassenden Kündigungsschutz genießen. (vgl. MEYER 1996: 7)



Grafik 12: Entlastungsstädte in der Wüste um Kairo

Quelle: Meyer G. 2004: 140

In Grafik 13 ist die Aufteilung der Stadt Kairo gut zu erkennen. Die rote Fläche stellt die Altstadt Kairos dar. Das hellgraue Gebiet nord- und südöstlich der Altstadt sind die bewohnten Friedhöfe, auch Totenstadt genannt. Die beiden hellgelben Areale sind Squatter-Siedlungen auf Staatsland. Die hellorangene Ausdehnung stellt das Gebiet der staatlich geförderten Wohnungen dar. Die dunkelorangene Fläche sind die informellen Siedlungen auf Bewässerungsland, die sich immer weiter ausdehnen. Demnach ist die hellgrüne Fläche Bewässerungsland.



Grafik 13: Wohnungssituation in Kairo
Quelle: Meyer G. 2004: 133

4.1.2. Ökonomische Probleme Kairos

Auch die wachsende Kluft zwischen Arm und Reich ist in Kairo enorm. Im nördlichen Verwaltungsbezirk leben 70 Prozent unterhalb der Armutsgrenze, in Giza 48 Prozent und im Verwaltungsbezirk Kairo noch 35 Prozent. Die Armut in großen Teilen der Bevölkerung ist das schwerwiegendste Problem, das Kairo zu bestreiten hat. (vgl. MEYER 2004: 147)

Durch die enorme Armut hat Kairo mit unzähligen Krankheiten, wie bakteriellen Infektionen, Viren oder Infektionen durch Parasiten, sowie mit Unterernährung zu kämpfen. (vgl. <http://www.touregypt.net/de/cairo/cairostatistics.htm>) Auch die unzähligen Fahrzeuge, die sich täglich durch die Straßen der Stadt zwängen, stellen ein Problem dieser Stadt dar. Es soll eine zweite Metrolinie gebaut und das Hochstraßennetz ausgebaut werden, um dem hoffnungslos überlasteten Verkehrsnetz mit dem immer weiter wachsenden Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken. (vgl. MEYER 1996: 7)

Durch das gewaltige Verkehrsaufkommen und die Industrien zählt auch die Luftverschmutzung zu einem der gravierendsten Probleme Kairos. Die Kombination der Luftverschmutzung durch Fahrzeuge und Fabriken lassen den



Grafik 14: Abgaspanorama Kairo

Quelle: <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/12011394>

Grad der Luftverunreinigung in der Stadt zu einem der höchsten in der Welt ansteigen. (vgl. <http://www.touregypt.net/de/cairo/cairostatistics.htm>) „2,1 Prozent aller Todesfälle resultieren aus der schlechten Luftbeschaffenheit.“ (<http://www.touregypt.net/de/cairo/cairostatistics.htm>)

Die Umweltprobleme, mit denen Kairo zu kämpfen hat, sind ein Nebenprodukt der Bevölkerungsexplosion und der zu großen Ausbreitung der Industrie. Auch die Wasserverschmutzung stellt in Kairo ein großes Problem dar. Industrielle und unbehandelte Abwässer werden in den Nil geleitet und gelangen von dort in die Gewässer und sogar ins Grundwasser. 8500 Tonnen an Feststoffabfall und 30 Tonnen an Sondermüll fallen in Kairo jeden Tag an. Die Müllbeseitigung scheint unmöglich. (vgl. <http://www.touregypt.net/de/cairo/cairostatistics.htm>)



Grafik 15: Müllberge in Kairo

Quelle: <http://www.allmystery.de/themen/mg57777>

4.2. Lagos – Stadtentwicklung

Die Entwicklung der Stadt Lagos hat schon in der vor- und frühkolonialen Zeit, nämlich im 17. Jahrhundert, begonnen. In den Anfängen der Stadt lebten dort die Aworis, die einem Stamm der Yoruba angehörten, und gründeten dort erste Siedlungen. Sie betrieben auf den Inseln vorwiegend Fischerei und Landwirtschaft. Den Namen Lagos gaben der Stadt portugiesische Händler, die sich Mitte des 18. Jahrhunderts dort niederließen. Vermutlich auch aufgrund der günstigen Lage bewies sich Lagos als wirtschaftliches Zentrum. Hier wurde vor allem mit Produkten aus dem Hinterland gehandelt. Aber auch der Sklavenhandel, der sich als sehr profitabel herausstellte, verlieh der Stadt bis zum Ende des 18. Jahrhunderts einen enormen Aufschwung, welcher auch mit einem großen Bevölkerungswachstum einherging. Um 1851 wurde Lagos von den Briten besetzt und der Sklavenhandel unterbunden. Anstelle des Handels mit Menschen trat nun der Außenhandel mit tropischen Agrarprodukten, welcher bis zum Ende des 19. Jahrhunderts anhielt. Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts wurde Lagos zum wichtigsten Handelszentrum Nigerias. Dadurch und auch durch die Verbesserung der infrastrukturellen Institutionen – Ausbau der Straßen, Bau der Eisenbahn als auch die Erweiterung der Hafenanlagen – wurde das Wirtschaftswachstum Lagos' angetrieben. Während der Jahre von 1900 bis 1945 wurde Lagos auch immer mehr zu einem politischen Drehpunkt des Landes. Im Jahr 1901 ernannte man Lagos zur Hauptstadt Nigerias, was zur Folge hatte, dass die Stadt eine Zunahme an administrativen Funktionen verbuchte, und, dass in der öffentlichen Verwaltung mehr Beschäftigung aufkam. Außerdem wurde die Infrastruktur Lagos', vor allem das Schienennetz, noch weiter ausgebaut, was zu einer Erhöhung der Handelsbeziehungen mit dem Hinterland führte. Die rasante Ausdehnung des Handelsbereichs hatte zur Folge, dass die Bevölkerung stark anwuchs. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 6-9) *„1866 wurden in Lagos nur 25 000 Einwohner gezählt – 1901 waren es bereits 40 000 und 1950 gar 250 000“* (MABOGUNJE 1976: 33). Gab es zuvor in Lagos nur den Industriezweig des Druckereigewerbes, welcher wichtig war, so wandelte sich Lagos nach 1945 zum führenden Industriestandort des Landes. In Lagos konzentrierte sich plötzlich alles – der Dienstleistungs- und Verwaltungsbereich,

das kulturelle Zentrum und natürlich die Industrie. Die Entwicklung Lagos' zum wichtigsten Beschäftigungszentrum der verarbeitenden Industrie in Nigeria war auch der Grund für die plötzliche Bevölkerungsexplosion. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 9f) „1977 waren über 30 % aller Industriebeschäftigten des Landes in Lagos tätig und etwa 43 % aller Industriebetriebe hier konzentriert“ (MAIER und HUBER 1989: 10). Zusätzlich stieg die Attraktivität der Stadt durch die Erlangung der Unabhängigkeit im Jahr 1960. Immer mehr Menschen zogen in der Hoffnung auf Arbeit und ein besseres Leben nach Lagos. Wie so oft beziehungsweise in den meisten Megastädten wurden auch hier viele Menschen enttäuscht und in weitere Armut getrieben. Dadurch entwickelte sich eine ungeplante Stadt-Rand-Entfaltung. Eine große Masse strömte in die Peripherie von Lagos und die Behausungen entwickelten sich chaotisch. Sanitäre Einrichtungen und infrastrukturelle Anlagen fehlten hier größtenteils. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 10f)

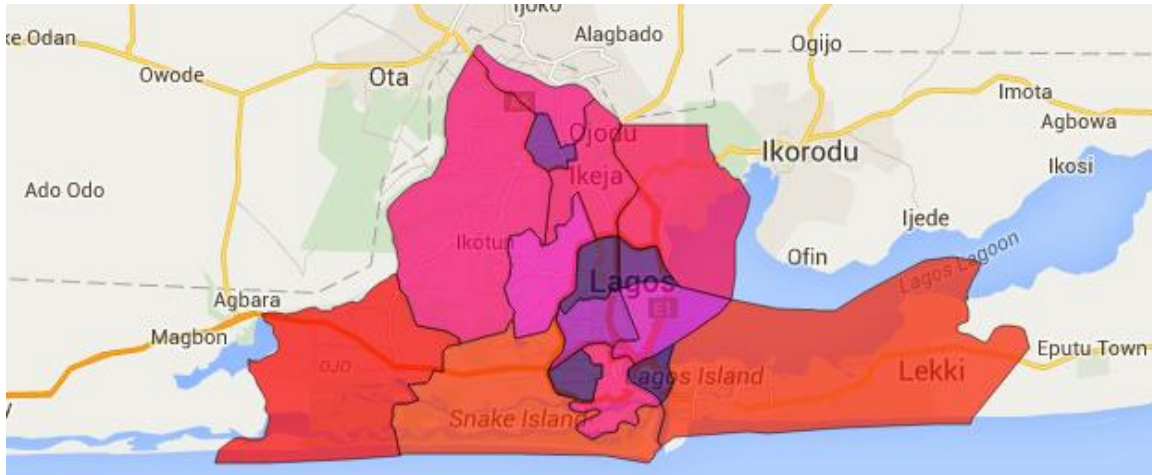


Grafik 16: Lagos, Nigeria

Quelle: <http://www.welt.de/wissenschaft/article930699/Boomende-Mega-Staedte-fressen-das-Land-auf.html>

4.2.1. Wohnungsnot und Elendsviertel in Lagos

Zu Beginn des Kapitels soll nochmals kurz die Bevölkerungsentwicklung im Laufe der letzten Jahrzehnte gezeigt werden.



Grafik 17: Megastadt Lagos

Quelle: http://www.citypopulation.de/php/nigeria-metrolagos_d.php

In der obenstehenden Grafik sieht man die Agglomeration Lagos und ihre flächenmäßige Ausbreitung. In der folgenden Tabelle wird die Bevölkerungsentwicklung aufgezeigt.

	1975	2000	2003	2005	2015*
Metropolregion Lagos	1.900.000	8.700.000	10.100.000	10.886.000	~ 17.000.000

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung Lagos 1975-2013;

Quelle: <http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf>

* hochgerechnete Schätzung

Neben Kairo ist Lagos die bevölkerungsreichste Stadt Afrikas (vgl. ERNST 2006). Die Bevölkerungszahl hat sich in den 30 Jahren von 1975 bis 2005 mehr als verfünffacht. Kaum eine andere Stadt weltweit wächst so schnell wie Lagos. (ebd.) Die Metropole weist aktuell eine Wachstumsrate von 4,51 Prozent pro Jahr auf. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS 2003: 76) Im Jahr 1950 betrug die Einwohnerzahl Lagos' nur 288.000, jedoch mit einer Wachstumsrate von 7,5 Prozent pro Jahr. Von 1975 bis 2000 hatten nur drei der weltweiten Megastädte

eine Wachstumsrate über 4 Prozent. Dazu gehörte auch Lagos mit einer Wachstumsrate von 6,1 Prozent pro Jahr. (ebd.: 77) Die Wachstumsrate ist zwar gesunken, dennoch zählt Lagos zu den am schnellsten wachsenden Städten weltweit mit einer voraussichtlichen Bevölkerungszahl von knapp 17 Millionen Menschen im Jahr 2015.

Die Bevölkerungsexplosion bringt aber eine Reihe von Problemen mit sich. Allen voran die Wohnungsnot in der Megastadt. Maier und Huber definieren die Wohnungssituation nach Aderibigbe wie folgt:

„Die starke Bevölkerungszunahme und die naturräumlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des Raumes Lagos verursachten viele Probleme für die Stadtverwaltung bezüglich der quantitativen und qualitativen Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum. Dieser Druck auf den Wohnungsmarkt sollte durch Neubaugebiete am Stadtrand und durch Auffüllung des innerstädtischen Gebiets mit Wohnraum gemindert werden. Alte Wohnviertel (auf Lagos Island) werden wegen schlechtem baulichen Zustand und mangelhafter sanitärer Ausstattung von den besser verdienenden Bevölkerungsschichten immer mehr gemieden [...]“ (MAIER und HUBER 1989: 17).

Viele dieser alten Wohnviertel werden von dem armen Teil der Bevölkerung bewohnt. Die Häuserdichte steigt in diesen Teilen der Stadt immer weiter und die Belegungszahlen sind zu hoch. Es kommt nicht selten vor, dass bis zu vier Personen in einem einzigen Zimmer unterkommen. Auch die sanitären Einrichtungen sind mangelhaft bis kaum vorhanden und somit weisen diese Areale slumähnlichen Charakter auf. Der Autor Aderibigbe nennt diese Gebiete „Low-grade-neighbourhoods“. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 17-19)



Grafik 18: Dicht besiedelter und stark verschmutzter Slum in Lagos

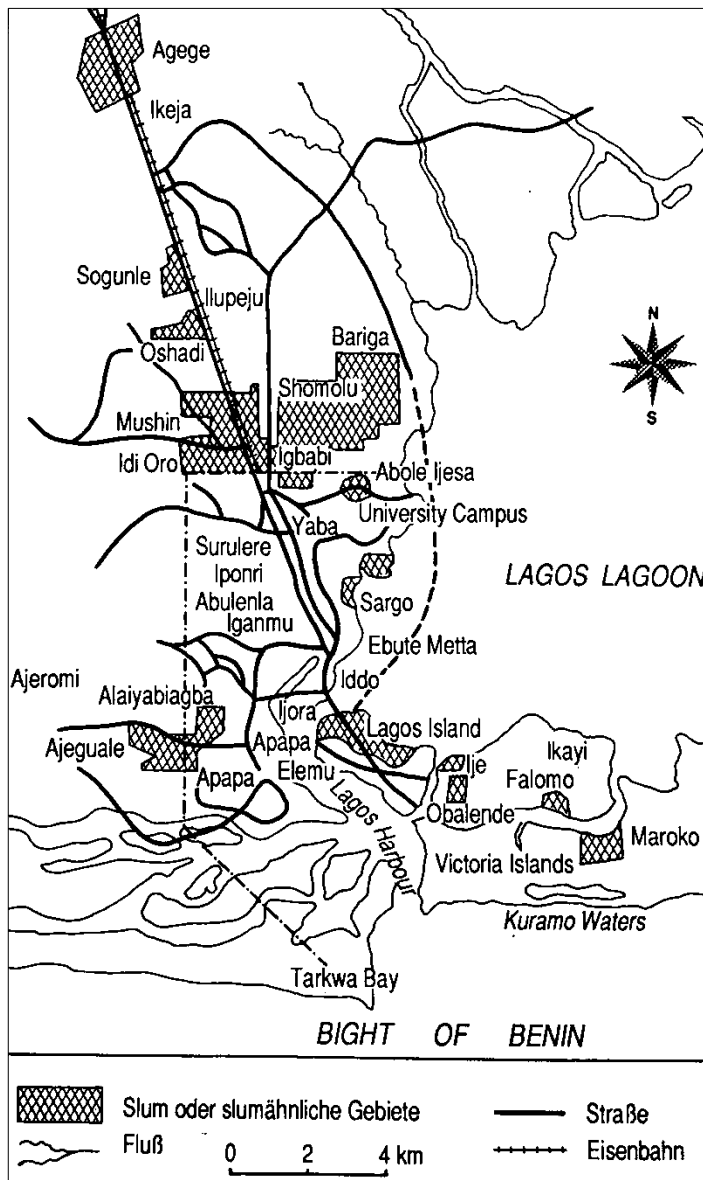
Quelle: <http://www.trip.me/blog/powerful-images-largest-slums-in-the-world/>

In Lagos hat man es neben den „Low-grade-neighbourhoods“ jedoch auch mit richtigen Slumgebieten zu tun. Die Ausprägung der Slums in Lagos ist enorm. Im Jahr 1973 lebten ungefähr 60 % der Bevölkerung Lagos' in Slums oder slumähnlichen Arealen. Diese Gebiete entwickelten sich aufgrund des rasanten Anstiegs der Bevölkerungszahl zu schnell von einer kleinen Stadt zu einer weitläufigen Großstadt. Mit dem raschen Anstieg der Bevölkerungszahl konnte weder die Stadtplanung, noch das Arbeitsplatzangebot mithalten. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 22f) *„Die zahlreichen Zuwanderer waren aufgrund des ungenügenden Wohnungsangebotes und der niedrigen oder nicht vorhandenen Einkommen gezwungen, sich in einer ungeplanten, überfüllten und wenig begehrenswerten Umgebung anzusiedeln“* (MAIER und HUBER 1989: 23).



Grafik 19: Slum in Lagos

Quelle: <http://www.trip.me/blog/powerful->



Die Slums von Lagos findet man über die ganze Stadt verteilt. Dazu gehören Agege, Oshodi, Mushin, Shomolu, Ebute-Metta, Ajeromi, Zentral-Lagos, Ajegunle, Victoria Island West (Maroko) und Igbobi. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 24)

Grafik 20: Slum oder slumähnliche Gebiete in Lagos 1982
Quelle: MAIER und HUBER 1989: 24

Lagos zählt heutzutage zu den ärmsten Megastädten der Welt. Schätzungen zufolge leben 50 bis 70 % der Bevölkerung Lagos' in Elendsvierteln. (vgl. ERNST 2006) 53 % der Haushalte in Lagos leben unter der Armutsgrenze. (vgl. GLOBAL REPORT ON HUMAN SETTLEMENTS 2003: 284) Lagos wächst durch den enormen täglichen Zustrom an Menschen aus dem Umland, die sich Arbeit und ein besseres Leben erhoffen, so rasch, dass man tatsächlich nicht weiß, wie viele Menschen wirklich in der Megastadt Lagos leben (vgl. ERNST 2006). Zusätzlich zu der Migration der Menschen aus dem Umland kommt noch die natürliche Zunahme an EinwohnerInnen durch die Geburten hinzu (ebd.) Die

Stadtverwaltung bzw. die Stadtregierung ist mit der qualitativen und quantitativen Bereitstellung an Wohnraum für die Massen an Menschen überfordert. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 17) Somit entstehen vor allem durch die Zugewanderten immer mehr informelle Siedlungen und das spontane Bauen nimmt zu. Es laufen zum Beispiel Stadtautobahnen mitten durch diverse Stadtviertel, und zerteilen diese. In den Vororten kommt es nicht selten vor, dass Wohngebiete direkt an Müllhalden grenzen und sich die Menschen dort durch das Durchsuchen und Verkaufen von Abfällen, so gut es geht, ihr Überleben sichern. Wie in so vielen Städten stellt auch in Lagos die Beseitigung des Mülls und die Versorgung der Haushalte mit Trinkwasser ein großes Problem dar. Beide funktionieren nur sehr mangelhaft, was wiederum zu gesundheitlichen Problemen und Umweltdefiziten führt. Ein nie enden wollender Teufelskreis, da auch hier wieder die Ärmsten der Bevölkerung zuerst betroffen sind (vgl. ERNST 2006)

In Lagos dient das Stadtviertel Maroko als Beispiel dafür, wie ungeregeltes und unkontrolliertes Wachstum aussieht. Maroko zählt zu den Elendsvierteln von Lagos und liegt an der Südostseite der Stadt. Einige Stadtteile, wie z.B. Victoria Island, sind ein Abbild des Reichtums durch das Geschäft mit dem Öl. Diese stehen in einem scharfen Kontrast zu den zahlreichen Elendsvierteln, wie Maroko eines ist. Die hygienischen Zustände sind katastrophal. Für die Massen an Menschen, die hier Arbeit suchen, stellen diese Viertel jedoch eine billige Wohnungslösung dar. Diese Behausungen sind aber leider alles andere als human. Bei Sturmfluten werden die Unterkünfte nicht selten unter Wasser gesetzt. Besonders die Belegungsdichte ist in Elendsvierteln sehr hoch. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 22-24) Das zeigt schon die Belegungsdichte Anfang der 80er Jahre. 94 % aller Haushalte in Lagos waren hinsichtlich ihres Wohnraums auf einen einzigen Raum beschränkt. Hingegen hatten nur 1,6 % der Bevölkerung ein ganzes Gebäude zum Wohnen. Aber auch hier gibt es je Stadtviertel starke Unterschiede. Bezieht man sich auf den Vergleich zwischen dem gehobenen Viertel Ikoyi und der „Low-grade-Area“ Island-Nord, so hatte man Anfang der 80er Jahre im gehobenen Viertel eine Belegungsdichte von 9800 Personen pro Quadratkilometer und in Island-Nord eine Dichte von 215.000

Personen pro Quadratkilometer. Diese Gegebenheit hat sich bis dato nicht verbessert. (ebd.: 19)

Wie schon erwähnt, sind in den Elendsvierteln die sanitären Einrichtungen sehr mangelhaft bis gar nicht vorhanden. Im Elendsviertel Abule-Ijesha hatten 96,7 % und in Ilasamaja 82 % der dort wohnenden Bevölkerung Anfang der 80er Jahre keinen Zugang zu fließendem Wasser. In Mushin und Ajegunle hatten 99,2 % bzw. 91,9 % keine Toilettenspülung. Noch erschreckender ist die Tatsache, dass im Jahr 1982 bei einer Untersuchung erhoben wurde, dass 14,7 % der Haushalte in Abule-Ijesha und 6 % der Haushalte in Ilasamaja über absolut keine Toiletten verfügten. (ebd.: 24) *„Diese Haushalte waren also auf öffentliche Einrichtungen (soweit vorhanden), auf Nachbarhäuser oder auf das nächste Gebüsch angewiesen“* (MAIER und HUBER 1989: 24).

4.2.2. Probleme der Stadtentwicklung

Eines der größten Probleme stellt die Wasserversorgung in Lagos dar. Laut dem UN-Report „The Challenge of Slums“ aus dem Jahr 2003 haben in Lagos nur 25,7 % der Haushalte innerhalb von 200 Metern Zugang zu Wasser. (vgl. GLOBAL REPORT ON HUMAN SETTLEMENTS 2003: 275) Die drei Hauptflüsse für die Wasserversorgung Ogun, Owo und Iju decken bei weitem nicht den Bedarf, den Lagos hat. Noch dazu hat die Wasserversorgung nur eine geringe Priorität und somit werden Verbesserungen oder gar Erweiterungen der Wasserversorgung immer wieder hinausgezögert. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 38f) *„Ein Hauptproblem ist dabei [auch], daß die Verteilungsmöglichkeiten nicht mit dem steigenden Wasserbedarf mithalten können, da heute die gesamte Verteilung nur durch zwei Wasserwerke erfolgt“* (MAIER und HUBER 1989: 39). Ein weiteres Problem stellt auch die Wasserversorgung in informellen Siedlungen dar, da die Menschen ihr Wasser von privaten Wasserverkäufern beziehen und diese die Preise unkontrolliert festsetzen können. Somit werden sehr oft überhöhte Preise für das Wasser verlangt. (vgl. ERNST 2006)

Ein weiteres großes Problem in Lagos ist die Abwasserbeseitigung. Durch die unzureichende Entsorgung der Abwässer ist auch die Bevölkerung gesundheitlich sehr gefährdet. Oftmals fehlt die Beseitigung der industriellen

Abwässer komplett und sie werden einfach in den nächsten Fluss bzw. Sumpf entsorgt. Die „Beseitigung“ der Abwässer der informellen Siedlungen reicht von der Aufbewahrung in Eimern und Entsorgung in den Hafen bis zu Latrinenbaus, bei denen die Fäkalien neben den Häusern in der Erde eingegraben werden. Nur wenige Haushalte verfügen über eine Toilettenspülung – zum einen ist es zu teuer – ein Großteil der Bevölkerung kann sich eine Spülung nicht leisten – und zum anderen würde die Wasserversorgung nie ausreichen, wenn alle Haushalte in Lagos eine Toilettenspülung hätten. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 39f) Im Jahr 2003 hatte nicht einmal die Hälfte aller Haushalte – genau genommen 49,2 % - eine Einrichtung für die Abwasserbeseitigung im Haus. (vgl. FINANCING URBAN SHELTER: Global Report on Human Settlement 2005: 219) Durch diese Beseitigungsweisen ist das Gesundheitsrisiko für die Menschen, die in Lagos leben, nicht zu übersehen. Auch das Fischsterben ist eine weitere Folge dieser unzureichenden Abwasserbeseitigung. Die Zersetzung der Exkremente braucht Sauerstoff, welcher den Fischen im Wasser weggenommen wird. Aber auch durch den Verzehr von Fisch, der aus Lagos' Gewässern kommt, ist man einem gesundheitlichen Risiko ausgesetzt. (vgl. MAIER und HUBER 1989: 40)



Grafik 21: Verschmutzung eines Flusses in Lagos
 Quelle: <http://www.nairaland.com/1212246/fashola-destroys-slums-lagos-leaving/14>

Auch die Abfallbeseitigung stellt durch das enorme Aufkommen an Müll – rund 500.000 Tonnen – eine Herausforderung dar. Laut den Federal Office of Statistics aus dem Jahr 1985 wird der Müll von nur 20 % der Haushalte von organisierten Müllabfuhrunternehmen entsorgt. Die restliche Bevölkerung entsorgt ihren Müll selbst, indem sie ihre Abfälle an beliebigen Plätzen

deponieren. Auch die Landauffüllung stellt eine Alternative für die Beseitigung des enormen Aufkommens an Müll dar. Hierbei wird der Müll so klein wie möglich gepresst, und in Senken gelagert. Dies birgt jedoch auch wieder ökonomische Probleme, wie die Methangasbildung, die Grundwasserverschmutzung und die Bildung von Krankheiten. (ebd.: 40f)

Die Überlastung des Verkehrsnetzes ist auch ein Problem, mit dem die Megastadt zu kämpfen hat. Das Straßennetz weist eine Länge von rund 350 Kilometer auf und rund 120.000 Fahrzeuge bewegen sich auf Lagos' Straßen. (ebd.: 41f) *„Es herrscht ein solches Verkehrsaufkommen, dass man für eine einfache Strecke, z.B. zur Arbeit, locker 60 Minuten einplanen muss“* (ERNST 2006). Aber auch die Lagosianer selbst tragen zum Verkehrschaos bei: es fehlt Disziplin beim Fahren bzw. wird rücksichtslos gefahren und die Verkehrsregeln werden nicht berücksichtigt (vgl. MAIER und HUBER 1989: 43).

Soziale Notstände und eine extrem hohe Arbeitslosigkeit sind die Folgen der Bevölkerungsexplosion in Lagos. Dadurch gibt es in der Megastadt eine sehr hohe Kriminalitätsrate. Hauseinbrüche, Raub auf offener Straße und Autodiebstähle sind alltäglich. Weder die Polizei, noch der Staat kommen gegen die organisierte Kriminalität, die oftmals von organisierten Banden ausgeht, an. Es wird auch vermutet, dass die Polizei teils mit den Banden zusammenarbeitet. Dadurch kann auch nicht viel gegen die vorherrschende Kriminalität unternommen werden. Auffallend ist auch, dass die meisten Delikte aus den „low-grade-residential-areas“ stammen, nämlich aus den Armen- und Elendsvierteln. In den besseren Wohnbezirken ist nur eine geringe Anzahl an Delikten verzeichnet worden, was auch an der starken Bewachung der Gebiete liegt. (ebd.: 42f)

4.3. Mexiko-City – Stadtentwicklung

Um 1300 erreichte das Nomadenvolk der Azteken die fruchtbare Kulturlandschaft der Mesa central. Diese war jedoch schon von verschiedensten Stadtstaaten besetzt, und so blieben den Azteken als Siedlungsraum nur die Ufersümpfe und die flachen Inseln im salzhaltigen Texcoco-See. Auf einer dieser Schilfinselfn gründeten sie in den Jahren zwischen 1320 und 1350 Tenochtitlán – das heutige Mexiko-City. In den weiteren Jahren eigneten sich die Azteken weite Teile des Landes an. Ihre selbst errichtete Hauptstadt wurde von ihnen noch weiter ausgebaut. Pyramiden, Tempel und Paläste zierten das Zentrum ihres Gebietes. Um 1500 wohnten bereits rund 80.000 EinwohnerInnen in der schon damals größten Stadt Mexikos. (vgl. BRONGER 2004: 23) Über etwa 200 Hektar dehnte sich die damals größte Stadt Mexikos aus, welche aus dem Wasser heraus aufgebaut wurde (vgl. RIBBECK 2002: 18).



Grafik 22: Tenochtitlán - die Anfänge von Mexiko-City

Quelle: <http://www.mexicolore.co.uk/aztecs/spanish-conquest/road-cortes-followed-to-reach-tenochtitlan>

Die Stadt war sehr gut ausgebaut: die Trinkwasserversorgung wurde durch ein Aquädukt gewährleistet, der See, der aus Süß- und Salzwasser bestand, wurde

durch ein Dammsystem getrennt, welches auch vor Überflutung schützen sollte. Die Dämme dienten aber gleichzeitig auch als Verkehrswege und stellten eine Verbindung der Stadt mit dem Festland dar. In den „schwimmenden Gärten“, auch chinampas genannt, lebte und arbeitete die einfache Bevölkerung. Diese chinampas waren auf erdbeschichteten Flößen gebaut und gestatteten mehrere Ernten im Jahr. Diese Ernten stellten zusammen mit dem Fischfang die Grundversorgung der Bevölkerung dar, wobei diese jedoch durch die wachsende Einwohnerzahl zunehmend durch den Import von Nahrungsmitteln ergänzt wurde. (vgl. RIBBECK 2004: 18)

Im Jahr 1521 nahm Hernan Cortes mit seinen Armeen die infrastrukturell hochentwickelte Stadt ein. Damals lebten schon mehr als 200.000 Menschen hier. (vgl. RÜHLE 2008: 37) *„Aufgrund der fruchtbaren Böden, des Vorhandenseins von ausreichend Wasser und des vorherrschenden Klimas wurde die Stadt auch von den Konquistadoren zur neuen Kolonialmetropole“* (FELDBAUER et al. 1997: 282-283).

Im Jahr 1523 wurde auf den Ruinen der Tenochtitláns eine neue Stadt errichtet, die man Mexiko-Stadt nannte. Im 17. Und 18. Jahrhundert wuchs nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die städtischen Betriebsamkeiten nahmen zu. Dem gegenüber wuchs jedoch die Fläche der Stadt nur sehr stoisch. (vgl. RIBBECK 2004: 20) Im Jahr 1790 belief sich die Bevölkerungszahl in Mexiko-Stadt bereits auf 105.000 Menschen. Nach dem Unabhängigkeitskrieg im Jahr 1821 stieg die Zahl der EinwohnerInnen auf 180.000. (vgl. GORMSEN 1994: 77)

Die zur Hauptstadt ernannte Mexiko-Stadt blühte auf. Um 1900 richtete man in der Stadt die erforderliche Infrastruktur ein. Es wurden neue Prachtstraßen gebaut und prunkvolle Gebäude errichtet, um mit den europäischen Metropolen konkurrieren zu können. Die Wichtigkeit der Hauptstadt wurde durch die Ansiedlung und Entstehung der ersten Industriebetriebe nochmals verstärkt. Auch der Bau von Eisenbahnen und die Elektrisierung der Stadt trugen dazu einen wesentlichen Anteil bei. Die Stadt begann zum leitenden Wirtschaftszentrum aufzusteigen und das ließ auch die Bevölkerungszahl in die Höhe schnellen. Zu dieser prosperierenden Zeit zählte man schon rund 350.000 EinwohnerInnen. (vgl. RIBBECK 2004: 22)

Die Zeit war durch die Mexikanische Revolution gekennzeichnet und damals ließ das Bevölkerungswachstum etwas nach (ebd.). Aber schon kurz nach der Revolution in Mexiko von 1910 bis 1921 setzte ein enormer Anstieg der Bevölkerungszahl ein (GORMSEN 1994: 91). Dieser Aufschwung der Einwohnerzahl lässt sich auch darauf zurückführen, dass sich eine neue städtische Elite herausbildete und wichtige nationale Institutionen errichtet wurden (vgl. RIBBECK 2004: 22). Seit den 1920er Jahren setzte eine Veränderung der Stadt ein. Es bildeten sich neue Schichten und soziale Gruppierungen. Auch der enorme Fluss an Migranten, der in die Stadt strömte, hörte nicht auf. Die Migranten suchten neben einem Platz in der Stadt auch einen Platz in der Gesellschaft. (vgl. JACHNOW 2008: 45) Neben dem wirtschaftlichen Interesse nahm also auch die demographische Konzentration weiter zu, so dass um 1930 bereits über eine Million Menschen in Mexiko-Stadt lebten (vgl. RIBBECK 2004: 22).

In den 1940er Jahren wurde Mexiko-City von einer Industrialisierungswelle ergriffen und ein Großteil der wichtigsten Einrichtungen des ganzen Landes sammelte sich in der Hauptstadt Mexiko-City an. Durch den anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwung erreichte auch bald danach die Bevölkerung die Drei-Millionen-Grenze. War die Hauptstadt bis dahin kompakt und übersichtlich, erstreckte sie sich nun auch ins Umland. (ebd.: 24) In diesen Jahren wurde die Stadt erstmals räumlich ausgedehnt, um mit dem enormen Bevölkerungswachstum Schritt halten zu können. Die Vororte wurden integriert und zählten schon bald mehr Einwohner als der Stadtkern, der „Distrito Federal“. (vgl. FELDBAUER et al. 1997: 288) Nördlich der Stadt entstanden gewaltige Industriegebiete und auch die Dörfer im Umland blieben nicht von der Verstädterung verschont (vgl. RIBBECK 2004: 24). *„In den 60er Jahren konnte schon von einer Metropolisierung die Rede sein, weil die Verstädterung weit über den Distrito Federal hinaus auf das angrenzende Bundesland – den Estado de México – übergriff“* (RIBBECK 2004: 24).

Durch den wirtschaftlichen Boom und die zunehmende Industrialisierung in der Hauptstadt in den 60er und 70er Jahren entstanden regelrechte Massen der Zuwanderung, die von dem Stadtkern nicht mehr aufgenommen werden konnten. (vgl. RIBBECK 2004: 24) Geschah die Ausdehnung am Anfang vor allem im

Süden der Stadt, so wurden in den Jahren von 1950 bis 1980 auch der Norden und Osten Teil von Mexiko-Stadt (vgl. FELDBAUER et al. 1997: 288f). Die stadtnahen Hänge und die Peripherie wurden von den MigrantInnen bewohnt, da der Boden dort noch billig und leistbar war. In den sumpfigen Randgebieten des Texcoco-Sees und der zerspaltenen und unebenen Hügellandschaft im Westen versuchte die Unterschicht, sich eine Existenz aufzubauen. Die Mittel- und Oberschicht hingegen zogen in die Wohngebiete im Süden und Nordwesten der Stadt. Eine Verschärfung der sozialräumlichen Segregation blieb dabei nicht aus und die Grundmuster des spontanen Bauens zeichneten sich ab, welche teilweise bis heute noch feststellbar sind. (vgl. RIBBECK 2004: 24)

In den 1980er Jahren prägte eine wirtschaftliche Krise die Stadt, woraufhin das Wirtschaftswachstum sank. Die Stadt musste mit weiteren Krisen und Katastrophen kämpfen, wobei eine der verheerendsten das Erdbeben von 1985 war. Positiv war zu dieser Zeit jedoch der damit einhergehende Rückgang des Bevölkerungswachstums, welcher in den 70er Jahren 4 % p.a. betrug und nach den Krisen auf 2 % p.a. schrumpfte. Seitdem bestimmt nicht mehr die Zuwanderung die Entwicklung der Bevölkerung in Mexiko-Stadt, sondern das natürliche Wachstum. (ebd.) Mit den wirtschaftlichen und demographischen Faktoren gehen aber auch einige Probleme einher. Die immer größer werdende Stadt wurde bald zu einem Synonym sozialer Disparitäten und auch ökologische Probleme zeichneten sich ab. (vgl. FELDBAUER et al. 1997: 283) Die Kluft zwischen Arm und Reich und zwischen der formellen und der informellen Wirtschaft wird immer größer (vgl. RIBBECK 2004: 24).

In der Megastadt Mexiko-Stadt leben gegenwärtig rund 20 Millionen EinwohnerInnen und die Stadt erstreckt sich über 1.300 km². Prägend für die Stadt ist die Teilung der Fläche in den Distrito Federal und den Estado de México, welche gesäumt sind von großräumigen Disparitäten und extremen sozialen und städtebaulichen Kontrasten. (ebd.: 30) Um die Größe der Stadt zu verdeutlichen, hat Eckhart Ribbeck geschrieben:

„Die Megastadt besitzt rund 1.500 Stadtviertel oder colonias, 300 Märkte, 3000 Schulen, 115 Kliniken und 300 öffentliche Parks und Gärten. Die großen Verkehrsachsen bilden das Grundgerüst der Stadt [...]. Auf den Straßen bewegen sich 4 Millionen Autos, 7000 Autobusse,

100.000 Kleinbusse und Taxis. Die im Vergleich zu anderen lateinamerikanischen Metropolen gut ausgebaute Metro hat eine Netzlänge von über 200 km und befördert rund 6 Millionen Menschen täglich“ (RIBBECK 2004: 30).



Grafik 23: Ausdehnung Mexiko-City

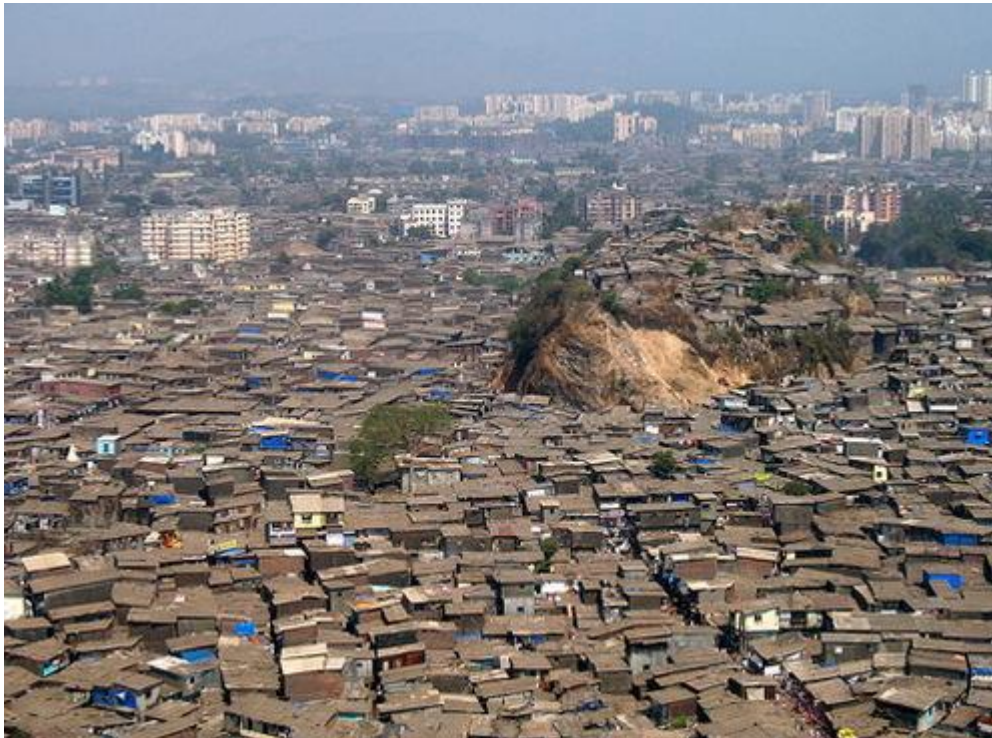
Quelle: <http://www.vijesti.me/media/slika/31/308082.jpg>

Aber neben den enormen Einrichtungen und der Infrastruktur dieser Stadt, sind auch die Fragmentierung und die Segregation prägend. Die Stadt wird politisch-administrativ in die oben genannten Stadtareale geteilt – in den Distrito Federal und in den Estado de México – und sozial gespalten in Nord und Süd. Aber auch in der westlichen und der östlichen Stadthälfte herrschen radikale Unterschiede, die Lebensbedingungen betreffend, vor. In der westlichen Hälfte gibt es moderne Zentren, öffentliche Einrichtungen und eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Im östlichen Teil hingegen gibt es dies alles nur sehr heruntergekommen. (vgl. RIBBECK 2004: 30)

Dennoch ziehen die reichen Stadtviertel ihren Vorteil aus dem armen Teil der Bevölkerung. *„Die etablierten Stadtzonen bieten Beschäftigung und profitieren gleichzeitig von den niedrigen Löhnen und billigen Dienstleistungen der Arbeit suchenden Massen“* (RIBBECK 2004: 30).

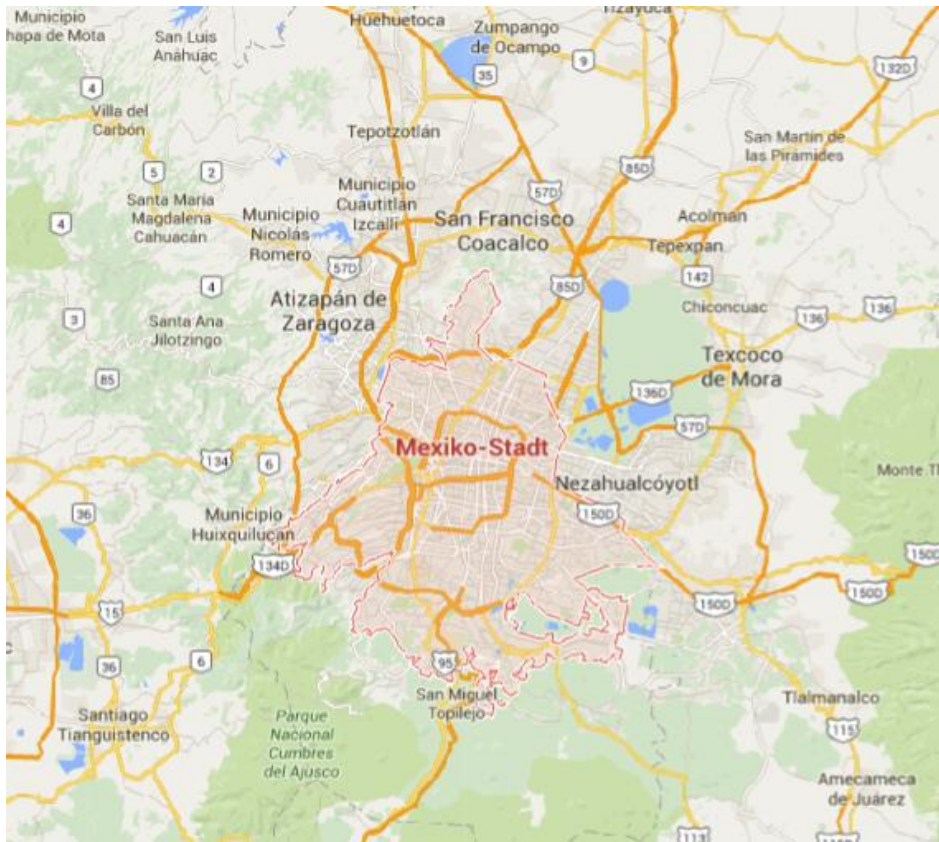
Der Raum in Mexiko-Stadt wird knapp und auch um das Hochtal gibt es so gut wie kein Bauland mehr. Die reichen Wohnareale breiten sich immer mehr nach Nordwesten aus, wohingegen am entgegengesetzten Ende der Stadt, nämlich im

Südosten, die arme Siedlungszone ins Unermessliche wächst. (vgl. RIBBECK 2004: 30) „Insgesamt lebt rund 60 % der metropolitanen Bevölkerung in irregulären oder irregulär entstandenen Selbstbaugebieten, die insgesamt 650 km² oder 50 % der Stadtfläche einnehmen“ (RIBBECK 2004: 30).



Grafik 24: Elendsviertel in Mexiko-City
Quelle: <http://www.peakoil.com>

4.3.1. Bevölkerungsentwicklung in Mexiko-Stadt



Grafik 25: Ausdehnung Mexiko-Stadt

Quelle: <https://www.google.at/maps/place/Mexiko-Stadt,+Hauptstadtdistrikt,+Mexiko/@19.390519,-99.4238064,10z/data=!3m1!4b1!4m2!3m1!1s0x85ce0026db097507:0x54061076265ee841>

Auf Grafik 16 kann man die flächenmäßige Ausdehnung von Mexiko-Stadt gut erkennen. Die Stadt erstreckt sich über 1.300 km² und ist, wie schon erwähnt, in zwei Hälften geteilt (vgl. RIBBECK 2002: 30).

Enorm ist jedoch die Population von Mexiko-Stadt:

	1975	2000	2003	2015*
Mexiko-Stadt	10.700.000	18.100.000	18.700.000	20.600.000

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung Mexiko-Stadt, 1975-2015

Quelle: <http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf>

* hochgerechnete Schätzung

Auf der Weltrangliste der größten Städte der Welt belegte Mexiko-City im Jahr 2005 noch den zweiten Platz. Hochrechnungen der Vereinten Nationen zufolge hat bis zum Jahr 2015 die Stadt Mumbai hinsichtlich der EinwohnerInnenzahl Mexiko-Stadt auf den dritten Platz verdrängt.

Noch im Jahr 1975 belief sich die Bevölkerungszahl von Mexiko-Stadt auf knappe 11 Millionen EinwohnerInnen. 25 Jahre später hat sich die Zahl fast verdoppelt. In diesen 25 Jahren, also von 1975-2000, wies die Megastadt eine Wachstumsrate von 2,10 % auf. Diese sank jedoch in den folgenden Jahren und somit errechneten die Vereinten Nationen von 2000-2015 eine Wachstumsrate von nur mehr 0,89 %. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS 2003: 12) Im Jahr 2003 belief sich die EinwohnerInnenzahl auf 18,7 Millionen Menschen und 2015 soll diese sogar auf 20,6 Millionen Menschen, die sich in der Stadt niedergelassen haben, gestiegen sein. Die Wachstumsrate ist zwar gesunken, jedoch verzeichnet die Stadt trotzdem tagtäglich einen enormen Zustrom an Menschen, für die die Kapazitäten der Megametropole allerdings nicht mehr ausreichen. Dies zeigt sich zu allererst in der vorherrschenden Wohnungsnot und dem daraus resultierenden informellen Wohnen, mit denen auch Mexiko-City zu kämpfen hat.

4.3.2. Informelles Wohnen in Mexiko-Stadt

Seit den 1970er Jahren lässt sich für den Distrito Federal ein Veränderungsprozess erkennen. Viele der dort damals ansässigen Großbetriebe wanderten in den Norden aus. Dem folgten ein Bevölkerungsverlust in den Innenbezirken von Mexiko-Stadt und eine Veränderung der Zusammensetzung der Bevölkerung. (vgl. FELDBAUER et al. 1997: 295) Dennoch ist der Stadtkern auffällig, was besonders im centro histórico deutlich wird. Neben frisch renovierten Gebäuden und Straßen stehen heruntergekommene Häuser, die durch das Erdbeben 1985 zerstört und nicht mehr wieder aufgebaut wurden. Früher wohnte in der Innenstadt die wohlhabendere Schicht, während dort heute arme Händler um ihr Überleben kämpfen. (vgl. HUFFSCHMID 2001: 10) Ribbeck erwähnt weiter, dass „[d]ie wuchernde Agglomeration weder natürliche noch administrative Grenzen [respektiert]“ (RIBBECK 2004: 31).

Ribbeck definiert treffend:

„Arm und Reich, Hüttenmetropole und Weltstadt prallen in Mexiko-Stadt hart aufeinander. Die Stadtpolitik ist deshalb eine permanente Gratwanderung, die sich zwischen extremen Positionen und in einem turbulenten Umfeld bewegt. In diesem Sinn ist Mexiko-Stadt, die Stadt der Massen, auch ein stadtpolitisches Labor, wo man mit neuen Entscheidungs- und Partizipationsformen experimentiert, um die explosiven Kräfte unter Kontrolle zu halten“ (ebd.: 34).

Wie in so vielen Megastädten weltweit stehen sich auch in Mexiko-Stadt Arm und Reich täglich gegenüber. Nach Lösungen wird gesucht, jedoch scheitert die Politik beziehungsweise die Umsetzung von Initiativen immer wieder.

Ein weiteres Problem stellt die eben schon genannte Ausdehnung des informellen Sektors auf geschätzte 50 bis 60 % dar (vgl. FELDBAUER et al. 1997: 295). Da die Stadt in so großem Ausmaß politisch und sozial entzweit ist, wird die Planung für Wohnungen zunehmend schwieriger (vgl. RIBBECK 2004: 44).

„Was immer die Planung vorgibt, erfüllt die Ansprüche der Reichen nicht und ist für die Armen zu teuer, deshalb tendieren beide Gruppen dazu, aus dem vorgegebenen Rahmen auszubrechen und sich eigene Lösungen zu schaffen. Das gilt für die exklusiven Villengebiete, die in naturgeschützte Landschaften und Agrargebiete eindringen, ebenso wie für die Spontansiedlungen, die öffentliche Flächen, Schutz- und Risikogebiete besetzen“ (RIBBECK 2004: 44).

Neben den Spontansiedlungen gibt es außerdem noch das Wohnen im Hinterhof, sogenannte Vecindades. Vor allem in den 1950er und 1960er Jahren strömten aufgrund der Industrialisierung Massen an Zuwanderer in die Hauptstadt. Unterkunft fanden sie in den unzähligen Hinterhöfen im Zentrum von Mexiko-Stadt. Schon damals waren die Hinterhof-Wohnungen die übliche Wohnform für die armen Bevölkerungsschichten. Die Hinterhof-Wohnungen waren für die MigrantInnen nicht nur billiger Mietraum, sondern lagen außerdem in unmittelbarer Nähe zu den Märkten, Läden und Werkstätten des Zentrums, in denen die MigrantInnen arbeiteten. (vgl. RIBBECK 2004: 58)

„Die überfüllten Ein-Raum-Wohnungen entstanden zunächst in verlassenem Bürgerhäusern, Stadtpalästen und Klöstern, die unterteilt

und an einkommensschwache Familien vermietet wurden. Später kamen spekulativ erbaute Hinterhofhäuser hinzu, in denen noch heute zahlreiche Familien um einen engen Hof oder Korridor wohnen. Oft gibt es eine improvisierte Küche vor dem einzigen Raum und eine Zwischendecke schafft zusätzliche Schlafplätze. Zugang und Belichtung erfolgt über den Innenhof, wo sich auch die gemeinsame Waschgelegenheit und Toilette befinden“ (RIBBECK 2004: 58).

Heutzutage wohnt nur noch ca. 1 % der städtischen Bevölkerung in den Vecindades, da der Großteil dieser Behausungen bei dem Erdbeben 1985 zerstört und nur minimal wieder aufgebaut wurde. Durch einen Mietstopp in den 40er Jahren wurden auch keine Mietshäuser mehr im Centro Histórico gebaut und die Hinterhöfe im Centro Histórico sind eher eine Sozialnische, als dass sie heutzutage eine Auffangfunktion für die armen Schichten oder Zuwanderer hätten. (vgl. RIBBECK 2004: 58)

Dahingegen wohnt über die Hälfte der Bevölkerung, welche zur einkommensschwachen Schicht zählt, in Arbeiter- und Unterschichtviertel. Diese Viertel stellen eine dominierende Wohnform in Mexiko-Stadt dar. Sie werden auch barrios populares oder colonias populares genannt und stellen sogenannte Selbstbaugebiete dar, die irregulär sind oder irregulär entstanden sind. Waren diese Wohnbaugebiete früher im Bundesdistrikt zu finden, so breiten sie sich seit den 90er Jahren im Osten der Stadt, im Estado de México, aus. Diese Selbstbaugebiete sind noch sehr jung und ungefestigt, das heißt, dass sie kaum konsolidiert sind. Außerdem weisen sie enorme infrastrukturelle und städtebauliche Mängel auf. Ältere Quartiere, die in den 80er Jahren gebaut wurden, haben zwar schon eine etwas umfangreichere und bessere Ausstattung der Wohnungen, jedoch sind diese noch keineswegs vollständig. Die in der dynamischen Wachstumsphase in den 1960er und 1970er Jahren entstandenen Selbstbaugebiete wurden legalisiert und ordentlicher baulich gefestigt. Wie schon erwähnt, leben über 50 % der metropolitanen Bevölkerung in den irregulären Selbstbaugebieten. Die Arbeiter- und Unterschichtquartiere nehmen rund 650 km² der Siedlungsfläche ein und erstrecken sich zur Hälfte in den Distrito Federal und zur anderen Hälfte in den Estado de México. Man kann sich die Ausbreitung der Arbeiter- und Unterschichtquartiere wie einen gefächerten Ring um die

Kernstadt vorstellen. Die armen Siedlungszonen und das informelle Bauen breiten sich immer weiter aus, vor allem in den Süd- und Nordosten, was die sozialräumliche Spaltung der Metropole weiter zuspitzt. (ebd.: 62)

Egal „ob von Slums, Hütten- oder Stadtrandsiedlungen, von ungeplanten, improvisierten, spontanen, irregulären oder informellen Siedlungen die Rede ist, immer enthält schon die Terminologie eine bestimmte Sichtweise: die Armut der Bewohner, die räumliche und soziale Marginalisierung, die Behelfsmäßigkeit der Bauten, die planlose Gründung, die Ungesetzlichkeit der Landnahme, die Abweichung vom geltenden Planungs- und Baurecht“ (RIBBECK 2004: 66).

4.3.3. Probleme der Megastadt Mexiko-City

Zu den wohl größten ökologischen Belastungen, mit denen Mexiko-Stadt zu kämpfen hat, zählen die Wasserversorgung und die Luftverschmutzung. Schon früher hatte die Stadt immer wieder mit Überschwemmungen zu kämpfen und man suchte lange nach einer Möglichkeit, gegen diese vorzugehen. Erst im 19. Jahrhundert glaubte man, eine Lösung gefunden zu haben und errichtete einen riesigen Abwasserkanal mit zwei Tunnelstrecken, jedoch war man sich damals den Folgen noch nicht bewusst. Die Entwässerung führte nämlich dazu, dass man das Grundwasser stärker nutzte und somit verursachte man eine Absenkung des Bodens, wodurch die prächtigen Gebäude im Stadtzentrum teilweise mit Betonfundamenten und weiteren Zusatzbauten unterstützt werden mussten. (vgl. GORMSEN 1994: 79f)

Noch heute lässt sich dies bei der in der Kolonialzeit erbauten Kathedrale im Distrito Federal erkennen. Sie steht nicht mehr gerade und muss von Stahlträgern zusammengehalten werden. Der Grund für die bauliche Unterstützung ist, dass der Boden, auf dem die Kirche steht, jedes Jahr um ca. 15 Zentimeter absinkt. (vgl. HUFFSCHMID 2001: 9f)

Um der Entwässerung entgegenzuwirken, erbaute man in den 1970er Jahren ein unterirdisches Abwassersystem, welches 30 bis 40 Meter tief liegt. Um die Wassermassen kontrollieren zu können, wurden zusätzlich Rückhaltespeicher eingerichtet. Aber das wohl wichtigste Vorhaben war die Errichtung künstlicher Seen, um so die Schwankungen des Wasserspiegels regulieren zu können (vgl.

GORMSEN 1994: 79f) Aufgrund der Entwässerung gab es in Folge auch immer weniger Grundwasser. Auch die geringe Regenmenge von 700 Millimeter im Jahr spitzte das Problem mit dem Wasser zusätzlich zu, da die Regenmenge bei Weitem nicht ausreicht, um die EinwohnerInnen ausreichend mit Wasser zu versorgen. Dadurch, dass immer mehr Gebiete verbaut wurden und der Wasserverbrauch durch die Bevölkerungszunahme, aber auch durch den höheren Pro-Kopf-Verbrauch und die Industrie immer weiter stieg, wurde die Wasserversorgung zu einem Hauptproblem der Stadt Mexicos. (ebd.: 84)

Durch die geographische Lage der Stadtagglomeration wird die katastrophale Umweltsituation, mit der sich die Megastadt konfrontiert sieht, beeinflusst. Mexiko-City liegt in einem Hochbecken und ist auf drei Seiten, nämlich im Osten, Süden und Westen, von höheren Bergen umgeben, welche wiederum von Vulkanen überragt werden. Auch die Anfälligkeit für Erdbeben in diesem Gebiet stellt eine weitere Herausforderung dar. (ebd.: 74) Mexiko-Stadt liegt also in einem Kessel und aufgrund der Gegebenheiten können der Feinstaub und das Ozon schwierig bis gar nicht vom Wind oder anderweitig aus dem Kessel befördert werden. Das führt dazu, dass die Hauptstadt zu einer der am stärksten ozonbelasteten Städte der Welt zählt. (ebd.: 80) Um diesem die Umwelt belastenden Problem entgegenzuwirken, wurden einige Gesetze erlassen, die die Luftverschmutzung eindämmen sollten: der Bleigehalt im Benzin wurde vermindert, seit 1989 gibt es die Regelung, einen Tag in der Woche sein Auto nicht benutzen zu dürfen, auch *dia sin coche* genannt, und jedes halbe Jahr werden Abgaskontrollen durchgeführt. Auch für Fabriken wurden Gesetze erlassen. So mussten sie zum Beispiel Filter einbauen, um ihre Emissionen zu verringern. All diese Maßnahmen sind zwar theoretisch gut überlegt und ein Anfang, jedoch in Mexiko-City nur ein Tropfen auf dem heißen Stein. (ebd.: 84)

4.3.4. Kriminalität in Mexiko-Stadt

Gewalt und Unsicherheit sind Phänomene, mit denen viele Megastädte konfrontiert sind. Es existieren eigene „Herrschaftsräume“, die von kriminellen Banden kontrolliert werden. Diese sind vor allem dadurch entstanden, dass die Leute in den weniger begünstigten urbanen Regionen auf informelle

Wirtschaftstätigkeiten zurückgegriffen haben, um ihr Überleben zu sichern. Besonders im Bausektor sowie im Transport- und in anderen niedrigen Dienstbetrieben sind viele informell Beschäftigte tätig. (vgl. MERTINS 2009: 54) *„Zunehmender Verlust an Regier- und Steuerbarkeit bei gleichzeitiger Zunahme an Informalität“* (KRAAS und NITSCHKE 2006: 18) ist ein Prozess, den man in vielen Megastädten vorfindet. (vgl. KRAAS und NITSCHKE 2006: 18) Den größten Teil der informellen ArbeiterInnen findet man im Dienstleistungsbereich. Das Wachsen dieses Sektors ist vor allem der großen Arbeitslosigkeit sowie den wirtschaftlichen und sozialen Schwierigkeiten anzurechnen. Auch die soziale Polarisierung wird durch unterbezahlte und unsichere Arbeit verstärkt. Für viele ist der informelle Sektor ein Synonym für Armut, Elend und Überlebenskampf. (vgl. FELDBAUER et al. 1997: 295f)

Die Menschen, die wenig oder nichts haben, wohnen oftmals in informellen Siedlungen in den Randgebieten einer Megametropole. (vgl. MERTINS 2009: 55) Das Problem der Wohnraumversorgung ist in Mexiko-City sehr ausgeprägt und hat dazu geführt, dass sich einer der größten „Elendsgürtel“ gebildet hat. Besonders betroffen ist Nezahualcóyotl, wo eines der größten Armenviertel mit etwa zwei bis drei Millionen Menschen zu finden ist. Durch die Bevölkerungszunahme und die Wohnungsnot in der Stadt ergeben sich immer neue Vororte, die zu Problemregionen werden. Auffällig ist, dass in diesen Gebieten schnell ein informeller Kleinhandel entsteht, der die Bevölkerung mit dem Notwendigsten versorgt. (vgl. GORMSEN 1994: 98f) Damit einher geht die zunehmende Kriminalität, die in Mexiko-Stadt an der Tagesordnung steht. Hier nimmt vor allem die „violencia moderna“ – die moderne Gewalt – immer weiter zu. (vgl. MERTINS 2009: 56) Unter „violencia moderna“ ist die *„organisierte Kriminalität mit Entführungen, Erpressungen, Drogen- und Waffenhandel sowie Banküberfällen und Geldwäsche in großem Stil [gemeint], wobei der Übergang von der einfachen Bandenstruktur zu oft international agierenden mafiosen Organisationen längst vollzogen ist“* (MERTINS 2009: 56). Die sozialen Disparitäten in der Megastadt stellen den stärksten Grund für die Ausbreitung der Gewalt dar (vgl. MERTINS 2009: 56).

4.4. São Paulo – Stadtentwicklung

São Paulo wurde 1554 von jesuitischen Missionaren gegründet und blieb für rund 300 Jahre ein vergessenes Klosterdorf. Die anfangs hier betriebene Zuckerrohrwirtschaft warf kaum Geld ab. Im Jahr 1711 erlangte São Paulo aufgrund der günstigen Lage das Stadtrecht. Doch es veränderte sich erst mit dem Beginn des Kaffeeanbaus etwas und São Paulo stieg zur Großstadt auf. (vgl. RÜHLE 2008: 97) Nach Abschaffung der Sklaverei im Jahr 1888 führten die brasilianischen Eliten den Import von „weißen“ Arbeitskräften ein. Bis zum Jahr 1920 ließen sich rund 3,5 Millionen Immigranten in Brasilien nieder. (vgl. HOFBAUER 2001: 25) Im Jahr 1920 waren 85 Prozent der Bevölkerung in der Konsumgüterindustrie tätig. Im selben Jahrzehnt wurden auch Chemie- und metallverarbeitende und Papier- und Zelluloseindustrien geschaffen. (vgl. FELDBAUER et al. 1997: 263) *„Im Raum von São Paulo wurde eine große Anzahl an „Ausländern“ als Arbeitskräfte in den neu entstehenden industriellen Betrieben eingesetzt“* (HOFBAUER 2001: 25). Die Befreiung der Sklaven und der beginnende Kaffeeanbau lockte aufgrund der forcierten Einwanderungspolitik nicht nur Italiener und Portugiesen nach São Paulo, sondern auch Deutsche, Libanesen und Japaner immigrierten in das Land und die Stadt. Im selben Jahr wurde São Paulo zur führenden Industrieregion des Landes ernannt. (vgl. RÜHLE 2008: 97) Schon im Jahr 1928 beschäftigte die Stadt São Paulo doppelt so viele Leute wie der gesamte Bundesstaat. Im Jahr 1934 überstieg die Stadt die Millionengrenze und seitdem hat sich die Bevölkerung alle 17 Jahre verdoppelt. (ebd.: 97)

In den 1960er Jahren immigrierten schließlich auch brasilianische Migranten nach São Paulo, welche in der Metropole Arbeit suchten. Eine große Anzahl der Migranten kam aus dem Nordosten, der ärmsten Region Brasiliens. Ein Rückschlag für die Metropole waren jedoch die Krisen in den achtziger und neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts. Die Krisen trugen zur Reduzierung vor allem industrieller Arbeitsplätze bei. Heutzutage sind nur noch ein Fünftel aller Paulistanos – so nennt man die Einwohner von São Paulo – in der Industrie beschäftigt. Der Dienstleistungssektor ist hinsichtlich der Arbeitsplätze enorm gewachsen und gibt heute rund 60 Prozent an Arbeitsplätzen her. Den stärksten

Anstieg verzeichnet jedoch der informelle Sektor. Diese Entwicklung ist auf das rapide Anwachsen des Heers an Straßenverkäufer im Zentrum der Stadt zurückzuführen. (vgl. HOFBAUER 2001: 25f)

4.4.1. Bevölkerungsentwicklung und flächenmäßige Ausdehnung São Paulos



Grafik 26: Flächenmäßige Ausdehnung Sao Paulos

Quelle: <http://de.justmaps.org/karten/lateinamerika/brasilien/saopaulo.asp>

Die Region um São Paulo stellt heute den größten industriellen Ballungsraum Lateinamerikas dar. Von Osten nach Westen macht man eine bebaute Fläche von 100 Kilometer aus, und von Norden nach Süden sind es 80 Kilometer Fläche, die verbaut ist. (vgl. RÜHLE 2008: 97) 50 Jahre zuvor machte die

Dimension von São Paulo nur rund ein Zehntel der heutigen bebauten Fläche aus. (vgl. HOFBAUER 2001: 26)



Grafik 27: Ausdehnung Sao Paulos
Quelle: blog.seantaylorstories.com

Auch die Bevölkerungszahl São Paulos ist gigantisch. Gegenwärtig zählt die Stadt rund 20 Millionen Einwohner und ist somit die größte Stadt Südamerikas. (vgl. RÜHLE 2008: 97) Wenn man sich die Bevölkerungsentwicklung São Paulos ansieht, so verlief die Zunahme relativ ähnlich wie bei der Metropole Mexiko-Stadt. São Paulo hatte in den Jahren von 1975-2000 eine durchschnittliche Wachstumsrate von 2,30 %. Die Bevölkerung wuchs von 9,6 Millionen Menschen im Jahr 1975 auf fast das Doppelte im Jahr 2000, nämlich 17,1 Millionen EinwohnerInnen. Auch hier ist die Wachstumsrate gesunken - 1,03 % in den Jahren 2000-2015. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS 2003: 12)

	1975	2000	2003	2015*
São Paulo	9.600.000	17.100.000	17.900.000	20.000.000

Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung São Paulo, 1975-2015

Quelle: <http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf>

* hochgerechnete Schätzung

Um dem Bevölkerungsandrang gerecht zu werden, muss auch immer mehr ge- und verbaut werden. Deshalb ist die Megastadt São Paulo auch ein Abbild aus

Asphalt und Beton, aus gewagten Brückenkonstruktionen und Straßenführungen, aus Tunnels und zehn- und mehrspurigen Autostraßen. Es ist gleichermaßen die Stadt der avantgardistischen Wolkenkratzerarchitektur, als auch die Stadt für elende Behausungen aus Holz und Pappkarton und ein Ort von Straßenkindern. (vgl. HOFBAUER 2001: 24)

4.4.2. Wohnungssituation in São Paulo

Mit der Zeit verwahrloste das alte Zentrum rund um die Kathedrale und ist heute zum Lebensraum von herumstreunenden Obdachlosen geworden. Dem gegenüber hat sich die lang gezogene Avenida Paulista zur glanzvollen Prunkstraße entwickelt, in der luxuriös ausgestattete Banken, unzählige Einkaufszentren, Restaurants, Cafes, Buchhandlungen und eines der bedeutendsten Museen der Stadt ansässig sind. Das kulturelle Programm ist in São Paulo mehr als ausgeprägt. In keiner anderen Stadt findet man ein dermaßen vergleichbares Überangebot an Theater-, Kino- und Konzertsälen. Was die Interkulturalität angeht, so ist die in São Paulo ansässige Universität eine der renommiertesten Lateinamerikas. Die bedeutendste Funktion aber, die diese Stadt einnimmt, ist die des wirtschaftlichen Zentrums des Landes. Mehr als 40.000 Firmen haben sich in São Paulo niedergelassen. (vgl. HOFBAUER 2001: 24)

Einen weiteren Rekord stellen die Helikopterlandeplätze dar – in keiner Stadt gibt es so viele wie in São Paulo (vgl. RÜHLE 2008: 97).

Die Skyline von São Paulo wird geziert von Hubschrauberlandeplätzen und Fernsehsendern, die auf den Dächern prangen. Umso betörender ist das, weil es im Kontrast der bitteren Armut an der Peripherie steht. (vgl. HOFBAUER 2001: 24f)

Von den rund 20 Millionen Einwohnern, die in São Paulo leben, sind circa zwei Millionen Einwohner gezwungen, in Slums, sogenannten Favelas, zu leben. (ebd.: 25) Bei Favelas handelt es sich um Behausungen, die durch eine illegale Landbesetzung

hervorgegangen sind. Die Favelas charakterisieren sich dadurch, dass sie zu Anfang immer einen illegalen Status besitzen. Dies kann sich im Laufe der Zeit jedoch verändern. Die Favelas können sich von der Baustruktur verändern – von Holz bzw. Pappe zu Stein – und können auch an die sanitären Anlagen angeschlossen werden. Somit können Favelas baulich und infrastrukturell



Grafik 28: Favelas im Süden Sao Paulos
Quelle: www.grin.com

aufgewertet und konsolidiert werden. (vgl. KLUMPP 2014: 138) „Nach Schätzungen soll es in São Paulo 2.000 bis 2.500 Favelas geben, informelle Siedlungen mit fast ausschließlich armer Bevölkerung“ (ERNST 2006). Weitere 850.000 Einwohner wohnen dicht gedrängt in alten baufälligen Häusern mit mangelnden sanitären Einrichtungen, sogenannten „corticos“. Laut einer offiziellen Statistik „wohnen“ weitere 8.500 Menschen auf den Straßen von São Paulo. (vgl. HOFBAUER 2001: 25) Alle eben genannten Zahlen, sowohl die der in den Favelas und „corticos“ lebenden Menschen, als auch die der auf den Straßen „hausenden“ Menschen, sind mit großer Wahrscheinlichkeit bis heute weiter gestiegen, da die Angaben aus dem Jahr 2001 stammen.

Ein weiteres enormes Phänomen, welches die schon ernste Situation nicht begünstigt, ist das Verdrängen von immer mehr Menschen an die Ränder der Stadt durch die Verschärfung der Armut, die hohen Mieten sowie die

Grundstücksspekulation. Das Viertel Grajau im Süden von São Paulo registrierte innerhalb von nur fünf Jahren eine Zunahme von 79.000 Menschen. In demselben Viertel werden auch jeden Tag drei neue Baracken erbaut, von denen jedoch die wenigsten an die Kanalisation angeschlossen sind. Eine Großzahl eben dieser Baracken steht am Ufer des Billings-Stausees. Der Billing-Stausee zählt zu den zwei großen Wasserreservoirs der Stadt. Gerade in diesem Gebiet verhängte die Stadtgemeinde zum Schutz der Umwelt und der Wasserqualität ein strenges Bauverbot, welches jedoch wenig beachtet wird. (ebd.: 28)

4.4.3. Probleme der Stadt São Paulo

Aber nun zu den weiteren Problemen dieser Megastadt. Alleine São Paulo verbraucht 60 Prozent der gesamten Energie Brasiliens (vgl. RÜHLE 2008: 97).

Auch die Infrastruktur ist gigantisch. São Paulo zählt heute über 100.000 Straßen, auf denen sich etwa fünf Millionen Autos bewegen. Die Luftverschmutzung in der Stadt ist enorm. Auch in



Grafik 29: Smog in Sao Paulo
Quelle: footage.framepool.com

São Paulo verhindert der sogenannte Smog, der hauptsächlich von dem enormen Autoverkehr verursacht wird, eine klare Sicht.

Um die Luftqualität zu verbessern, wurde ungefähr Mitte der 90er Jahre ein Gesetz erlassen, das jeden Autobesitzer zwingt, einmal pro Woche zur Stoßzeit auf sein Auto zu verzichten. Das hatte aber zur Folge, dass der Großteil der Mittel- und Oberschicht ein Zweit- beziehungsweise Drittauto kaufte. An Tagen,

an denen der Verkehr besonders hoch ist, z.B. an einem Vorabend eines Feiertages, werden noch immer Staus von über 150 Kilometer Länge gemessen. Die Verkehrssituation in São Paulo ist aufgrund eines fehlenden effizienten, öffentlichen Verkehrsnetzes sehr chaotisch. Auch die öffentlichen Verkehrsmittel lassen zu wünschen übrig. Es gibt nur drei U-Bahn-Linien mit einer Gesamtlänge von 50 Kilometern. Auch die größtenteils privaten Buslinien werden nicht als entsprechende Alternative gesehen. Demnach nimmt die Bevölkerung das wenig attraktive Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln auch nicht an und bestreitet seine Wege weiterhin mit dem Privat-PKW. (vgl. HOFBAUER 2001: 26f) Noch erschreckender ist die Tatsache, dass die Personen, die über die notwendigen Mittel verfügen, immer häufiger den Helikopter nutzen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen und somit dem Verkehrschaos zu entkommen. Die Stadt verfügt über ungefähr 450 Helikopter und eine Vielzahl an Hochhäusern besitzt einen Landeplatz. Mit dieser Alternative geht jedoch eine ernstliche Lärmbelästigung einher. (vgl. ERNST 2006) *„Nach offiziellen Angaben der Stadtverwaltung liegt São Paulo beim Hubschrauberverkehr weltweit auf Platz zwei“* (ERNST 2006).

Ein weiterer Grund für die Bevölkerung zum Auto zu greifen, ist, dass ihnen das Auto bei der steigenden Kriminalität ein gewisses Sicherheitsgefühl gibt. Die Mittel- und Oberschicht reagiert mit zum Teil sehr paranoiden Abwehrreaktionen und verriegelt sich immer mehr. Etwaige Abwehrreaktionen und Ängste sind nicht unbegründet. Einer Studie zufolge wurden im Jahr 1998 zehn Prozent der Paulistanos mit einer Waffe bedroht. Zwischen 40 und 70 Paulistanos sterben jedes Wochenende durch gewaltsame Weise. Das Erschreckende ist jedoch, dass zu den Tätern immer wieder auch die Personen zählen, die die Kriminalität eigentlich bekämpfen sollen, nämlich Militärpolizisten. Viele agieren schon in der Dienstzeit sehr leichtsinnig mit der Waffe. Noch alarmierender ist es, dass auch außerhalb des Dienstes mit der Schusswaffe hantiert wird. (vgl. HOFBAUER 2001: 27)

Monatlich werden in São Paulo über 10.000 Raubüberfälle und Einbrüche gemeldet. Im Jahr 2001 waren so genannte „Blitz-Entführungen“ eine relativ neue Form von Kriminalität. Etwa zehn derartige Fälle werden pro Tag gemeldet. Bei den Blitz-Entführungen handelt es sich um Personen, die entführt und von einem

zum nächsten Bankautomat entführt werden, um dort am obersten Limit Geld abzuheben. (ebd.)

Für die wohl situierten Paulistanos sind die Sicherheit und darauf bezogene Maßnahmen von immer größerer Bedeutung geworden. Familien ziehen sich in die riesigen, boomenden Shopping-Center zurück, da diese eine abgeschirmte Schutzzone bilden. In den Villenvierteln sind bewaffnete Privatwachtposten selbstverständlich. Die zahlreichen Wohnblockanlagen sind nicht nur von hohen Mauern umgeben, sondern werden zusätzlich noch mit Kamera-Überwachungssystemen versehen. Auch die Privatfahrzeuge werden immer öfter kugelsicher gebaut. (ebd.: 27f)

Jedoch noch erschütternder als die Gewaltvorkommen in den „besseren“ Wohnvierteln sind jene in den „armen“ Gebieten. Nehmen wir vergleichsweise das Jahr 1999 her. In dem Jahr kamen im Nobeldistrikt Moema vier Morde auf 100.000 Menschen. Hingegen kamen im gewalttätigsten Viertel der Stadt, nämlich Jardin Angela, 116 Morde auf eben dieselbe Anzahl Personen. (ebd.: 28) Hofbauer schreibt in seinem Artikel auch:

„An den Rändern von São Paulo, dort, wo drei Viertel der arbeitslosen Paulistanos leben und ein Großteil jener Familien, die mit weniger als 255 € pro Monat auskommen müssen, wo es an Schulen, Spitälern und öffentlichen Transportmitteln fehlt, führen Streitigkeiten zwischen rivalisierenden Banden um die Kontrolle des Drogenhandels immer wieder zu regelrechten Exekutionen und Massakern, denen auch immer mehr Jugendlichen zum Opfer fallen“ (HOFBAUER 2001: 28).

Die Umweltprobleme der Stadt sind gewaltig. Allen voran stehen die enormen Wasser- und die schon genannten Luftverschmutzungen. Vor allem die zunehmenden Überschwemmungen sind eines der größten Probleme, mit denen die Stadt zu kämpfen hat. Auch die wolkenbruchartigen Regengüsse haben zugenommen. Erdbeben vor allem in den Favela-Gebieten und Überschwemmungen von ganzen Stadtvierteln sind die Folge. (vgl. HOFBAUER 2001: 29) *„Grund dafür sind letztlich die riesigen Asphalt- und Betonflächen der Stadt, die nicht nur für die lokale Aufheizung der Luft (die Temperaturunterschiede zwischen Peripherie und Zentrum betragen bis zu zehn Grad Celsius) verantwortlich sind, sondern auch den natürlichen Abfluss des*

Regenwassers verhindern. Innerhalb von wenigen Minuten verwandeln sich nicht nur Straßen in Wildbäche, treten die stark verschmutzten Flüsse, die das Zentrum der Stadt umschlingen, immer wieder über die Ufer“ (HOFBAUER 2001: 29).



Grafik 30: Überschwemmung in Sao Paulo
Quelle: www.dreamstime.com

Im Jahr 1998, am 4. März, legte ein fünfzigminütiger Regenguss den gesamten Verkehr der Stadt still. Auch der Anhangabau-Tunnel wurde überflutet und die Autos schwammen darin. Dies war ein symbolträchtiges Bild der Krisensituation dieser Stadt, welche sich gern als das brasilianische Aushängeschild für wirtschaftlichen und technologischen Fortschritt sieht. Man sieht jedoch, welche enormen Auswirkungen dieser Fortschritt mit sich bringt. (vgl. HOFBAUER 2001: 29)

Auch aktuell gab es wieder heftige Regengüsse und Überschwemmungen in São Paulo. Am 10.3.2016 haben die Regenfälle begonnen und weite Teile der Stadt unter Wasser gesetzt. Der Verkehr wurde teils lahmgelegt und auch der Zug- und Flugverkehr mussten stundenlang eingestellt werden. Durch die Regenfälle wurden auch Erdbeben ausgelöst, die mehrere Häuser zerstört haben. (vgl. <http://www.heute.de/brasilien-mindestens-15-tote-durch-ueberschwemmungen-und-erdrutsche-42654374.html>)

Aber die Wasserprobleme beziehen sich nicht nur auf die Überschwemmungen. Die beiden Hauptflüsse São Paulos – der Rio Tietê und der Rio Pinheiros – sind stark verschmutzt. Jeden Tag werden ungeklärte Abwässer in die beiden Flüsse geleitet. (vgl. ERNST 2006) Nur 84 % der Abwässer fließen in die Kanalisation und von diesen 84 % werden nur rund 70 % wiederaufbereitet. Nahezu die Hälfte des städtischen Abwassers wird ungeklärt in die Flüsse geleitet. (vgl. LEITE 2008) Das Trinkwasser ist in São Paulo knapp und von schlechter Qualität. Es muss aus entfernten Stauseen bezogen werden, um die Bürger zu versorgen. (vgl. ERNST 2006)

Aber auch die Müllentsorgung ist so gut wie nicht zu bewältigen. Jeden Tag fallen über 15.000 Tonnen Müll an. (vgl. HOFBAUER 2001: 29) Von diesen Unmengen an Müll wird nur ca. 1 % recycelt. Der restliche Abfall landet auf den gewaltigen, überquellenden Mülldeponien. (ebd.)

4.5. Jakarta – Stadtentwicklung

Jakarta ist mit ca. 13 Millionen EinwohnerInnen die bevölkerungsreichste Stadt in Südostasien. Zählt man den Großraum Jakartas dazu, so wohnen sogar ca. 23 Millionen Menschen in dieser Megastadt. Und die Bevölkerungszahl steigt weiter, da die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ausgesprochen gut ist. (KLINGSHIRN 2014: 9) Dieser Strom an Massen in die Stadt hatte schon im Jahr 1619 stattgefunden. Damals eroberte die niederländische Ostindien-Kompanie die Stadt und nannte sie Batavia. Es wurde ein gegliedertes Kanalsystem und befestigte Straßen gebaut. Die Ostindien-Kompanie hatte ansehnliche und weitreichende Handelsverflechtungen, und somit wurde Batavia rasch zum wirtschaftlichen Zentrum Indonesiens und damit auch zu einem der bedeutendsten, wirtschaftlichen Umschlagplätze in ganz Südostasien. Dies hatte zur Folge, dass die Bevölkerung in Batavia enorm zunahm. Schon damals war die Stadtentwicklung mit dem rasanten Bevölkerungswachstum überfordert und dies führte zu einer starken Verdichtung am Hafen von Sunda Kelapa. Die unhygienischen Lebensbedingungen durch die starke Bevölkerungsdichte hatten zur Folge, dass Epidemien und Seuchen von bodenlosem Ausmaß alltäglich waren. (ebd.: 7)

Dadurch zog im 18. und 19. Jahrhundert die wohlhabendere Bevölkerung Batavias mehr und mehr in höher liegende Areale südlich des damaligen Stadtzentrums. (ebd.)

Viele Menschen lockte es bis 1945 aus der ländlichen Region in die Megastadt, da sie glaubten, dort dem Elend entfliehen zu können. (vgl. SPREITZHOFFER und HEINTEL 1997: 151) Im Jahr 1949 wurde die Stadt Batavia, nachdem Indonesien die Unabhängigkeit erlangt hatte, in Jakarta umbenannt (vgl. KLINGSHIRN 2014: 7f).

Das Bevölkerungswachstum schnellte nach einem erheblichen Wirtschaftsboom in den 1970er und 1980er Jahren in die Höhe. Innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums wurden auch Hochhäuser in modernster Architektur für Büros, Geschäfte und Banken errichtet. (ebd.: 8) Das Bevölkerungswachstum in Jakarta ist noch immer sehr hoch und entwickelte sich rasant. (ebd.: 9) Im Jahr 1981 zählte die Stadt bereits 6,5 Millionen Menschen, die dort wohnten. Dies brachte

jedoch auch ökologische und sozio-ökonomische Probleme mit sich, auf die später noch eingegangen wird. (vgl. SPEITZHOFFER und HEINTEL 1997: 151) In Jakarta – der größte Ballungsraum Südostasiens – lebten 1995 ca. 9 Millionen EinwohnerInnen. Zur Metropole zählte durch den Anstieg der EinwohnerInnenzahl nicht mehr nur die eigentliche Kernstadt, sondern auch die angrenzenden Gebiete. (ebd.: 151f) „Im Zeitraum von 1950 bis 2014 hat sich die Bevölkerungszahl von 1,5 Millionen auf 13 Millionen verneunfacht“ (KLINGSHIRN 2014: 9) Und noch heute ist die Zunahme der Bevölkerung auf die mächtige, bedeutsame wirtschaftliche Entwicklung zurückzuführen. (ebd.) Während der Kolonialzeit war das Wachsen der Stadt genau geplant und war vor allem entlang der Küsten vorzufinden. (vgl. SPREITZHOFFER und HEINTEL 1997: 151f) Die Bevölkerung hat aber auch die staatlichen Flächen entlang der Flüsse und der Eisenbahnlinien, welche noch für keine Nutzung vorgesehen waren, ohne Bebauungsgenehmigung bewohnt (vgl. KLINGSHIRN 2014: 9).

Auf der Suche nach globaler Identität musste Jakarta bald erkennen, dass die Grenzen erreicht waren. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte – im Jahr 1990 wohnten 814 EinwohnerInnen pro km² in Jakarta – ist es schwierig, zwischen ruralen und urbanen Regionen zu unterscheiden. (vgl.



Grafik 31: Ausdehnung Jakartas

Quelle: <http://friends-international.org/blog/index.php/indonesia-blog-2-these-streets-are-made-for-walkin/>

SPREITZHOFFER und HEINTEL 1997: 151-154) Aufgrund der enormen Wachstumsraten umfasste die Stadtregion Jakarta bald sämtliche umliegenden Regionen (ebd.: 155). Diese Stadtagglomeration wird Jabotabek genannt und

besteht aus den Gebieten Jakarta, Bogor, Tangerang und Bekasi. Bogor, Tangerang und Bekasi grenzen jeweils im Süden, Westen und Osten an den Kernstadtbereich Jakarta. (ebd.: 223) Diese Stadttagglomeration wurde als Planungsregion konzipiert, um die infrastrukturellen Maßnahmen im Großraum Jakartas zu koordinieren und die Suburbanisierung zu kontrollieren. (ebd.: 155) Notwendig waren diese Investitionen in die Infrastruktur durchaus. Von 1980 bis 1990 betrug die Bevölkerungszahl in Jabotabek 3,5 Millionen EinwohnerInnen, was einem Anstieg von 336 % entspricht. (ebd.: 157)

Jedoch verschärfte die Internationalisierung der Megastadt die Kluft zwischen Arm und Reich. Bereits zu Zeiten der Kolonialisierung war die Kernstadt mit seinen Mauern der Lebensraum der Reichen, während sich die ärmere einheimische Bevölkerung in den peripheren Regionen konzentrierte. Durch das veränderte Bewusstsein und das Denken, in der Stadt glücklicher zu werden, einen besseren Job zu ergattern und seinen Lebensstandard erhöhen zu können, lockte es viele BewohnerInnen der ruralen Gegenden in die Megastadt. Jedoch trat leider bei vielen Zugezogenen keine Verbesserung ihrer Lebenssituation ein und der Unmut dieser Menschen verstärkte sich. (ebd.: 164f)

4.5.1. Bevölkerungsentwicklung und Elendsviertel in Jakarta



Grafik 32: Flächenmäßige Ausdehnung Jakartas

Quelle: <http://www.mapsofworld.com/indonesia/provinces/jakarta-raja.html>

Die eigentliche Stadt Jakarta erstreckt sich über eine Fläche von 664 km². Aber die Stadt weitete sich schon vor Jahren auf die ländlichen Regionen um die eigentliche Stadt aus, und somit umfasst die Metropolregion Jabotabek – zu welcher die Stadt Jakarta gehört – insgesamt 7.315 km². (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Jabodetabek>) Diese Ausweitung der Fläche bzw. der städtischen Agglomeration hängt mit dem anhaltenden Bevölkerungswachstum zusammen.

	1975	2000	2003	2015*
Jakarta	4.800.000	11.000.000	12.300.000	17.500.000

Tabelle 8: Bevölkerungsentwicklung Jakartas, 1975-2015

Quelle: <http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf>

* hochgerechnete Schätzung

Im Jahr 1975 verzeichnete Jakarta eine Bevölkerungszahl von beinahe 5 Millionen EinwohnerInnen. Diese hat sich bis zum Jahr 2000 mehr als

verdoppelt – nämlich auf 11 Millionen BewohnerInnen. Die Wachstumsrate für diese 25 Jahre liegt bei 3,31 %. Bis 2003 ist die Bevölkerungszahl nochmals auf 12,3 Millionen Menschen gestiegen und für das Jahr 2015 wurden von den Vereinten Nationen 17,5 Millionen BürgerInnen vorausgerechnet. Auch für diese Stadt ist die Wachstumsrate gesunken und wurde für die Jahre 2000-2015 auf 3,08 % berechnet. Die Bevölkerung wächst in der Stadt Jakarta zwar noch stetig weiter, jedoch nicht mehr so schnell wie im 20. Jahrhundert. (vgl. WORLD URBANIZATION PROSPECTS 2003: 12)

Laut den Vereinten Nationen wohnen in Jakarta 20-25 % der Bevölkerung in sogenannten Kampungs. Diese Viertel werden von der Unter- und teilweise sogar von der Mittelschicht bewohnt (vgl. THE CHALLENGE OF SLUMS 2003: 212) Diese Zahlen sind jedoch im Vergleich sehr niedrig, wenn man sich die Zahlen von Konrad Otto-Zimmermann ansieht, welcher meint, dass ca. 60-70 % der Bevölkerung Jakartas in solchen Kampungs lebt. (vgl. WILHELM 2011: 50) Seit die Kampungs jedoch keine administrativen Einheiten mehr sind, weiß man nicht genau, wie viele EinwohnerInnen Jakartas wirklich in den Kampungs leben. (vgl. THE CHALLENGE OF SLUMS 2003: 212) Ursprünglich waren die Kampungs die Behausungen der einheimischen Bevölkerung in der kolonialisierten Stadt Batavia. Durch die Urbanisierung der Stadt blieben auch die Kampungs nicht vor Landspekulation und Vertreibung verschont. Die heute noch bestehenden und übriggebliebenen Kampungs in der Innenstadt werden oft als Slums bezeichnet. Die Bevölkerungsdichte in diesen Kampungs ist enorm hoch und vorhandene Infrastruktur weist Mängel auf. Viele dieser Kampungs sind außerdem in einer gefährlichen Gegend situiert, wie Überflutungszonen entlang der Hauptkanäle oder an Flussufern. Verwunderlich ist jedoch, wie oben schon erwähnt, dass nicht nur die sehr arme Bevölkerung bzw. die Unterschicht in solchen Behausungen lebt, sondern auch EinwohnerInnen Jakartas der Mittelschicht. (vgl. WILHELM 2011: 50) Nicht alle Kampungs befinden sich in einer schlechten Verfassung und sie bieten eine finanziell tragbare Wohnungslösung. (vgl. WINARSO 2011: 181) Die Kampungs bieten für die Bevölkerung nicht nur Nachteile. Durch das Bewohnen von Kampungs können

die Kosten gesenkt werden. Die Fahrtkosten zur Arbeit werden verringert, da die Kumpungs teils im Herzen Jakartas stehen und somit der Weg zum Arbeitsplatz nicht weit ist. Außerdem sind die Lebenserhaltungskosten erschwinglich und somit lohnt es sich, dort zu leben. (vgl. WILHELM 2011: 50)



Grafik 33: Kumpungs in Jakarta

Quelle: <http://www.trip.me/blog/powerful-images-largest-slums-in-the-world/>

4.5.2. Probleme der Megastadt Jakarta

Ein immer größer werdendes Problem stellt die steigende Ungleichheit zwischen Arm und Reich dar. Armut und Reichtum grenzen in der Megastadt aneinander wie in fast keiner anderen Stadt. Neben Hochhäusern mit eigenem Hubschrauberlandeplatz reihen sich Kumpungs – Häuser aus Wellblech – nebeneinander. (vgl. SPREITZHOFFER 2001: 30)

Die Stadt ist durch das enorme Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum mit enormen Problemen der Infrastruktur konfrontiert (vgl. KLINGSHIRN 2014: 10). Eine der Problematiken von Jakarta ist die gewaltige Überbauung der Fläche. Mit 94 % überbauter Fläche lässt Jakarta nur einen sehr geringen Flächenanteil zur Versickerung von Oberflächenwasser über. Dies ist vor allem während der tropischen Regenzeit, wenn die Niederschlagsmengen sehr groß sind, eine erhebliche Herausforderung. Immer wieder kommt es während der Regenzeit zu großflächigen Überschwemmungen. (ebd.) *„Im Jahr 2013 waren mehr als 40 Prozent des Stadtgebiets überflutet. Gründe dafür sind die große Flächenversiegelung, die unzureichenden Entwässerungs- und Drainagesysteme der Stadt sowie die Vermüllung der Flüsse und Kanäle. Die vorhandenen Stauseen und Wasserrückhaltebecken sind bei weitem nicht in der Lage, die Wassermassen aufzufangen“* (KLINGSHIRN 2014: 10). Aber auch die geographische Lage Jakartas ist für Überschwemmungen verantwortlich, da die Stadt direkt an der Java See, und somit auf morastigem Schwemmland liegt. Durch die Überbauung der Stadt und die Grundwasserentnahme sinkt Jakarta jährlich um circa fünf Zentimeter ab. Die Unterkellerung der anschaulichen Wohnkomplexe an der Küste und eine Vielzahl der Hafenanlagen stehen bereits unter Wasser. Wie überall auf der Welt ist auch der Klimawandel ein mitwirkendes Problem, da dadurch der Meeresspiegel ansteigt. (vgl. KLINGSHIRN 2014: 10) *„Beide Faktoren führen bei Starkregen zu einem Rückstau des Wassers in den Flüssen und somit zu Überschwemmungen in den Mündungsbereichen. Schon jetzt liegen ungefähr 40 Prozent der Stadt bis zu 1,5 Meter unter dem Meeresspiegel [...]“* (KLINGSHIRN 2014: 10). Trotz Gegenmaßnahmen, wie der östliche Flutkanal oder die Sanierung und der Bau neuer Wasserrückhaltebecken, sind die Folgen der Überflutungen verheerend

und noch zu minimal. Nach Aussagen des ehemaligen Provinzgouverneurs Dr. Fauzi Bowo ist die Chance, das Flutrisiko komplett einzudämmen, sehr gering. Dafür ist die Lage Jakartas nahe dem Wasser Schuld. (vgl. KLINGSHIRN 2014: 11)

Auch die Verkehrsentwicklung und die dadurch entstehenden Umweltprobleme sind negative Folgen des rasanten Bevölkerungswachstums in Jakarta. So schreibt Ulrich Klingshirn in seinem Artikel:

„Durch den neugewonnenen Wohlstand sind viele Einwohner Jakartas in der Lage, sich ein Auto oder ein Motorrad zu leisten. Im Jahr 2012 waren insgesamt zwölf Millionen Fahrzeuge bei der Provinzverwaltung angemeldet, während der Zuwachs an Privatfahrzeugen bei rund zehn Prozent pro Jahr liegt. Vergleicht man diese Zuwachsrate mit dem Ausbau des Straßennetzes von ein Prozent pro Jahr, wird deutlich, dass Jakarta dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Der Verkehr wird überwiegend durch Privatfahrzeuge bestimmt, wobei der Anteil der Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs nur bei zwei Prozent liegt“ (KLINGSHIRN 2014: 11).

Durch das hohe Verkehrsaufkommen in Jakarta sind viele Straßen verstopft und man muss mit langen Wartezeiten rechnen. Auch die Staubildung, die nicht selten mehrere Stunden andauert, stellt ein Problem bei Jakartas Infrastruktur dar. Für nur kurze Strecken muss man in dieser Stadt eine Fahrtzeit von bis zu einer Stunde einplanen. Zu den unzähligen Autos, die jeden Tag durch Jakartas Straßen fahren, kommen noch tausende von Mopeds hinzu, die sich jeden Tag durch den dichten Verkehr schlängeln. (vgl. KLINGSHIRN 2014: 11)

Die angebotenen öffentlichen Verkehrsmittel waren unzureichend und wurden wenig genutzt. Deshalb wurde 2004 das öffentliche Nahverkehrssystem „Busway“ von der Stadtregierung eingerichtet. Bei diesem System befahren die Schnellbusse eigene, für sie zur Verfügung gestellte Fahrspuren. Das Nahverkehrssystem fährt 210 Stationen an und weist eine Gesamtlänge von 148 Kilometer auf. Weitere Projekte, wie eine Schnellbahn und eine Hochbahn, sind bereits in Planung beziehungsweise in der Bauphase. Aber auch diese geplanten Auslastungen für den Verkehr werden voraussichtlich nur begrenzt erfolgreich sein. Dafür ist das hohe Aufkommen an Arbeitspendlern aus den Vorstädten um

Jakarta, welche in die Metropole wollen, zu groß – schätzungsweise fünf Millionen Menschen pendeln täglich arbeitsbedingt in Jakarta aus und ein. (ebd.: 11f)

Um die chaotische Verkehrssituation in Jakarta unter Kontrolle zu bekommen, wurde eine Regelung, die sogenannte „three in one“-Regelung, eingeführt (ebd.: 12). Diese Regelung schreibt vor, *„dass an gewissen Hauptverkehrsachsen nur Autos mit drei Personen und mehr fahren dürfen.“* (KLINGSHIRN 2014: 12) Dieser Ansatz kann jedoch nur schwer überprüft werden. Ein weiteres Problem stellen sogenannte „Jokies“ dar. Jokies verlangen eine kleine Entlohnung dafür, dass sie sich als Passagier anbieten. Somit werden Fahrgemeinschaften gebildet und die Autos können die Hauptstraßen überqueren. (vgl. KLINGSHIRN 2014: 12)

Neben dem Verkehrschaos ist auch die Umweltverschmutzung ein gravierendes Problem dieser Metropole. Die enorme Luftverschmutzung ist größtenteils auf das hohe Verkehrsaufkommen zurückzuführen. Anders als z.B. die Stadt Mexico-City, welche in einem „schlecht durchlüfteten“ Kessel liegt, ist die Lage Jakartas direkt am Meer vorteilhafter, was den Smog betrifft. Trotzdem ist die Verschmutzung der Luft, vor allem durch die Fahrzeugabgase, schwindelerregend hoch. Die Kohlendioxidbelastung beispielsweise besteht zu 60 Prozent aus den Abgasen der Autos, Busse, Motorräder und Mopeds. Neben der Luftverschmutzung ist auch die Verschmutzung der Flüsse und Kanäle in Jakarta katastrophal. 400.000 Liter Abwässer von Industrie und Haushalt werden täglich in die städtischen Gewässer entleert. Auch der nicht zu bewältigende Hausmüll wird nicht selten dadurch beseitigt, dass er in den Gewässern der Stadt landet. Diese „Entsorgungen“ der Abwässer und des Mülls führen natürlich zu unhygienischen Umständen. Verstärkt wird dieses Problem noch dadurch, dass Jakarta kein funktionierendes Abwasserentsorgungssystem vorweisen kann, nicht einmal in den Vierteln der Oberschicht. (ebd.: 11f) Die Verschmutzung hängt nicht nur davon ab, dass die BewohnerInnen der Stadt achtlos bei der Beseitigung des Mülls und der Abwässer sind, sondern vorwiegend daran, dass *„in der Großstadt Jakarta grundlegende Dienstleistungen, wie die Müll- und Abwasserentsorgung nur rudimentär ausgebaut [sind].“* (KLINGSHIRN 2014: 12)



Grafik 34: Müll soweit das Auge reicht, Jakarta

Quelle: <http://thehappyvegan.de/wissenswertes-plastik/>

Täglich sammeln sich 5.625 Tonnen Müll in Jakarta an. Umso verwunderlicher ist es, dass Jakarta über nur eine einzige Müllhalde verfügt. Durch die mangelhaften Entsorgungsdienstleistungen und das ungenügende Umweltbewusstsein der Bevölkerung wird der Müll verbrannt oder, wie schon erwähnt, in die städtischen Gewässer entsorgt. Schockierend ist auch die Tatsache, dass nur ein kleiner Teil des anfallenden Hausmülls durch die Müllabfuhr geholt und auf die Müllhalde in Jakarta gebracht wird. (vgl. KLINGSHIRN 2014: 13) *„Schätzungen gehen davon aus, dass 80 Prozent der Gewässer in Jakarta bis in die Mündungsbereiche verunreinigt sind“* (KLINGSHIRN 2014: 12). Auch die Trinkwasserversorgung ist durch die Verschmutzung und die enorme Überbauung ein Problem. Weniger als 60 Prozent der EinwohnerInnen Jakartas werden durch die öffentliche Trinkwasserversorgung erreicht. Die Übernutzung des Grundwassers hat dazu geführt, dass Salzwasser in die Versorgungsleitungen des Trinkwassers gelangen konnte. (vgl. HANSJÜRGENS und HEINRICHS 2007)

5. Ergebnisvergleich - Welche Probleme sind für die ausgewählten Megastädte spezifisch

In diesem Kapitel sollen die Probleme, die für jede Megastadt spezifisch sind, nochmals aufgezeigt werden. Viele der aufgezählten Probleme finden sich in so gut wie jeder Megastadt wieder. Andere Probleme sind in manchen Agglomerationen ausgeprägter und dann gibt es noch Probleme, die ganz typisch für eine gewisse Megastadt sind bzw. die man nur in einer Megastadt so vorfindet.

In allen ausgewählten und beschriebenen Megastädten gibt es das Problem, dass die Kapazität an Wohnungen für die Masse an EinwohnerInnen nicht ausreichend ist oder sich die Zugezogenen die zur Verfügung stehenden Wohnungen nicht leisten können. Im Vergleich zu allen anderen Megastädten ist das Problem an leerstehenden Wohnungen in Kairo besonders groß. Es gibt zahlreiche Wohnungen, die renoviert wurden, jedoch für die arme und neu zugezogene Bevölkerung nicht leistbar ist. (vgl. MEYER 2004: 129) Außerdem setzen die Vermieter die Mieten besonders hoch an, damit sie die Wohnungen aufgrund des Kündigungsschutzes nicht vermieten müssen. (vgl. MEYER 1996: 7) Ein weiteres Problem in Kairo ist der Verfall der Bausubstanz, der in der Metropole besonders gravierend ist. Von den ausgewählten Megastädten ist Kairo auch die einzige Stadt, die als Lösung für das rasante Bevölkerungswachstum und die enorme Ansiedlung an Industrie Entlastungsstädte gebaut hat. Nach anfänglichen Schwierigkeiten der Umsiedlung der Bevölkerung sind diese Entlastungsstädte nun gut bewohnt. Das Problem von Kairo sind die vielen leerstehenden Wohnungen und die Wohnungen, die nicht restauriert werden und immer mehr verfallen. (vgl. MEYER 2004: 129-140)

Neben Kairo als bevölkerungsreichste Stadt Afrikas gibt es noch Lagos. Die Bevölkerung wächst in Lagos so rasant wie sonst nirgendwo. Neben Lagos zählt nur noch Dhaka zu den weltweit am schnellsten wachsenden Städten. Dadurch

zeichnet sich Lagos neben den anderen Megastädten aus. Und durch dieses Bevölkerungswachstum hat Lagos auch mit den schwerwiegendsten ökonomischen Problemen zu kämpfen. Die Umweltverschmutzung und die Lebensumstände der Unterschicht und der armen Bevölkerung sind katastrophal. In nur einer der ausgewählten Städte gibt es derartige Probleme bei der Abwasser- und Müllbeseitigung, und zwar in Jakarta. Die Mengen sind so enorm, dass auch bis heute noch keine passende Lösung für dieses Problem gefunden wurde und ein Großteil der Bevölkerung weiter unter den schrecklichen Umständen Leben muss.

In der Metropole Mexiko-City gibt es eine enorme soziale Spaltung der Stadt. Die Ausdehnung der Stadt stellt ein großes Problem dar, vor allem, weil sie an ihre räumlichen Grenzen stößt. Durch das gewaltige Bevölkerungsaufkommen will Mexiko-City zwar weiter wachsen, jedoch ist der Platz dafür so gut wie aufgebraucht. Keine der beschriebenen Städte ist so gespalten wie Mexiko-City. Dem Westen steht der Osten gegenüber und keine andere der ausgewählten Megastädte weist eine solche Fragmentierung und Segregation auf wie Mexiko-Stadt. Da die „bessere und reichere“ Bevölkerung immer mehr in den Westen der Stadt abwandert, verwahrlost der Osten immer mehr. (vgl. RIBBECK 2004: 30) Ein damit zusammenhängendes Problem ist die steigende Kriminalität, die in Mexiko-City besonders hoch ist. Markus-Michael Müller schreibt dazu:

„Laut aktuellen Meinungsumfragen empfinden die Bewohnerinnen und Bewohner von Mexiko Stadt „öffentliche Sicherheit“ als das zentrale Problem der Stadt. [...] Danach gefragt, welche Faktoren sich ihrer Meinung nach negativ auf ihre alltägliche Sicherheit auswirken, wird an vorderster Stelle die Polizei genannt: Sie sei unter anderem korrupt und ineffizient. Außerdem sei sie unfähig oder unwillig, für die überwiegende Mehrheit der lokalen Bevölkerung einen substantiellen Beitrag zu ihrer alltäglichen Sicherheit zu leisten“ (MÜLLER 2008: 135).

Der mexikanische Polizeiapparat ist in den letzten Jahren in heftige Kritik geraten. Es konnte nachgewiesen werden, dass die mexikanische Polizei ein *„niedriges Ausbildungsniveau, ein geringes Verständnis von normativen Werten und modernen Untersuchungsmethoden, eine große Gleichgültigkeit gegenüber der Legalität der eigenen Arbeit, ein hohes Maß an Involvierung in organisierte*

Kriminalität sowie eine große Korruptionsanfälligkeit aufweist und intern in eine Vielzahl von häufig miteinander konkurrierenden Fraktionen gespalten ist“ (MÜLLER 2008: 135f).

Durch die heftige Umweltverschmutzung ist Mexiko-City unter den beschriebenen Megastädten die Stadt, die am stärksten ozonbelastet ist (vgl. GORMSEN 1994: 80).

Die Stadt São Paulo hat ebenso mit heftigen Problemen durch die hohe Bevölkerungsdichte, das enorme Bevölkerungswachstum und der immer größeren Ausdehnung der Stadt zu kämpfen. Ein besonders spezifisches Problem sind die durch die großflächige und fast vollständige Bebauung der Stadt resultierenden Überschwemmungen. In keiner anderen Stadt gibt es so oft Schäden durch Überschwemmungen wie in São Paulo. Aber auch die steigende Kriminalität und Korruption sind ein großes Problem der drittgrößten Stadt der Welt. Die zunehmende Kriminalität hängt vor allem auch mit dem immer größer werdenden Gegensatz zwischen Arm und Reich zusammen. In São Paulo steht der Luxus der Stadt den sich in erbärmlichen Zuständen befindenden Armenvierteln gegenüber. Diese Segregation trägt zu einem Unmut der Bevölkerung bei und verschärft somit die Straffälligkeit der BürgerInnen.

Mit dem Problem der Segregation von Arm und Reich hat auch Jakarta zu kämpfen. Dies stellt ein Problem dar, welches zwar in jeder Megastadt vorzufinden ist, jedoch in São Paulo wie auch in Jakarta sehr stark ausgeprägt ist. Wie São Paulo hat auch Jakarta durch die enorme Überbauung mit heftigen Überschwemmungen, vorwiegend während der Monsunzeit, zu kämpfen. Aber nicht nur die Überbauung ist schuld daran, sondern auch die Lage Jakartas trägt zu der Misere bei. Das Jakarta auf Schwemmland situiert wurde, trägt wesentlich zu den Überschwemmungen bei. (vgl. KLINGSHIRN 2004: 10) Ein zweites sehr großes Problem der Megastadt Jakarta ist die Tatsache, dass die Stadt über kein funktionierendes Abwasserentsorgungssystem verfügt. Auch alle anderen Dienstleistungen zur Beseitigung von z.B. Müll sind sehr rudimentär ausgebaut. Durch die Nicht-Beseitigung der anfallenden Abwässer sind die ökologischen und hygienischen Umstände in Jakarta katastrophal. (ebd.: 11)

Die Probleme in den Megastädten ähneln sich alle sehr. Es gibt natürlich Probleme, die in den einen Städten ausgeprägter und enormer sind, als in anderen, aber fast jede Stadt kämpft mit denselben Problemen. Alle hier beschriebenen Megastädte sehen sich mit einem sehr hohen Bevölkerungswachstum konfrontiert. Dadurch entstehen immer größere informelle Siedlungen in allen Metropolen. Durch das enorme Bevölkerungsaufkommen hat auch jede Stadt mit einem steigenden Verkehrsaufkommen und einem daraus resultierenden Verkehrschaos, einer unzureichenden Infrastruktur und Staus zu kämpfen. Auch die Abwasser- und Müllentsorgung ist in allen beschriebenen Megastädten mangelhaft und die Städte können die täglich aufkommenden Mengen nicht beseitigen. Dies führt zu allerlei Umweltverschmutzungen, wie die Verschmutzung der Flüsse, Seen und sogar des Grundwassers. Es gibt in allen Städten riesige Müllberge und täglich kommen Tonnen an Müll hinzu. Auch dies stellt für alle Städte eine große und nicht zu bewältigende Herausforderung dar. Zu den ökologischen Problemen, mit der alle Städte zu kämpfen haben, kommt noch die Luftverschmutzung hinzu. Auch diese findet man in allen Städten wieder, in manchen gravierender als in anderen. Ein weiteres Problem, dem jede der oben genannten Städte gegenübersteht, ist die Versorgung der Stadt mit Trinkwasser. Die Wasserreservoirs in den Megastädten werden durch die steigende Bevölkerungszahl und den steigenden Pro-Kopf-Verbrauch knapp.

Die Segregation von Arm und Reich in den Metropolen ist noch ein Problem der Megastädte. Durch diese steigen die Unzufriedenheit und die Kriminalität und einige Viertel kann man nach Einbruch der Dunkelheit nicht mehr sicher betreten. Durch die steigende Unsicherheit der Bevölkerung ziehen die Leute, die es sich leisten können, in bessere Viertel. Ein Trend, der sich seit einigen Jahren in den Städten durchsetzt, sind sogenannte Gated Communities. Im folgenden Kapitel wird kurz erläutert, um was es sich dabei handelt.

Die Probleme der Megastädte sind meist gar nicht mehr lösbar (vgl. FRANZ 1990: 212). Herbert Franz meint zu den Problemen, mit denen Megastädte zu kämpfen haben, ganz konkret:

„Dazu fehlt es schon an der erforderlichen Infrastruktur, am Ausbau des Verkehrs, an der Versorgung mit Licht, Wasser und Kanalisierung, am Gütertransport, an der Kapazität der Bauwirtschaft und besonders am nötigen Geld“ (FRANZ 1990: 212).

Das Bild der Stadt hat sich durch die vielen Probleme verändert. Es gab schon immer „bessere“ und „schlechtere“ Stadtteile. Jedoch ist die soziale und räumliche Trennung heutzutage viel ausgeprägter, da die Stadtbevölkerung, die illegalen Siedlungen und die Unsicherheiten in den Städten laufend zunehmen. Dadurch entstehen auch Spannungen, welche zunehmend zu Gewaltausbrüchen führen. Jedoch werden die Spannungen dadurch nur noch größer. (vgl. WILHEIM 2001: 131f)

5.1. Gated Communities

Laut Axel Borsdorf versteht man unter Gated Communities folgendes:

„Wohnen wird zum geschützten Gut, Wohnviertel verschwinden hinter Zäunen und Mauern, werden Tag und Nacht bewacht und sind nur nach Registrierung, Video-Check und Passabgabe in der Wachstation am zentralen Ausgang betretbar“ (BORSODRF 2009: 167).

Man versteht unter Gated Communities also Siedlungen, die von Toren, Mauern und Zäunen umgeben sind und bewacht werden. Dieser Trend kommt aus den USA und besteht seit circa 20 Jahren. In vielen Städten gibt es schon Gated Communities und es werden immer mehr. Die Privatisierung öffentlichen Raums nimmt aufgrund wachsender Segregation und Unsicherheit zu. Man will seinen Wohnraum geschützt wissen und so schottet man die Wohnviertel, unzugänglich für die öffentliche Bevölkerung, ab. Aber nicht nur Wohnviertel werden umzäunt und unzugänglich gemacht, sondern sogar ganze Städte. In Nord- und Südamerika sind schon solche abgeschotteten Städte entstanden. (vgl. BORSODRF 2009: 167) *„Sie verfügen über Privatschulen, Privatuniversitäten, Einkaufszentren und hochwertige Freizeiteinrichtungen“ (BORSODRF 2009: 167).* Einige dieser abgeschotteten Städte haben sogar eigene, private Autobahnen, welche an das traditionelle Stadtzentrum angeschlossen sind. Somit haben sie einen Zugang zu ihrem Arbeitsort und stehen obendrein auch

nicht im Stau. Sie umgehen also das Verkehrschaos der eigentlichen Stadt (vgl. BORSDORF 2009: 167).

„Es sind aber nicht nur die Reichen und Superreichen, die sich einfrieden, auch Viertel der Mittel- und Unterschicht, ja sogar die randstädtischen Hüttenviertel werden nachträglich umzäunt“ (BORSDORF 2009: 167). Auch viele neu geplante Wohnsiedlungen werden schon von vornherein mit Zäunen und Mauern entworfen. Als Beispiel gilt hier eine Gemeinde der Metropolitanregion Santiago de Chile. Hier sind bereits über 18 % der Gemeindefläche nicht mehr für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Konsequenzen von Gated Communities sind jedoch noch nicht berechenbar. Aber sie bringen ganz sicher nicht nur Vorteile mit sich. Schon jetzt rumort es hinter machen Mauern. Die Jugendlichen suchen Auswege aus dem gut behüteten Heim und verlieren sich teils in Vandalismus und Drogenkonsum. (vgl. BORSDORF 2009: 167)



Jorge Wilhelm
meint hier ganz

Grafik 35: Gated Community in Sao Paulo
Quelle: <https://mabooklist.wordpress.com/category/essais/>

treffenden in Bezug zu der steigenden Segregation in Städten:

„Der öffentliche Raum wird zum gefährlichen Niemandsland und zum erbärmlichen Aufenthaltsort der Ausgeschlossenen. Die Stadt verliert ihre ursprüngliche Bestimmung als Ort der Begegnung und des Austauschs“ (WILHEIM 2001: 132).

6. Zukunftsentwicklungen

Metropolen werden hauptsächlich als Risikogebiete gesehen, da durch Umweltverschmutzung, Ressourcenausbeutung und menschlich verstärkte Problemfelder, wie Wasserknappheit, Wirtschaftskrisen, ethnisch-religiöse Auseinandersetzungen etc., das Funktionieren megaurbaner Gesellschafts- und Wirtschaftsformen in Frage gestellt wird. Megastädte haben mit wachsender Armut zu kämpfen, enthalten, produzieren und verstärken Gefahrensysteme und sind deshalb Opfer und Täter zugleich. (vgl. SPREITZHOFER 2011: 22)

„Reiche“ Megastädte sind Produktionszentren und Schaltzentralen der Weltwirtschaft, wie etwa London oder New York. „Arme“ Megastädte hingegen gelten als Aufnahmeräume provinzieller Migration und Armut. In den meisten Megastädten gibt es eine enorme Polarisierung zwischen Arm und Reich, die sogenannte „exclusive city“, welche das Konzept der humanen „inclusive city“ für alle Bevölkerungsschichten übermannt. (ebd.)

Durch das Wachstum von Agglomerationsräumen spitzen sich die Nachhaltigkeitsprobleme in allen Dimensionen zu – wirtschaftlich, sozial und ökologisch. (ebd.)

„Je schneller die Stadt wächst, je stärker natürliche Verdichtung gegeben ist [...], desto schwieriger wird nachhaltige Entwicklung; je korrupter und schwächer politische Ordnungsinstitutionen entwickelt sind [...] und je ärmer die Stadt ist [...], desto unmöglicher wird sie.“ (SPREITZHOFER 2011: 22)

Es muss jedoch gesagt werden, dass Verdichtung und Verflechtung nicht hoffnungslos sind. Das zeigen die Beispiele London und New York. Auch diese Städte waren von Phasen unregelmäßigen Wachstums und schwerster Missstände in jedem nur denkbaren Bereich betroffen. Die Städte wurden jedoch wieder regierbar gemacht und ermöglichen nun ein anziehendes Lebensumfeld. In den 1970er Jahren wurden Verfallsszenarien vorausgesagt, die sich jedoch nicht bestätigt haben. Als Musterbeispiele für große Städte bzw. Megastädte gelten heute Tokio und Singapur. (vgl. SPREITZHOFER 2011: 22)

Singapur ist hinsichtlich der Umweltpolitik eine Ausnahmeerscheinung. Es gilt als vorbildlich für seine Umweltstandards und funktioniert durch sein autoritäres Regierungssystem. Dadurch konnte das Vorhaben einer „sauberen“ Stadt

umgesetzt werden. Es gab diverse Regelungen in Bezug auf die Nachhaltigkeit und die Ökologie, z.B. gibt es in Singapur ein ausgeklügeltes öffentliches Transportkonzept, die Regelung des Besitzes von Privat-PKWs und Zufahrtslizenzen für einzelne Sektoren der Stadt. Aufgrund dieser Maßnahmen zählt Singapur zu den Städten mit der weltweit besten Luftqualität. (ebd.: 18f)

Megastädte weisen aber dennoch auch positive Aspekte auf. Die Verringerung des Pro-Kopf-Flächenverbrauchs, effizientere Ressourcennutzung, optimierte Transportsysteme und eine verbesserte Bildungs- und Gesundheitsfürsorge können hier genannt werden. (ebd.: 23) In der folgenden Tabelle von Kraas und Ehlers sind Nutzen, Chancen und Vorteile von Megastädten aufgelistet:

	Nutzen, Chancen, Vorteile
Ökologische Dimension	- abnehmender Pro-Kopf-Flächen“verbrauch“, z.T. durch Hochhausbebauung - effiziente Landnutzungsplanung - effizienter Ressourcenverbrauch (Wasser, Nahrung, Energie) - Schließen von Material-, Wasser-, Energieflüssen (Recycling) - umfassendes Monitoring und Management von Mensch-Natur-Interaktion - Management urbaner Biodiversität - nachhaltige urbane Landwirtschaft und Freiflächenpolitik
Ökonomische Dimension	- zunehmende Interaktion und Abstimmung aller ökonomischer Sektoren - Verbesserung von Infrastruktur, kurze Transportdistanzen - zunehmende Einkommen und Wohlstand - Agglomerationsvorteile - Produktivitätswachstum - Kreativitätszunahme - wissenschaftliche und technische Innovationen - verbesserte Wohlfahrtssysteme - menschliche Sicherheit für alle
Soziale Dimension	- steigende Belastbarkeit und Robustheit - verbesserte Bildungs- und Gesundheitssysteme - wachsende Kohärenz von Gemeinwesen und

	Nachbarschaften - steigende Partizipation an Entscheidungsprozessen - Wachstum sozialer Gerechtigkeit - Geschlechtergleichstellung und –befähigung - interkulturelle Diversität, Interaktion und Austausch - steigende Lebenserwartung - Multikatastrophen-Bereitschaft - Entwicklung und Stärkung unabhängiger Kontrollmechanismen gegen Korruption, Bestechung etc. - Erweiterung der Sozialgesetzgebung
Politische Dimension	- größere Breite, Tiefe und Verfügbarkeit von Informationen und Kommunikationswegen, internationale Verbindungen und Meinungsvielfalt - Entwicklung und Stärkung zivilgesellschaftlicher Institutionen - steigende Partizipation in politischen Entscheidungsprozessen - wachsende multi-stakeholder Partizipation - bessere Regierungsführung, Umsetzung von Gesetzen

Tabelle 9: Vorteile der Dimensionen weltweiter Megaurbanisierung; Quelle: KRAAS und NITSCHKE 2006: 22

Wichtig ist hier aber, dass die Voraussetzungen stimmen. Ohne nachdrückliche Stadtentwicklung und das Zusammenspiel von wirtschaftlichen, politischen und zivilgesellschaftlichen Steuerfaktoren, können nicht rückgängig machbare Fehler nicht vermieden werden. Es ist deshalb wichtig, sich folgendes in Gedanken zu halten: Globale Nachhaltigkeit ist ohne urbane Nachhaltigkeit nicht möglich! (vgl. SPREITZHOFFER 2011: 23)

Literaturverzeichnis

BORSODORF A. (2009): Gated Communities als Folge sozialräumlicher Segregationsprozesse in Städten. In: Musil R. und Staudacher C. (Hrsg.): Mensch. Raum. Umwelt. – Wien.

BRONGER D. (2004): Metropolen. Megastädte. Global Cities. Die Metropolisierung der Erde. – Darmstadt.

BRONGER D. und TRETTIN L. (2011): Megastädte – Global Cities HEUTE: Das Zeitalter Asiens?. – Berlin.

DATTA A. (2012): The Illegal City. Space, Law and Gender in a Delhi Squatter Settlement. – Farnham/England.

ERNST S. (2006): Lagos. Hyperwachstum – ungebremst und informell. (Online abrufbar:

<http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64606/lagos?p=0>,
Zugriff: 24.02.2016)

ERNST S. (2006): Kairo. Weltkulturerbe neben Wolkenkratzern.(Online abrufbar

<http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64524/kairo?p=all>,
Zugriff: 12.03.2016)

ERNST S. (2006): São Paulo. Motor der brasilianischen Wirtschaft.(Online

abrufbar: <http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64665/sao-paulo?p=0>,
Zugriff: 12.03.2016)

FELDBAUER P., HUSA K., PILZ E. und STACHER I. (1997): Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. – Frankfurt.

FLADE A. (2015): Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung. Konzepte-Herausforderungen-Perspektiven. – Wiesbaden.

FRANZ H. (1990): Die Slums in den Großstädten der Dritten Welt, die Hölle auf Erden – ein Epilog. In: Franz H. (Hrsg.): Die Bevölkerungsentwicklung und ihre Auswirkungen auf die Umwelt. – Wien.

GORMSEN E. (1994): Die Stadt México – Megalopolis ohne Grenzen? In: Gormsen/Thimm (Hrsg.): Megastädte in der Drittenwelt. – Mainz.

HANSJÜRGENS B. und HEINRICHS D. (2007): Mega-Urbanisierung: Chancen und Risiken. Nachhaltige Entwicklung in Megastädten. (Online abrufbar: <http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64706/urbanisierung-chancen-und-risiken?p=0>, Zugriff: 20.02.2016)

HEINTEL M. und SPREITZHOFFER G. (1999): Megastadtentwicklung, Globalisierung und Migration – Fallstudie Jakarta. In: Husa, K. und Wohlschlägl, H. (Hrsg.): Megastädte der Dritten Welt im Globalisierungsprozeß. Mexico City, Jakarta, Bombay – Vergleichende Fallstudien in ausgewählten Kulturkriesen. – Wien.

HOFBAUER A. (2001): Wolkenkratzer, Palmen und Motoren. In: Pilz B. (Hrsg.): Zum Beispiel Megastädte. – Göttingen.

HUFFSCHMID A. (2001): Mexiko-Stadt. Utopie und Apokalypse. In: Pilz B. (Hrsg.): Zum Beispiel Megastädte. – Göttingen.

JACHNOW A. (2008): Gebauter Raum mal verlebte Zeit. Dynamiken und Mechanismen des Wachstums von Mexiko Stadt. Ein historischer Überblick. In: Becker A., Burkert O., Doose A., Jachnow A. und Poppitz M. (2008): Verhandlungssache Mexiko Stadt. Umkämpfte Räume, Stadtaneignungen, imaginarios urbanos. – Berlin.

JUNGBLUT I. (2012): Megacities.(Online abrufbar: <https://reset.org/knowledge/megacities>, Zugriff: 03.02.2016)

JUST T. (2013): Demografie und Immobilien. – München.

KLINGSHIRN U. (2014): Jakarta – ein Metropole zwischen Selbstaufgabe und politischer Herausforderung. (Online pdf unter: http://www.hss.de/fileadmin/media/downloads/Berichte/1408_AMEZ_Jakarta_MM_egacitie.pdf, Zugriff: 16.02.2016)

KLUMPP D. (2014): Transformation von Rechtssystemen in Brasilien. Alternative Normensysteme und Rechtssystemwechsel in den Favelas von Rio de Janeiro. – Wiesbaden.

KORFF R. (2007): Einführung: Wie urban ist die Welt? (Online abrufbar: <http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64475/einfuehrung-wie-urban-ist-die-welt>, Zugriff: 10.01.2016)

KRAAS F. und NITSCHKE U. (2006): Megastädte als Motoren globalen Wandels. Neue Herausforderungen weltweiter Urbanisierung. (Online abrufbar: <https://zeitschrift-ip.dgap.org/de/article/getFullPDF/13366>, Zugriff: 19.02.2016)

LEITE M. (2008): São Paulo - ein toter Fluss als Lebensader. (Online abrufbar: http://www.wissenschaft.de/archiv/-/journal_content/56/12054/1593891/S%C3%83O-PAULO-EIN-TOTER-FLUSS-ALS-LEBENSADER/, Zugriff: 15.03.2016)

MABOGUNJE A. L. (1976): Cities and African Development – Studies in the Development of African Resources 3. – Ibadan.

MAIER J. und HUBER A. (1989): Problemräume der Welt. Lagos. Stadtentwicklung einer afrikanischen Metropole zwischen hoher Dynamik und Chaos. – Köln.

MERTINS G. (2009): Megacities in Lateinamerika: Informalität und Unsicherheit als zentrale Probleme von Governance und Steuerung. In: Zeitschrift des ITAS zur Technikfolgenabschätzung Nr. 1, 18. Jahrgang, S. 52-61. Universität Marburg. (Online abrufbar: https://www.tatup-journal.de/tatup091_mert09a.php, Zugriff: 15.02.2016)

MEYER G. (1994): Kairo. Entwicklungsprobleme einer orientalischen Megastadt. In: Gormsen E. (Hrsg): Megastädte in der Dritten Welt. – Mainz-Hechtsheim.

MEYER G. (1996): Kairo – Entwicklungsprobleme einer orientalischen Megastadt. In: Geographische Gesellschaft Bern (Hrsg): Berner Geographische Mitteilungen: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern.

MEYER G. (2004): Wohnen in der Megastadt Kairo. In: Meyer G. (Hrsg): Die Arabische Welt im Spiegel der Kulturgeographie. – Mainz.

Müller, Markus-Michael (2008): Fragmente des urbanen Regierens. In: Becker A., Burkert O., Doose A., Jachnow A. und Poppitz M. (Hrsg.): Verhandlungssache Mexiko Stadt. Umkämpfte Räume, Stadtaneignungen, imaginarios urbanos. – Berlin.

PERLMAN J. (2014): Urbanisierung, Megastädte und informelle Siedlungen. (Online abrufbar: <http://www.bpb.de/apuz/183456/urbanisierung-megastaedte-und-informelle-siedlungen?p=0>, Zugriff: 03.02.2016)

PILZ B. (2001): Zum Beispiel Megastädte. – Göttingen.

RIBBECK E. (2002): Die Informelle Moderne – Spontanes Bauen in Mexiko-Stadt. – Heidelberg.

RIBBECK E. (2008): Slums. (Online abrufbar: <http://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64768/slums>, Zugriff: 05.02.2016)

RÜHLE A. (2008): Megacitys. Die Zukunft der Städte. – München.

SCHWENTKER W. (2006): Megastädte im 20. Jahrhundert. – Göttingen.

SPREITZHOFFER G. und HEINTEL M. (1997): Jakarta: Der „Big Apple“ Südostasiens? In: Feldbauer et al. (Hrsg.): Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Frankfurt am Main. S. 151-175.

SPREITZHOFFER G. (2001): Zwischen Nasi und Nike. In: Pilz B. (Hrsg.): Zum Beispiel Megastädte. – Göttingen.

SPREITZHOFFER G. (2011): Megacities. Zwischen Fragmentierung und Globalisierung. (Online pdf unter: <http://library.fes.de/pdf-files/akademie/online/50340-2011.pdf>, Zugriff: 15.03.2016)

SRINIVAS H. (2015): Defining Squatter Settlements. (Online abrufbar: <http://www.gdrc.org/uem/squatters/define-squatter.html>, Zugriff: 04.02.2016)

TAUBENBÖCK H., WURM M., ESCH T. und DECH S. (2015): Globale Urbanisierung. Perspektive aus dem All. – Berlin Heidelberg.

UN-HABITAT (2003): The Challenge of Slums. Global Report on Human Settlements 2003. (Online pdf unter: <http://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1156&AspxAspxAutoDetectCookieSup=1>, (Zugriff am 04.02.2016)

UN-HABITAT (2003): World Urbanization Prospects: The 2003 Revision. (Online pdf unter:

www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf, Zugriff: 07.02.2016)

UN-HABITAT (2005): Financing Urban Shelter. Global Report on Human Settlements. (Online pdf unter: <http://unhabitat.org/books/financing-urban-shelter-global-report-on-human-settlements/>, Zugriff: 13.02.2016)

WILHEIM J. (2001): Inseln des Konsums in einem Meer aus Armut. In: Pilz B. (Hrsg.): Zum Beispiel Megastädte. – Göttingen.

WILHELM M. (2011): The Role of Community Resilience in Adaptation to Climate Change: The Urban Poor in Jakarta, Indonesia. In: Otto-Zimmermann K. (Hrsg.): Resilient Cities. Cities and Adaptation to Climate Change. Proceedings of the Global Forum 2010. – Heidelberg.

WINARSO H. (2011): Urban Dualism in the Jakarta Metropolitan Area. In: Sorensen A. und Junichiro O. (Hrsg.): Megacities. Urban Form, Governance and Sustainability. – Heidelberg.

Internetquellen

World Urbanization Prospects. The 2014 Revision. Highlights:

<http://esa.un.org/unpd/wup/highlights/wup2014-highlights.pdf>

Zugriff: 10.01.2016

World Urbanization Prospects. The 2005 Revision:

http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUP_FS7.pdf

Zugriff: 10.01.2016)

The Global Development Research Center:

<http://www.gdrc.org/uem/squatters/slumsandsquatters.html>

Zugriff: 04.02.2016)

Kairo – Statistiken einer Stadt:

<http://www.touregypt.net/de/cairo/cairostatistics.htm>

Zugriff: 07.02.2016

Zeitungsartikel:

<http://www.heute.de/brasilien-mindestens-15-tote-durch-ueberschwemmungen-und-erdrutsche-42654374.html>

Zugriff: 16.03.2016)

Abbildungsverzeichnis

<i>Grafik 1: Die weltweite urbane und periphere Bevölkerung von 1950-2050</i>	<i>19</i>
<i>Grafik 2: Prozentangabe der Bevölkerung lebend in städtischen Agglomerationen 1950, 2014, 2050</i>	<i>20</i>
<i>Grafik 3: Prozentuelle Urbanität und Lage der urbanen Agglomerationen mit mindestens 500.000 EinwohnerInnen, 2014</i>	<i>21</i>
<i>Grafik 4: Bevölkerungswachstum der sechs größten Megacities 2005</i>	<i>25</i>
<i>Grafik 5: Slumbevölkerung in absoluten Zahlen, 2002</i>	<i>37</i>
<i>Grafik 6: Verfall der Altstadt Kairos</i>	<i>39</i>
<i>Grafik 7: Bevölkerungs-dichte 1966 und Entwicklung der Einwohnerzahlen bis 1986 in Kairo</i>	<i>40</i>
<i>Grafik 8: Flächenmäßige Ausdehnung Kairos</i>	<i>42</i>
<i>Grafik 9: Friedhofsiedlungen in Kairo.....</i>	<i>43</i>
<i>Grafik 11: Squatter-Siedlungen in Kairo</i>	<i>44</i>
<i>Grafik 10: Informelle Siedlungen in Kairo</i>	<i>44</i>
<i>Grafik 12: Entlastungsstädte in der Wüste um Kairo.....</i>	<i>46</i>
<i>Grafik 13: Wohnungssituation in Kairo.....</i>	<i>47</i>
<i>Grafik 14: Abgaspanorama Kairo</i>	<i>48</i>
<i>Grafik 15: Müllberge in Kairo.....</i>	<i>49</i>
<i>Grafik 16: Lagos, Nigeria.....</i>	<i>51</i>
<i>Grafik 17: Megastadt Lagos.....</i>	<i>52</i>
<i>Grafik 18: Dicht besiedelter und stark verschmutzter Slum in Lagos</i>	<i>54</i>
<i>Grafik 19: Slum in Lagos.....</i>	<i>54</i>
<i>Grafik 20: Slum oder slumähnliche Gebiete in Lagos 1982.....</i>	<i>55</i>
<i>Grafik 21: Verschmutzung eines Flusses in Lagos.....</i>	<i>58</i>
<i>Grafik 22: Tenochtitlan - die Anfänge von Mexiko-City</i>	<i>60</i>
<i>Grafik 23: Ausdehnung Mexiko-City</i>	<i>64</i>
<i>Grafik 24: Elendsviertel in Mexiko-City</i>	<i>65</i>
<i>Grafik 25: Ausdehnung Mexiko-Stadt.....</i>	<i>66</i>
<i>Grafik 26: Flächenmäßige Ausdehnung Sao Paulos</i>	<i>74</i>

<i>Grafik 27: Ausdehnung Sao Paulos</i>	<i>75</i>
<i>Grafik 28: Favelas im Süden Sao Paulos</i>	<i>77</i>
<i>Grafik 29: Smog in Sao Paulo.....</i>	<i>78</i>
<i>Grafik 30: Überschwemmung in Sao Paulo</i>	<i>81</i>
<i>Grafik 31: Ausdehnung Jakartas</i>	<i>84</i>
<i>Grafik 32: Flächenmäßige Ausdehnung Jakartas</i>	<i>86</i>
<i>Grafik 33: Kampung in Jakarta.....</i>	<i>88</i>
<i>Grafik 34: Müll soweit das Auge reicht, Jakarta</i>	<i>92</i>
<i>Grafik 35: Gated Community in Sao Paulo</i>	<i>98</i>

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Städten 1950-2015</i>	<i>23</i>
<i>Tabelle 2: Nachteile der Dimensionen weltweiter Megaurbanisierung</i>	<i>28</i>
<i>Tabelle 3: Slum-Bevölkerung in Mio. und % der städtischen Bevölkerung, 2001-2015.....</i>	<i>38</i>
<i>Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung Kairos 1975-2015</i>	<i>42</i>
<i>Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung Lagos 1975-2013;.....</i>	<i>52</i>
<i>Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung Mexiko-Stadt, 1975-2015.....</i>	<i>66</i>
<i>Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung São Paulo, 1975-2015</i>	<i>75</i>
<i>Tabelle 8: Bevölkerungsentwicklung Jakartas, 1975-2015.....</i>	<i>86</i>
<i>Tabelle 9: Vorteile der Dimensionen weltweiter Megaurbanisierung</i>	<i>101</i>