



Was machst
du, wenn du
groß bist?

Das Mega- citys- Heft

Immer mehr Menschen treibt es in Städte. Seit diesem Jahr lebt mehr als jeder Zweite auf der Welt in einer Stadt. Im Jahr 2030 werden es laut Vereinten Nationen rund 5 von 8 Milliarden Menschen sein. Einige Städte wachsen ins Gigantische und werden fast hilflos als Megacities bezeichnet. Diese Gebilde sind Brennspeigel der jeweiligen natürlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse. Sie sind Zentren der Politik, Kultur und Wirtschaft. In ihnen treffen Religionen, Hoffnungen und Visionen aufeinander. Trotz ihrer Größe vereinen sie Gegensätze auf engstem Raum. Chaos, Armut und der Kampf um das Überleben existieren neben Überfluss, Luxus und Macht. *fluter* hat einige Megacities besucht, um jenseits des touristischen Blicks Menschen und deren Lebensentwürfe zu zeigen. Eines haben alle Megacities gemeinsam: Sie sind unberechenbar, wachsen unkontrolliert und unaufhaltsam. So verwundert es nicht, dass die Einwohnerzahlen der Riesenstädte je nach Statistik variieren. *fluter* nimmt deswegen die Bevölkerungszahlen der Vereinten Nationen aus dem Jahr 2005 als Anhaltspunkt. Megacities sind Ausdruck und Zwischenergebnis der maßlosen Dynamik unserer Zeit, sie sind Akteure und Objekte der Globalisierung zugleich. Die Maßlosigkeit kann faszinieren oder traumatisieren. Sie ist ungeheuer und deshalb Menschenwerk. Wohin treibt das noch?

Thorsten Schilling



30 Mexico City

Sandro Benini, 39, Schweizer, lebt seit 2004 in Cuernavaca, rund 80 km von Mexico City. Er schreibt für verschiedene deutschsprachige Medien wie die *Weltwoche* und den *Tagesspiegel*. Probleme mit Kriminalität hatte er bisher nicht, die

Bestechlichkeit von Polizisten dagegen kennt er aus eigener Erfahrung. Nachdem er kürzlich mit dem Motorrad zwei Rotlichter ignoriert hatte und von einer Patrouille angehalten wurde, reichten umgerechnet 25 Euro, um die Sache aus der Welt zu schaffen.



06 Lagos

Zum ersten Mal in ihrem Leben wurde Judith Reker, 40, an einem Flughafen von der Polizei erwartet. Kein Missverständnis, der Polizist sollte sie abholen. Ihr Hotel hatte ihn „gemietet“, damit er sie sicher durch die Stadt bringt, vorbei an den *area boys*, an falschen und echten Polizisten, die sich mit einem Wegzoll etwas dazuverdienen wollen. Dass wenig später der nigerianische Fotograf überfallen wurde, konnte er jedoch nicht verhindern.

fluter.de

MAGAZIN DER BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG

täglich aktuell und im Oktober mit dem Schwerpunkt: Megacities. Dabei u.a.:

Leben im Stau: In Los Angeles fordern Umweltschützer den U-Bahn-Ausbau.

Neu-Delhi: Wie klingt der Alltag in der indischen Hauptstadt?

Überblick: Die Firma Emporis möchte alle Hochhäuser weltweit fotografieren und gibt eine Top-25-Liste der Städte mit den meisten Hochhäusern heraus.

Angekommen in der Global City:

Ein Spaziergang durch eine ganz normale Straße in New York zeigt, wie international die US-Metropole ist.

 www.fluter.de

INHALT

- | | |
|----|---|
| 04 | Zahlmeister: So wird man leicht zum Stadtgespräch. |
| 06 | Größenordnung: An Lagos kann man verzweifeln. |
| 12 | Wetterbericht: Städte machen sich ihr Klima selbst. |
| 14 | Reinkultur: Tokio ist die größte Stadt der Welt. Sauber! |



44 Kairo

Jürgen Stryjak, 45, fiel bei seinen Recherchen besonders die Orientierungslosigkeit vieler Jugendlicher auf, die zwischen alten Moralvorstellungen und modernem Lifestyle vergeblich nach Halt suchen. Stryjak lebt seit 1999 in Kairo, er ist freier Journalist, unter anderem für den *Tagesspiegel* und die *ARD*. Vor drei Jahren gehörte er zu den Gründungsmitgliedern von *weltreporter.net*.



14 Tokio

Christoph Neidhart, 53, lebt seit fünf Jahren in Japan. Er ist dort Korrespondent der *Süddeutschen Zeitung* und des Zürcher *Tagesanzeigers*. An der Tokioter U-Bahn schätzt er besonders die neuen Wagen, die „weich klimatisiert“ sind – das bedeutet, dass den Fahrgästen keine kalte Luft ins Gesicht bläst. Im Januar erscheint von ihm *Die Kinder des Konfuzius: Was Ostasien so erfolgreich macht*.



22 Shenzhen

Justus Krüger, 32, lebt seit zwei Jahren auf Lantau Island, der größten Insel Hongkongs. In Shenzhen war er erstmals im Jahr 2000, seitdem fährt er jedes Jahr mehrmals dorthin. Ihm fällt immer wieder auf, dass Shenzhen viel ruppiger ist als Hongkong, „eine typische Aufsteigeratmosphäre“. Er arbeitet als freier Journalist, u.a. für die *FTD*, die *NZZ* und die *South China Morning Post*.



38 Mumbai

Britta Petersen, 41, lebt seit Ende 2005 als freie Autorin und Korrespondentin in Neu-Delhi. Für *fluter* war sie zum ersten Mal im Mumbaier Slum Dharavi. Erschüttert hat sie dort nicht so sehr das Ausmaß des Elends – das ist in vielen Regionen Indiens noch viel größer. Aber die Konzentration vieler Menschen auf so engem Raum war für sie sehr erschreckend.

20	Planungsreferat: Interview mit Albert Speer junior.	36	Grundgerüst: Investition & Innovation in Städten.
22	Überholmanöver: Shenzhen ist der chinesische Traum.	38	Geldanlage: Der Slum Dharavi in Mumbai.
28	Steuersysteme: Die Soziologin Saskia Sassen im Interview.	44	Kraftwerk: Vielen hilft in Kairo beten.
30	Drohpotenzial: Mexico City kann Angst machen.	50	Kulturhauptstadt: Metropolen in der Popkultur.

Nummernrevue

Wo leben die ehrlichsten Menschen,
wo die schnellsten, wo die meisten?
Fakten zum urbanen Leben.

Anteil der Menschen, die
1800 in Städten wohnten

3 Prozent



Anteil der Menschen, die
2007 in Städten wohnen

51 Prozent

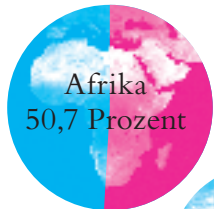


Geschätzte Slumbbevölkerung
von Delhi 2015
10 000 000

Einwohnerzahl Schwedens, März 2007
9 130 000

Anteil der Stadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung

Schätzung für das Jahr 2030



Wachstum

Die zehn am schnellsten wachsenden Städte
(Einwohner 2006 bis 2020, in Prozent,
Schätzung)

1. Beihai, China 10,58
2. Ghaziabad, Indien 5,20
3. Sanaa, Jemen 5,00
4. Surat, Indien 4,99
5. Kabul, Afghanistan 4,74
6. Bamako, Mali 4,45
7. Lagos, Nigeria 4,44
8. Faridabad, Indien 4,44
9. Daressalam, Tansania 4,39
10. Chittagong, Bangladesch 4,29

Zahl der Menschen, um die Städte welt-
weit täglich wachsen (2005)

180 000

Zahl der Menschen weltweit, die jährlich
neu in Slums von Großstädten ziehen

27 000 000

Zahl der Menschen weltweit, die in
einem Slum leben

1 000 000 000

Fläche

Die größten Städte der Welt nach
Fläche in Quadratkilometern, 2005

1. New York 8683 km²
2. Tokio/Yokohama 6993 km²
3. Chicago 5498 km²
4. Atlanta 5083 km²
5. Philadelphia 4661 km²
21. Buenos Aires 2266 km²
27. Mexico City 2072 km²
30. São Paulo 1968 km²
50. Delhi 1295 km²
110. Lagos 738 km²

Von 30 Handys,

die die Redaktion von „Reader's Digest“ in
Innenstädten auf der ganzen Welt platzierte,

wurden zurückgegeben:

- | | |
|------------------------------------|----|
| Ljubljana/Slowenien | 29 |
| Toronto | 28 |
| Seoul | 27 |
| Mumbai, Manila, New York | 24 |
| São Paulo, Paris, Berlin | 21 |
| Mexico City | 20 |
| Singapur, Buenos Aires | 16 |
| Hongkong, Kuala Lumpur | 13 |

700 000

Zahl der Menschen, um die
Shanghai jährlich wächst



Die schnellsten Fußgänger

Sekunden, die Fußgänger im Schnitt brau-
chen, um 20 Meter zurückzulegen

- | | |
|-----------------------------|-------|
| Singapur | 10,55 |
| Kopenhagen | 10,82 |
| Madrid | 10,89 |
| Guangzhou | 10,94 |
| Dublin | 11,03 |
| Berlin | 11,16 |
| New York | 12,00 |
| Wien | 12,06 |
| Warschau | 12,07 |
| London | 12,17 |
| Paris | 12,65 |
| Tokio | 12,83 |
| Kairo | 14,18 |
| Dubai | 14,64 |
| Bern | 17,37 |
| Blantyre / Malawi | 31,60 |



Die höflichsten Einwohner

1. New York
2. Zürich
3. Toronto
4. Berlin, São Paulo, Zagreb
9. Mexico City
15. Buenos Aires, London, Paris u.a.
30. Moskau, Singapur
35. Mumbai



Test in 35 Städten. Verfahren: In jeder Stadt 20mal hinter Menschen in öffentliche Gebäude gehen und zählen, wie oft die Tür aufgehalten wird; 20 kleine Einkäufe machen und zählen, wie oft vom Verkaufspersonal „Danke“ gesagt wird. An 20 Orten in der Stadt einen Ordner voller Papiere fallen lassen und zählen, wie oft jemand beim Aufheben hilft.

Mega_{city}

Städtische Agglomerationen mit mehr als 10 Millionen Einwohnern

Meta_{city}

Städte mit 20 Millionen Einwohnern und mehr

Finanzmetropolen

1. London
2. New York
3. Tokio
4. Chicago
5. Hongkong
6. Singapur
7. Frankfurt
8. Paris
9. Seoul
10. Los Angeles
42. Mexico City
45. Mumbai
46. Peking
48. Sao Paulo



Die Kriterien: Rechts- und politisches System, wirtschaftliche Stabilität, effiziente Geschäftsabwicklung, Rolle als Handelszentrum, Finanzfluss, Wissensgenerierung, Informationsfluss

Bruttoinlandsprodukt 2005

Tokio	1191 Mrd. US-Dollar
New York	1133 Mrd. US-Dollar
Mexiko City	315 Mrd. US-Dollar
Mumbai	126 Mrd. US-Dollar
Kairo	98 Mrd. US-Dollar
Lagos	30 Mrd. US-Dollar
Berlin	93 Mrd. US-Dollar
BIP Deutschland 2006	2900 Mrd. US-Dollar



Anteil der Megacitys am weltweiten BIP von **59,4 Billionen US-Dollar (2005)**
9 Prozent



Anteil des Wirtschaftswachstums in Asien, das in Städten erwirtschaftet wird

80 Prozent

Anteil des Einkommens, den arme Bewohner von Megacitys für den Kauf von Lebensmitteln ausgeben

60–80 Prozent

„Die Menschen, nicht die Häuser, machen die Stadt.“

Perikles,
493–429 v. Ch.



Menschen

Die zehn größten Städte der Welt nach Einwohnern im Jahr

100		
1.	Rom	450 000
2.	Luoyang	420 000
3.	Seleukia am Tigris	250 000
4.	Alexandria	250 000
5.	Antiochia (heute: Türkei)	150 000
6.	Anuradhapura, Sri Lanka	130 000
7.	Peshawar, Pakistan	120 000
8.	Karthago (Tunesien)	100 000
9.	Suzhou (China)	n/a
10.	Smyrna (heute: Izmir, Türkei)	90 000



1900		
1.	London	6,5 Mio.
2.	New York	4,2 Mio.
3.	Paris	3,3 Mio.
4.	Berlin	2,7 Mio.
5.	Chicago	1,7 Mio.
6.	Wien	1,7 Mio.
7.	Tokio	1,5 Mio.
8.	St. Petersburg	1,4 Mio.
9.	Manchester	1,4 Mio.
10.	Philadelphia	1,4 Mio.



1950		
1.	New York	12,5 Mio.
2.	London	8,9 Mio.
3.	Tokio	7 Mio.
4.	Paris	5,9 Mio.
5.	Shanghai	5,4 Mio.
6.	Moskau	5,1 Mio.
7.	Buenos Aires	5 Mio.
8.	Chicago	4,9 Mio.
9.	Ruhrgebiet	4,9 Mio.
10.	Kalkutta	4,8 Mio.



2005		
1.	Tokio	35,197 Mio.
2.	Mexico City	19,411 Mio.
3.	New York	18,718 Mio.
4.	São Paulo	18,333 Mio.
5.	Mumbai	18,196 Mio.
6.	Delhi	15,048 Mio.
7.	Shanghai	14,503 Mio.
8.	Kalkutta	14,277 Mio.
9.	Jakarta	13,215 Mio.
10.	Buenos Aires	12,550 Mio.



2015 (Schätzung)		
1.	Tokio	35,494 Mio.
2.	Mumbai	21,869 Mio.
3.	Mexico City	21,568 Mio.
4.	São Paulo	20,535 Mio.
5.	New York	19,876 Mio.
6.	Delhi	18,604 Mio.
7.	Shanghai	17,225 Mio.
8.	Kalkutta	16,980 Mio.
9.	Jakarta	16,822 Mio.
10.	Dhaka	16,842 Mio.

Die größten deutschen Städte 2006		
Berlin	3,340 Mio.	
Hamburg	1,754 Mio.	
München	1,281 Mio.	
Köln	1,024 Mio.	

Quellen: Statistisches Bundesamt; citymayors.com; spectrum.iecee.org; UNFPA; Mike Davis: Planet der Slums; Habitat, UN Department of Economic and Social Affairs; Tertius Chandler: Four Thousand Years of Urban Growth – An Historical Census; UN – The 2005 Revision Population Database; statistik-berlin.de; statistic-nord.de; ihk-muenchen.de; stadt-köln.de; readersdigest.com; gtz.de; bmz.de; Kulturaustausch III/2006; paceoflife.co.uk



Oben: Marktfrauen unterwegs zum Island Market, wo sie Gemüse verkaufen.
Unten: Haus in der Goriola Street, die von Künstlern verschönert wurde.



LAGOS

Die Summe der Möglichkeiten

Als der Stararchitekt Rem Koolhaas Lagos überflog, sah er eine verborgene Ordnung. Er wäre besser mal zu Fuß gegangen.

Text: Judith Reker Fotos: George Osodi

6ⁿ. Sechs Grad Nord. Die Lounge mit kühlblau strahlender Glasbar, an der die Reichen und Schönen aus Cocktailgläsern Dirty Nipples, Abuse Machines und Absolute Testa Rossas trinken, ist nach den Koordinaten von Lagos benannt. Dritter östlicher Längengrad, sechster nördlicher Breitengrad. Hier fällt sie ins Weltraster, die nigerianische Hafenstadt mit vielleicht 11 Millionen Einwohnern. Oder 18 Millionen. Je nachdem, welcher der zwei offiziellen Volkszählungen im Jahr 2006 man folgt. Die Ergebnisse liegen jedenfalls etwa so weit auseinander, wie die Schweiz Einwohner hat.

Raphael Godwin ist Türsteher im 6ⁿ. Anders ausgedrückt: Er hat es geschafft. Der Mann aus dem berüchtigten Armenviertel Ajegunle hat einen Job, um den ihn viele beneiden. 20 000 Naira, 117 Euro, verdient er im Monat. Der billigste Champagner im 6ⁿ geht für 87 Euro über den Tresen. Seinen Job hat der Mittvierziger seiner Figur zu verdanken. Vom rasierten Vierkantschädel abwärts türmen sich Muskelberge, die jeden Störer zu erdrücken

drohen. Godwin stemmt locker 400 Pfund am Stück in einem der unzähligen Fitnessstudios, die sich in Hinterhöfen der erbärmlichsten Viertel verstecken, in Ajegunle, Okobaba, Bariga und vielen mehr.

Die Wohlhabenden von Lagos verirren sich hierher nicht. Nur die Armen kennen beide Welten. Wenn die Banker, Geschäftsleute und Landbesitzer im täglichen Stau stehen, sind die Habenichtse immer schon da. Als fliegende Händler paradieren sie bei 40 Grad ihre Waren an den Autofensterscheiben entlang, hinter denen die Fahrer in klimatisierter Kühle sitzen. Mit Wasserbeuteln, Taschentüchern, Spielzeug, Erdnüssen, Autoersatzteilen, Sonnenbrillen, Handykarten zwingen sie sich zwischen den Blechlawinen hindurch. Und konkurrieren um die Lücken zwischen den Autos noch mit den dauerhupenden *okáda*, den Mopedtaxi.

„Lagos ist ein einziger Markt“, sagt der Architekturprofessor David Aradeon. Bis wenige Zentimeter an die Autos heran drängen die Marktstände. Rohe Fleischbrocken

stapeln sich, geschälte Orangen formen Pyramiden. Selbst unter den mächtigen Flyovers, den Autobahnen auf Betonpfeilern, wird gekauft und verkauft, schlafen Menschen bei ihren Ständen.

Was man in Lagos vergeblich sucht, ist eine öffentliche Hand, die schützend oder ordnend eingreift. Wenn sie sichtbar wird, dann zum Beispiel so: Ein Stau vor Ajegunle, euphemistisch „go slow“ genannt. Zwei gelbe Minibusse, in denen sich Marktfrauen mit ihren Körben drängen. Plötzlich tauchen ein Dutzend Polizisten auf, Spezialeinheit, Männer in schwarzen T-Shirts, auf denen „Raider“ steht. Sie stellen sich mit ihren Gewehren vor die Fahrzeuge, schreien „Raus!“, zerren die ersten Passagiere aus den Bussen. In einer Minute haben die Polizisten die öffentlichen Verkehrsmittel samt Fahrern gekapert und bahnen sich ihren Weg zu irgendeinem Spezialeinsatz. Die meisten Beobachter verziehen keine Miene. Es ist zu gewöhnlich. Die Polizei hat kaum eigene Fahrzeuge, dann nimmt sie sich eben, was sie braucht.

Ganz kurz einmal war Lagos sexy. Denn da sah plötzlich einer eine Ordnung, und zwar nicht irgendeiner, sondern der niederländische Architekt Rem Koolhaas, der zur internationalen Avantgarde der Stadttheoretiker zählt. Er sagte sogar, die Frage sei nicht, „ob Lagos mit dem Westen Schritt halten kann, sondern ob wir in der Lage sind, mit Lagos Schritt zu halten“. Koolhaas war in den Neunzigerjahren im Präsidentenhubschrauber über die Stadt geflogen und hatte festgestellt, dass „aus der Luft betrachtet, der scheinbar brennende Müllhaufen in Wirklichkeit ein urbanes Phänomen ist, auf dessen Kruste eine hoch organisierte Gemeinschaft lebt“. Für solch im wörtlichen Sinn abgehobene Sicht bezog Koolhaas reichlich Schelte. Ein Kritiker der Zeitschrift *New Yorker* ätzte, mit einem so ästhetisch distanzierten Blick aufs Elend zu schauen sei genauso schlimm wie gar nicht hinzuschauen. Die Karawane des Avantgarde-Jetsets ist längst weitergezogen. Übrig geblieben sind die Lagosianer. Und unter ihnen jene, die versuchen, ihre Stadt ein wenig lebenswerter, ein wenig schöner zu machen. Als vor zwei Jahren ein Dutzend Künstler in die Goriola Street einfielen, wussten die Bewohner nicht, wie ihnen geschah. Die Straße im Stadtteil Ajegunle ist ruhig, nur in der Ferne ist Mopedknattern zu hören. Sie wirkt wie ein Dorfweg, so wie viele Armenviertel und Slums eine in sich geschlossene Welt. Oyediya Kalu und Olisakwe Motunrayo sitzen vor einem gelben Haus und erinnern sich. „Wir haben uns alle gewundert. Zuerst dachten wir, das ist irgendwas Rituelles“, sagt die 28-jährige Friseurin Motunrayo. In Nigeria fürchten sich viele vor Zauberei. „Dann haben sie uns gesagt, dass sie wirklich nur unsere Straße schöner machen wollen.“ Ein bisschen wundert sie sich immer noch. Die Idee hatte der nigerianische Künstler Emeka Udemba, der seit zehn Jahren in Freiburg lebt. Gemeinsam mit elf weiteren Künstlern aus Lagos und den Bewohnern bemalte der damals 39-Jährige in der Goriola Street Hauswände, stellte Skulpturen auf, veranstaltete ein großes Fest. „Ich wollte dem Ort durch Kunst eine Identität geben“, erklärt er. Die Menschen hier bräuchten einen Grund, sich nicht für ihre Herkunft zu schämen. Ajegunle ist berühmt für die Fußballer und Musiker, die es hervorgebracht hat. Newcastle-United-Stürmer Obafemi Martins oder Jonathan Akpoborie, früher beim VfL Wolfsburg, kommen aus Ajegunle. Aber



noch größer ist der Ruf des Viertels als Kriminellen- und Versagerneest. Die Aktion hat sich gelohnt, meint Oyediya Kalu, die vor ihrem Haus Makkaroni und Kochbananen verkauft. „Unsere angemalten Häuser sind gut fürs Geschäft.“ Die Friseurin stimmt ihr zu: „Leute kommen, nur um zu schauen. Und dann kaufen sie was zu essen oder lassen sich die Haare machen. Auch die Musikindustrie kommt, die haben schon drei Videos hier gedreht.“ Für Emeka Udemba, der jährlich zurückkehrt in die Goriola Street, „ist das Wichtigste die Wirkung in den Köpfen. Die Leute haben gesehen, dass sie selber etwas tun können, um ihre Umgebung zu verbessern.“ Kulturjour-

nalist Chuka Nnabuiife von der in Lagos erscheinenden Zeitung *The Guardian* ergänzt: „Die Leute sollten einen Touch Schönheit bekommen. Kunst und Schönheit werden zu sehr als Vorrecht der Reichen gesehen.“ Schönheit, hat ein Schriftsteller gesagt, ist die Verheißung von Glück. Wenn das so ist, dann muss es sich lohnen, die Schönheit zu suchen in dieser Stadt, die aufs Gemüt drückt, in der oft tagelang die Sonne ausgesperrt wird von schweren, zum Greifen nahen Wolken, die einen monochromen Grauschleier über alles werfen, in der einem der Geruch von faulen Eiern und die süßlich-giftigen Dämpfe aus den Sägewerken an der Lagune Tränen in die Augen treiben.

Lagos bekam seinen Namen von den Portugiesen, sie benannten es nach der Hafencity Lagos in Südportugal. Die Stadt liegt auf Festland und mehreren Inseln. Bis 1991 war Lagos Nigerias Hauptstadt. Seit den Neunzigerjahren werden hier in größerem Stil Filme gedreht, heute ist „Nollywood“ die drittgrößte Traumfabrik der Welt mit ca. 1200 Filmen pro Jahr.





*Oben: Kinder aus der Theatergruppe von Segun Adefila bei einem Auftritt im Bariga-Viertel.
Rechts: Typischer Tag auf dem Oshodi-Markt mitten in Lagos.*



Doch Projekte wie das von Ajegunle sind schwer zu finden. Auch orts- und szenekundigen Lagosianern fällt auf Nachfrage nur die Goriola Street ein. „Und selbst das kam von einem, der die Stadt verlassen hat“, sagte ein Architekt. Seine Kollegin fügte hinzu: „Solche Projekte klingen nicht nach lagosianischer Mentalität.“ Wo das Überleben so viel Kraft kostet, ist sich der Einzelne vielleicht noch mehr als anderswo selbst der Nächste. Hinzu kommt: Lagos zermürbt die kreativen Geister, die etwas ändern wollen. An Plänen und Ideen fehlte es nie, nur hat noch keine Regierung mit der Umsetzung ernst gemacht. „Dies hätte eine schöne Stadt sein können“, sagt David Aradeon. Er spricht vom Spiel von Wasser und Land, von den frühen Gebäuden in brasilianischer Architektur, die der Stadt



Oben: Segun Adefila will Kinder davon abhalten, die nächsten „area boys“ zu werden.



Oben: Die Skyline von Lagos. Unten: Raphael Godwin (links) beim Training mit einem Kollegen.



einen eigenen Charakter hätten geben können. Der 1932 geborene Architekt mit ausladendem weißem Afroschopf sitzt über einem Stadtplan von Lagos, gekauft in einem guten Buchladen. „Was ist das? Diese Karte ist Quatsch. Wer macht so etwas? Kein Kartograf jedenfalls.“ Land eingezeichnet, wo in Wirklichkeit Wasser ist, die Größenverhältnisse sind falsch und so weiter. Dabei war es der einzige Stadtplan, den es überhaupt gab. Aradeon erklärt, warum der Verkehr nicht funktionieren kann. Mit dem Finger fährt er Straßen entlang, der Finger erstarrt – die Straße hört einfach auf. Kein Fehler diesmal, so ist das Straßennetz von Lagos tatsächlich. Der emeritierte Stadtplaner schreibt heute lieber Aufsätze, als weiter zu hoffen, dass einmal einer seiner Pläne ausgeführt wird.

Ähnlich sieht es in der jüngeren Generation aus: Der Architekt Koku Konu imponierte 2002 bei einer Veranstaltung der Kasseler Kunstaussstellung documenta mit Ideen zur Verbesserung der Lebensqualität. Mit seinen Kollegen vom CIA, der „Creative Intelligence Agency“, entwarf er zum Beispiel öffentliche Pissoirs, PINKELRINNEN mit SICKERGRUBEN, die ein Schritt in Richtung Hygiene gewesen wären. Aber die Stadtverwaltung finanzierte sie nicht. Heute fliegt Konu von einem westafrikanischen Land zum nächsten, um Banken zu bauen. „Man hat irgendwann keine Kraft mehr“, sagt er, am Telefon aus Gambia. „Es ist traurig, das zu sagen, aber: Unsere Ideen sind gescheitert.“ Ein noch jüngerer Architekt, Ayodele Arigbabu, entlädt sein kreatives Potenzial in einer bissigen Magazinkolumne. Als kürzlich das verrottende Nationaltheater verkauft werden sollte, das wie ein Raumschiff im grünen Sumpfland steht, schrieb der 27-Jährige: „Wie wär’s: Wir verkaufen es an eine Mega-Kirche? Die Kirchen wissen den Wert großer Gebäude wenigstens zu schätzen.“ Arigbabu spielte auf die riesigen Kirchen an, die sich entlang der Autobahn von Lagos nach Ibadan wie Satellitenstädte aneinanderreihen. Ihre Säle fassen mehr als 50 000 Menschen. Die Verheißung von Glück, hier findet sie statt, und Hunderttausende demonstrieren, wie sehr sie dieser Verheißung bedürfen. „Wenn du in Nigeria Gott nicht nahe stehst, stirbst du“, hatte in Ajegunle jemand gesagt. Und ergänzt: „Selbst die Räuber beten, bevor sie dich erschießen.“

Den Kreativen, deren Thema Lagos und seine Verwaltung ist, resignieren. Doch anderen, etwa Musikern, scheint die Lagunenstadt



Links: Junge Männer in Ajegunle bauen sich Musikinstrumente. Rechts: Segun Olagunju und Asuma Rislá (re.) gehören zu den berüchtigten „area boys“. Hier stehen sie nahe der Lagune im Bariga-Viertel von Lagos.

ständig Inspiration zu geben. Wie dem deutsch-nigerianischen Musiker Adé Bantu. „Ich kenne Lagos seit mehr als 25 Jahren und entdecke immer wieder Neues“, sagt der 36-jährige Mitgründer der afrodeutschen Gruppe Brothers Keepers. „Alles ist extrem hier, ich mag das: die Lautstärke, die extremen Gerüche, die Gegensätze.“ Klar, sagt er, sein Bild sei „romantisierend, weil ich immer wieder Abstand gewinnen kann. Lagos ist natürlich zugleich ein Moloch, hier gilt ‚survival of the fittest‘.“ Aber, sagt Bantu, „Lagos gibt dir auch das Gefühl, dass sich das Leben am nächsten Tag um 180 Grad drehen könnte, dass du als Millionär aufwachst“.

Im Stadtteil Bariga muss man nur starkem Marihuana-Geruch folgen, um auf eine besondere Gruppe Glücksritter zu treffen. Desperados eher, die sogenannten *area boys*. Das ist der vage Sammelbegriff der Lagosianer für alles, was ihnen Angst macht. *Area boys*, das können Gangs sein, die vom einfachen Diebstahl über bewaffneten Raub bis zur von Politikern gekauften Wahlkampfschlägerei alles im Programm haben. Auch harmlose Obdachlose werden schnell zu *area boys* erklärt, wenn man sich nur vor ihnen fürchtet. Wo der Slum ans Meer stößt, stehen sie an einem Wellblechverschlag, rauchen und trinken Gin mit Milch. Im Hintergrund zieht sich die Third Mainland Bridge zwölf Kilometer lang übers Meer, um Inseln und Festland von Lagos zu verbinden. „Gut, manchmal müssen wir kämpfen, um uns zu verteidigen“, sagt einer. Das hier sei schließlich ihr Revier. „No Money No Love“ steht auf einem T-Shirt. Sie erzählen von tagelangen Schlachten, bei denen die Häuser der Gegner und ihre eigenen in Flammen aufgingen.

„Im Prinzip sind wir alle *area boys*“, sagt der Theatermacher Segun Adefila, der es „wichtig“ findet, „immer wieder zu fragen: Wieso bin ich dem entkommen?“ Gemeinsam mit seinem Freund Seun Awobajo betreut der 35-Jährige eine Kindertheatergruppe, die jeden Nachmittag im engen Betonvorhof von Awobajos Haus probt. Sie tanzen, spielen Theater, lernen Instrumente. „Footprints Academy“ nennen sie sich. In die Fußstapfen der eigenen Kultur sollen sie treten, vom Wissen der Älteren lernen. Für Segun ist das eine Art Jugendschutz, denn „die Jungen hier sind die nächste Generation von potenziellen *area boys*“. Gerade proben die Kinder ein Stück über Kindesmisshandlung. Ein zarter Junge tritt auf. „Lasst uns über Kindesmisshandlung sprechen“, deklamiert er. Sein Rücken ist gezeichnet von vernarbten Striemen. „Das Kind weiß, wovon es spricht“, sagt Adefila leise.

„Lagos übt eine Anziehungskraft aus auch auf die Ärmsten“, hatte Adé Bantu gesagt. Das stimmt: Jedes Jahr kommen allein aus Westafrika 600 000 Hoffnungsvolle. Die meisten bleiben, obwohl sie den Aufstieg nie schaffen. Der Türsteher Raphael Godwin, der am Tag im Armenviertel lebt und in der Nacht die Reichen beschützt, gehört da schon zu den Erfolgreichen. Manchmal hindern kulturelle Regeln

die Menschen daran, Lagos wieder zu verlassen. Traditionen, die mit den Lebensbedingungen der Verstädterung nicht Schritt gehalten haben. So wie bei der Schneiderin Gladys Onwu. „Ich würde gern zurück nach Hause gehen“, sagt die 45-Jährige, die in Ajegunle ein kleines Atelier betreibt. Das geht aber nicht. In der Tradition ihrer Volksgruppe, der Igbo, trifft sich das Dorf jedes Jahr im August und legt Geld zusammen. Wer nicht kommt, zahlt 5000 Naira Strafe. Frau Onwu zahlt, aber in Lagos verdient sie wenigstens Geld. Und die Strafe ist immer noch billiger als die Fahrt nach Hause und Geschenke für die Großfamilie. Eine Verwandte in Lagos ist für viele Dorfbewohner, was in Deutschland einmal die Tante in Amerika war.

- 1 Einwohner 2005: 10,866 Mio. – Einwohner 2015 (Schätzung): 16,141 Mio.
- 2 Neueinwohner pro Tag: 6000
- 3 Anteil der Bewohner mit Handy in den städtischen Gebieten von Lagos State: 80,2%
- 4 Code für den sog. Vorauszahlungsbetrag, der oft mit einer E-Mail beginnt: 419
- 5 Aufschrift auf jedem Nummernschild: „Lagos: Centre of Excellence“
- 6 Platz in der Rangliste der teuersten Städte 2007: 37 (München: 39)
- 7 Durchschnittseinkommen: 5 US-\$
- 8 Anteil am BIP Nigerias (Schätzung): 30 %
- 9 Kleine Cola kostet 23 Cent
- 10 Mehr: www.bpb.de/megastaedte



Professor Kuttler, fährt man aus der Stadt aufs Land, fühlt es sich dort kühler an. Wie kommt das?

Das ist das Stadtklima, und hier speziell der sogenannte UHI, „Urban Heat Island“-Effekt, der Wärmeinsel-Effekt. Wir haben in Städten wie Essen oder München schon Differenzen zwischen Stadt und Umland von bis zu zehn Grad gemessen.

Wie entsteht dieser große Unterschied?

Städte fangen mehr Sonnenenergie ein als das Umland. Sie speichern sie besser und länger und führen die Wärme dann schlechter ab. Deshalb ist es im Sommer in Städten eher schwül oder, wie wir sagen, wärmebelastet.

Städte als Akku für Sonnenenergie?

So könnte man sagen.

Klingt gut. Mehr laue Sommerabende in der Stadt also!

portiert wird. Sind weniger Pflanzen in einer Stadt, wirkt mehr Strahlungsenergie auf die Städte ein. Weniger Bäume bedeuten weniger Schatten, der vor Strahlung schützt. Außerdem gibt es weniger sogenannte Kaltluftbildungsflächen, also Parks, Wiesen, Seen. Breite, asphaltierte Straßen speichern sehr viel Wärme – genau wie die ganze Stadt als dreidimensionaler Raum im Gegensatz zum flachen zweidimensionalen Umland. Nimmt man die gesamte Oberfläche der Häuser, sind Städte zwischen dem Anderthalbfachen bis Zweifachen größer als ihr Grundriss. Mehr Fläche kann aber auch mehr Energie aufnehmen und speichern. Diese Energie in Form von Wärme kann nachts nur schlecht abgegeben werden, weil die Häuser im Wege stehen.

Es sei denn, es ist schön windig.

Ja. Aber auch der Luftaustausch durch Wind

wird. Der Mensch muss eine gewisse Körpertemperatur einhalten, dazu wird Energie verbraucht, die auch an die Umgebung abgegeben wird. Das sind pro menschlichen Körper etwa 200 Watt. Alle gewerblichen, technischen, industriellen Prozesse geben immer auch irgendwie Wärme ab. Aber: Weder die noch unsere 200 Watt spielen eine große Rolle.

Sondern?

Kühlung und Heizung. Das kann bis zu 40 Prozent der anthropogenen Wärme ausmachen. In Tokio muss man runterkühlen, bei uns im Winter heizen. Diese Wärme gelangt, trotz aller Bemühungen um Dämmung, irgendwann nach außen.

Gibt es den UHI-Effekt nur in Städten?

In windarmen Nächten kann man auch in Dörfern Unterschiede von bis zu drei Grad feststellen.

„Ich würde nach Hamburg ziehen“

Sonne, Regen, Wind und Schnee – in Städten ist das alles anders als auf dem Land. Der Klimatologe Wilhelm Kuttler erklärt, warum wir dafür selbst verantwortlich sind.

Interview: Dirk Schönlebe

Im Sommer ist es in Städten dadurch oft nachts so warm, dass man schlecht schlafen kann. Diese Wärme ist vor allem für alte und nicht ganz gesunde Menschen belastend.

Warum speichern Städte die Energie so viel besser?

Der Boden einer Stadt ist stark versiegelt, also mit Teer, Beton oder Stein abgedeckt. Das verändert die Fähigkeiten des Bodens, Wärme zu speichern und weiterzuleiten. Außerdem kann sich die Stadt nicht auf natürliche Weise abkühlen, weil Regenwasser in Gullys abfließt und unterirdisch abtransportiert wird – Verdunstungskälte entsteht nicht.

Und das macht schon zehn Grad aus?

Es geht weiter. Pflanzen verbrauchen Energie, mit der sie Wasser in Wasserdampf umwandeln, der wiederum in die Atmosphäre trans-

portiert wird. Städte sind durch ihre Häuser Strömungshindernisse. Der Wind weht dadurch langsamer oder sogar gar nicht – und die Wärme bleibt in der Stadt.

Weniger Wind? Warum hat man in Städten dann oft das Gefühl, dass es zieht?

Die Windgeschwindigkeiten sind in der Stadt im Mittel geringer. Aber: Der Wind ist böiger und wechselt schneller die Richtung. Das liegt an den Kanten-, Druck- und Sogeffekten, die entstehen, wenn Wind auf ein Gebäude trifft. Es entstehen Wirbel, die dafür sorgen, dass die Windgeschwindigkeit sich lokal erhöht.

Was trägt noch zum UHI-Effekt bei?

Anthropogene Wärme.

Und was ist das?

Wärme, die vom Menschen abgegeben und durch das menschliche Wirtschaften freigesetzt

Und wie ist es dann in einer Megacity?

In Tokio wurden schon Temperaturdifferenzen von 13 Grad gemessen. In Städten wie New York oder Tokio wird der Stadtklima-Effekt noch dadurch verstärkt, dass dort fast jeder Raum klimatisiert ist. Die warme Innenraumluft wird nach außen gepumpt, die Klimaanlage selbst verbrauchen dabei Strom, produzieren also noch Abwärme.

In Deutschland sind Klimaanlagen bisher kaum verbreitet.

In Bürogebäuden werden sie bedauerlicherweise trotzdem benutzt. Aus architektonischen Gründen werden seit Jahren Bürogebäude

gebaut, die verglast sind. Das ist für das Klima nicht sehr vorteilhaft: Diese Glasfassaden, zumindest die etwas älteren, lassen Sonnenstrahlen durch das Glas, um den Innenraum zu erhellen, die entsprechende Wärme bleibt dann aber auch drin. Und was hilft gegen die Wärme? Eine Klimaanlage.

Stadtklima schadet also den Menschen?

Je nachdem. In einer Stadt wie Helsinki, die in winterkalten Gebieten liegt und wenig Luftverschmutzung hat, ist das Stadtklima für die Menschen ein Segen. Dort sind dann im Winter die Temperaturen nicht so niedrig. In Städten, deren Luft sehr belastet ist und die nicht über die Infrastruktur verfügen wie Industrieländer, also zum Beispiel Mexico City, ist das natürlich eine Qual.

Welche Auswirkung hat das Stadtklima auf Schnee oder Regen?

Städte geben viel Wärme ab und viele Kondensationskerne, also kleine und kleinste Staubpartikel. Die dienen in der Atmosphäre als Anlagerungspunkte für den dort kondensierenden Wasserdampf – und es regnet. Untersuchungen im Ruhrgebiet haben gezeigt, dass es deswegen auf der windabgewandten Seite zu einer Erhöhung des Niederschlags um bis zu sieben Prozent kommt.

Es regnet mehr?

Nein, der Niederschlag wird nur anders verteilt. Die Gesamtniederschlagsmenge für die Gesamtfläche bleibt in etwa gleich. Aber der typische Gewitterregen mit großen Regentropfen kommt öfter, weil sich durch starke Aufwinde große Tropfen bilden können.

Wie ist es mit Schnee?

In Städten erleben wir wesentlich weniger Tage mit einer geschlossenen Schneedecke als im Umland. In den Städten ist es einfach zu warm.

Ist doch gut: muss man im Winter nicht so oft Schnee räumen.

Ein Doktorand hat tatsächlich die finanziellen Auswirkungen der Stadtklima-Effekte untersucht. Die Stadt Essen spart Geld, weil sie weniger für Winterdienste ausgibt. Es passieren weniger Verkehrsunfälle, weil es seltener glatte Straßen gibt. Aber das gilt heute. Wird es noch wärmer, wird die Ersparnis zunichte gemacht, wenn sich die Menschen Klimaanlagen anschaffen.

Stimmt die Rechnung: Je größer die Stadt, desto größer der Wärmeinsel-Effekt?

Nicht unbedingt. Essen ist zum Beispiel eine typische Schrumpfungstadt, hier lebten vor einigen Jahren noch 620 000 Menschen, jetzt

sind wir bei 580 000 Einwohnern. Trotzdem nimmt der Wärmeinsel-Effekt zu.

Woran liegt das?

Wir haben ein höheres Wärmebedürfnis, keiner will bei 18 Grad im Wohnzimmer sitzen, jeder will immer Warmwasser zur Verfügung haben. Und: Vor 50 Jahren kamen im statistischen Mittel auf eine Person 20 Quadratmeter Wohnfläche, heute sind es 50. Solche Wohnungen müssen warm gehalten werden.

Wie verringert man Stadtklima-Effekte?

Energie sparen. Häuser begrünen. Eine Hausbegrünung mit Efeu schafft eine sehr gute Wärmedämmung, weil die Luft zwischen Wand und Efeu meistens steht und dadurch sehr gut isoliert. Dort, wo die Sonne stark strahlt, im Süden vor allem, sollten die Fenster besser verschattet werden: also Jalousien davor. Weniger mit dem Auto fahren. Das produziert nämlich nicht nur Abgase, sondern auch Wärme. Dann müsste man Städte anders

„Den Autoverkehr würde ich, soweit es geht, ausschalten.“

bauen. Das ist natürlich hier vom Schreibtisch aus wunderbar zu sagen. Aber Städte brauchen unverbaute Luftschneisen, entlang von Flüssen, breiten Straßen oder alten Gleisen. Wasser in den Städten kann das Stadtklima verbessern, weil es eine sehr hohe Wärmekapazität hat. Es nimmt sehr viel Energie auf, bevor sich die Temperatur des Wassers und damit auch seine Wärmeabgabe ändern.

Wie würden Sie eine Stadt planen?

In Deutschland würde ich sie sehr aufgelockert bauen. Lichte Straßen, mit schattenspendenden Bäumen an den Straßenrändern, die dürfen aber oben nicht zusammenwachsen, sonst können Wärme und Abgase nicht abziehen. Grünschneisen müssen in die Stadt führen. Den Autoverkehr würde ich, soweit es geht, ausschalten durch ein U-Bahnsystem. Ich würde Gewässer in die Stadt integrieren. Die Häuser sind bewachsen, die Hauswände begrünt. Und man sollte so bauen, dass die Menschen keine langen Wege haben, um zur Arbeit zu kommen und den Einkauf zu machen.

In vielen südlichen Städten sind die Häuser weiß. Hat das einen Grund?

Weiß reflektiert die Sonnenstrahlung viel stärker als Schwarz, somit wird die Oberfläche

weniger warm und weniger Wärme abgegeben. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Stadtplanung in südlichen Gebieten ist, dass die Häuser relativ eng beieinanderstehen. So kann die Sonne nicht in die Straßenschluchten fallen und alles aufheizen. Die Häuser müssen dann entsprechend der Windrichtung ausgerichtet sein, damit der Wind durch die Straßen fegen kann. Andererseits ist klar, dass man in New York oder Tokio nicht plötzlich nur noch kleine schmale Straßen bauen kann.

Wären breite Straßen keine Möglichkeit, Schneisen für den Wind zu schaffen?

Schon, aber die Wärmestrahlung auf schwarzen Asphaltstraßen ist sehr hoch. Die Tokioter Stadtverwaltung prüft, Wasserrohre dicht unter die Straßendecken zu verlegen. Damit wollen sie die Straßen abkühlen, damit die im Sommer nicht so heiß werden.

Welche Auswirkungen hat das Stadtklima auf Fauna und Flora Deutschlands?

Es sind sehr viele Neubürger eingewandert, zum Beispiel der Ginkgobaum. Der kommt aus dem mediterranen Raum und hat hier eigentlich nichts zu suchen. Auch viele Tiere zieht es in die Städte, weil es dort wärmer ist, vor allem im Winter.

Wenn wir also die Städte nur groß genug bauen, können wir in Frankfurt auch irgendwann Orangen anbauen?

Im Prinzip ja. Wenn damit nicht auch die ganzen Nachteile verbunden wären.

Wo würden Sie am liebsten wohnen?

Eigentlich würde ich sehr gern in München wohnen. Aber aus klimatischen Gründen würde ich nach Hamburg ziehen.

Warum?

Das Wetter ist in Hamburg und München nicht so fürchterlich unterschiedlich, wie man immer meint. Aber Hamburg hat den großen Vorteil, dass dort die Belüftung wesentlich besser ist. Die Stadt liegt eben am Meer, an der Küste haben wir wesentlich höhere Windgeschwindigkeiten. Und wenn die Bebauung den Wind dann nicht daran hindert, in die Stadt einzudringen, ist das eine feine Sache.



Wilhelm Kuttler, 58, ist Professor für Angewandte Klimatologie und Landschaftsökologie an der Universität Duisburg / Essen. Er selbst hat schon fünf Garagendächer begrünt.

東京 TOKIO

Alles in Ordnung

In der größten Stadt der Welt findet jeder seinen Platz. Auch der Müll.

Text: Christoph Neidhart

Knie pressen sich gegen Kinfuns Schenkel, die Kante einer Mappe rammt sich in seine Rippen. Die Tozai-S-Bahn ist voll, aber noch immer drücken Leute rein. Ganz still. Viele haben Kopfhörer aufgesetzt, einige versuchen zu lesen. Wer einen Sitzplatz hat, tut, als schlafe er.

Jeden Morgen das Gleiche. Eingeklemmt zwischen fremden Menschen steckt Kinfun, 27-jähriger Doktor der Mathematik, eine halbe Stunde im Zug der Tozai-Linie. Dann steigt er um, fährt weitere zwanzig Minuten mit der Hibiya-U-Bahn. Abends geht es den gleichen Weg zurück.

In Groß-Tokio leben mehr Menschen als in Kanada, zehnmal so viele wie in Berlin. Die Stadt selbst hat zwölf Millionen Einwohner; die Agglomeration, zu der vier weitere Millionenstädte gehören, 35 Millionen. Damit ist Tokio die größte Megacity der Welt. Von Ost nach West dehnt sich das Häusermeer über fast 100 Kilometer aus.

Ein Zentrum hat dieses Häusermeer nicht, sondern mehrere, sehr verschiedene: die hochnäsige Ginza, die teuerste Einkaufsstraße

der Welt; das schnelle Shinjuku, wo alles käuflich ist; das junge schnippische Shibuya; das ein wenig altbackene Viertel um Ueno mit den großen Museen; Ikebukuro, eher provinziell und proletarisch;

Roppongi, das Viertel des neuen Geldes; und Shinagawa, eine Absteige des globalen Dorfes. Dazwischen erstreckt sich ein Meer kleiner Einfamilienhäuser mit winzigen Gärten und Blocks mit engen Wohnungen. Gemeinsam ist allen Stadtteilen, dass ihre Bewohner sie fast kleinlich sauber halten.

Die Tozai-Linie, mit der Kinfun zur Arbeit fährt, führt vom östlichen Vorort Funabashi, einer Stadt mit 580 000 Einwohnern, unter Tokio hindurch nach Westen: Außerhalb der Stadt ist sie eine S-Bahn, innerhalb gehört sie zum U-Bahn-Netz. Die Tozai-Linie ist morgens zwischen 7.50 Uhr und 8.50 Uhr zu 197 Prozent ausgelastet; es fahren also doppelt so viele Passagiere mit den Zügen wie eigentlich maximal vorgesehen. Die Tokioter Metro transportiert täglich fast sechs Millionen Menschen; dazu kommen die Passagiere von Privat- und S-Bahnen.





Straßenszenen im Tōkioter Stadtviertel Shinjuku, in dem auch der Bahnhof Shinjuku liegt: der Bahnhof mit dem weltweit höchsten Passagieraufkommen.





Links: Flugzeug im Landeanflug auf den Flughafen Tokio-Narita. Unten: Blick auf die Akasaka-Kreuzung der Tokioter Stadtautobahn.

Zur Hauptverkehrszeit schubsen und quetschen sich die Menschen durch die Masse, aber niemand schimpft. Einige Bahnhöfe sind Shopping-Center, in denen man erst nach Passieren der Ticketschranke einkaufen kann. In Shinjuku, dem verkehrsreichsten Bahnhof der Welt, an dem Linien vier verschiedener Bahngesellschaften aufeinandertreffen, steigen täglich bis zu vier Millionen Passagiere ein, aus oder um. Dennoch ist der Bahnhof blitzsauber, es liegen keine Papierchen am Boden, keine Essensreste, keine Zigarettenkippen. Und das, obwohl es seit den Anschlägen vom 11. September 2001 aus Sicherheitsgründen kaum mehr Mülleimer gibt. Die Japaner haben gelernt, ihren Abfall dorthin mitzunehmen, wo sie ihn geordnet entsorgen können und getrennt: in brennbar / abbaubar, unbrennbar, Flaschen, Dosen, Zeitungen. Oft nehmen die Tokioter ihren Müll einfach wieder nach Hause. Groß-Tokio produziert jährlich 15 Millionen Tonnen Müll. Der wird verbrannt oder zu künstlichen Inseln in der Bucht von Tokio aufgeschüttet. Japan ist die zweitgrößte Wirtschaftsmacht der Welt, Tokio ihr Zentrum. Dennoch ist die Luftbelastung mit Feinstaub gering oder moderat; nur ein Drittel aller Fahrten im Großraum Tokio geschehen mit Pkw, in Tokio selbst gar nur ein Fünftel. 15 Milliarden Bewegungen jährlich geschehen mit dem öffentlichen Verkehr, über anderthalbmal so viele wie in den USA im ganzen Land. Mit S- und U-Bahnen kommt man in Tokio immer schneller voran als mit dem Auto.

Japans Bevölkerung schrumpft, in den Bergen und an der Küste verrotten verlassene Dörfer, in anderen leben nur noch alte Leute. Tokio dagegen wächst, die jungen Japaner wollen in die Metropole. Nicht nur, weil sie auf dem Land keine Arbeit finden. Auch weil es dort langweilig sei und die Freunde ebenfalls nach Tokio gehen.

Auch Kinfun ist zugewandert: als Doktorand aus Hongkong. Zu Beginn gehörte ein Zimmer im Studentenwohnheim zum Stipendium. Von dort war die Fahrt ins Forschungsinstitut erträglicher. Die Ringlinie der S-Bahn, mit der er zur Arbeit fuhr, hat ihre Wagen jüngst verbreitert, in der Hauptverkehrszeit bleiben die Sitzbänke hochgeklappt. Das verschafft den 3,6 Millionen Fahrgästen täglich etwas Luft. Kinfun wagt in den vollen Zügen ohnehin nicht, sich hinzusetzen. „Obwohl niemand etwas sagt“, fühle er die Missbilligung der

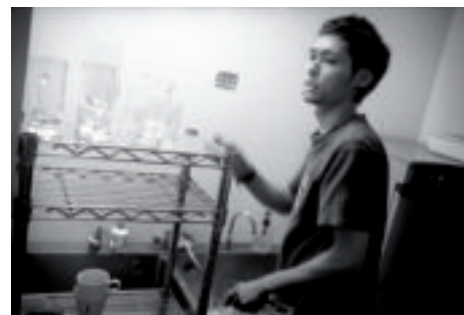
Obasan und Ojisan, Tanten und Onkel. „So geht es fast allen Jungen.“

Wenn Kinfun abends nach wieder einer Stunde Bahnfahrt in sein winziges Studio zurückkehrt, isst er zuvor am Bahnhof eine Schale Nudeln, kauft sich eine Box Sushi oder ein Fertiggericht, manchmal kocht er auch. „Für mehr bin ich zu müde“, sagt er. Von den spannenden Seiten der Megacity hat er nichts, er geht nicht ins Kino, zu Konzerten, ins Museum oder zu Sportveranstaltungen. Erst recht nicht in die Kneipe. Die Wege sind einfach zu weit. „Hätte ich mehr Zeit, ich würde sie zu Hause verbringen“, so Kinfun. „Mit Lesen und Chatten.“ Treffen kann er seine Freunde nur am Wochenende, zum Beispiel zum Karaoke. Werktags bleibt er per SMS und übers Internet mit ihnen in Kontakt. Dennoch, sagt er, lebe er gern in Tokio. „Ich habe einen tollen Job. Im akademischen Leben sind die Hierarchien nicht so starr wie im Business.“ Und in Tokio funktionieren alles so gut, „die Umwelt ist gesund, die Stadt sauber, auch die Luft“. Das Leben sei angenehmer, wenn die Leute wie in Tokio die Regeln befolgten und ordentlich seien. „Außerdem ist Tokio sicher, du musst keine Angst haben, dass jemand dir den Geldbeutel klagt.“

Umgekehrt hat er ein schlechtes Gewissen, wenn er den Müll einmal nicht korrekt sor-

tiert. Papierchen wegzwerfen wage er schon gar nicht. Der Einwand, Sauberkeit und gute Luft seien Qualitäten, die man von einer Metropole dieser Größe nicht erwarte, überrascht ihn. Darüber hat er noch nie nachgedacht. Im Westen sehen viele im Recht auf Unordnung eine Freiheit. „So ist es ja nicht“, sagt Kinfun. Aber wenn sich die Menschen jeden Tag im Zug schubsen und stoßen und sogar boxen, ist das auch nicht ordentlich. „Alle wissen, der Einzelne kann dafür nichts“, wehrt Kinfun ab. „Ich glaube, das Stoßen gehört längst zu den Regeln.“

Auch Natsuko Mamiya kommt mit dem Zug aus einem Vorort, allerdings später, wenn die Bahn nicht mehr so voll ist. Weil immer wieder Frauen im Gedränge belastigt werden, gibt es in den S-Bahn-Zügen in den Spitzenzeiten Wagen nur für Frauen. Mamiya, wie sich die 27-jährige Natsuko rufen lässt, wohnt bei ihren Eltern. Ihre Tage verbringt sie auf den Straßen von Tokio. Mit ihrer Kamera streunt sie durch den Modebezirk Omotesando, wo der internationale Architekten-Jetset den großen Marken wie Prada, Tod's, Louis Vuitton, Dior oder Armani Modetempel hingestellt hat. Auch in Harajuku hängt sie rum; und in Shibuya, dem Zentrum der Jugendmode. Das ist ihr Job. Tokio ist eine wichtige Modemetropole, hier werden Trends gemacht.



Oben: Der 25-jährige Shunsuke ist ein sogenannter „freeter“. Seine Eltern halten das für ein Schimpfwort. Unten: Parkplatzlift vor einem Privathaus in Tokio: Parkplätze sind rar.



Mitte: Die Tokioter Trendfotografin Natsuko Mamiya. Links und rechts von ihr: von Mamiya fotografierte Beispiele für „oshare“ Mode.





Links: Regentag im Mode- und Einkaufsviertel Shibuya. Oben: Habseligkeiten von Obdachlosen, die tagsüber fein säuberlich verschmurt am Rand vieler Parkanlagen lagern.

Mamy wird von Experten als Trendsetterin gesehen. Mamy sucht Leute, die sie „total oshare“ findet. „Oshare“ steht für hübsch, süß, cool, modisch. Oder, wie Mamy sagt: „Die Kombination muss stimmen. Nur wenn Persönlichkeit, Gefühle und Kleider zusammengehen, ist jemand oshare.“ Oshare könne man in Markenkleidern sein oder in Klammotten aus dem Secondhandshop. Mamy hält Ausschau nach Leuten in Straßenmode, die sie überzeugen. Findet sie jemanden total oshare, spricht sie die Person an. Und macht auf der Stelle ihre Fotos. Die Straße ist ihr Studio; sauber genug ist sie allemal. „Wenn ich zögere, dann sind die Leute meist nicht gut genug.“ Fünf Tage pro Woche wandert sie fünf Stunden in den Straßen herum. Manchmal, ohne ein einziges Bild zu machen. „Weil niemand genügend oshare war.“

Die Mode, die sie fotografiert, ist eher verrückt, manchmal punkig, oft schräg, selten auch beinahe unauffällig. Und stets auf ihre Weise perfekt. Fast nur junge Leute. Das sei keine Absicht: „Aber der Anteil Älterer, die in Tokio gut angezogen sind, ist extrem gering.“ Wenn ihre Generation älter werde, dürfte sich das ändern. Von jenen, die sich für viel Geld von Kopf bis Fuß bei Armani, Gucci, Versace, Dior und den andern einkleiden, hält Mamy wenig: „Das sind Leute, die sich kaum für Mode interessieren, aber doch gut aussehen wollen. Sie kaufen Brands, dann können sie nicht viel falsch machen.“

Mamy arbeitet für *Fruits*, *Time* und *Street*, Modemagazine fast ohne Text. Neben den jungen Leuten, die selber oshare sein wollen, gehören

die Modeprofis zu ihren wichtigsten Lesern. Einige Abgebildete sind selber Designer, andere wollen es werden. Die Profis holen sich hier ihre Ideen. „Es ist schon vorgekommen, dass ich einen Mann fotografiert habe, und plötzlich sah man viele identisch gekleidete Männer auf der Straße.“

Tokio ist groß genug für viele Welten, die sich gegenseitig kaum wahrnehmen. Kinfun, modisch gekleidet, hat noch nie von Mamy Szene gehört, internationale Modeschöpfer indes beobachten sie genau. Von der Jazzszenen über Computernerds, Film-Geeks, Autofans – sie treffen sich mit fantastisch umgebauten Modellen jeweils samstagsnachts unter einer Autobahnbrücke auf einer künstlichen Insel vor Yokohama – Karaoke-sänger und Elvis-Presley-Imitatoren, aber auch Menschen, die Naziramsch sammeln, gibt es Hunderte sogenannter *otaku*, informeller Fan-

„Gemeinden“, die sich ihren Liebhabereien mit einer Radikalität widmen, wie man sie in Mitteleuropa kaum kennt. Die Wege dieser Gemeinden kreuzen sich höchstens in der S- und U-Bahn. Und beim Einkaufen.

Die Japaner waren immer sauber: Als der schwedische Arzt Carl Peter Thunberg vor gut 200 Jahren von Nagasaki ins heutige Tokio reiste, wunderte er sich, die Japaner würden täglich baden, die Städte seien sauber, es stinke nicht: Anders als in Europa spülte man hier in den Großstädten die menschlichen Exkremente nicht in eine Kanalisation, man sammelte sie täglich ein, wie den Hausmüll. Das tägliche Bad ist bis heute Pflicht, wie in Deutschland das Zähneputzen. Selbst viele Obdachlose rasieren sich täglich, sind sauber gekleidet und trennen ihren Müll. Auch unter ihnen herrscht ein Gruppendruck zur Ordentlichkeit. In der Früh packen sie ihre

- 1 Einwohner 2005: 35,197 Mio. – Einwohner 2015 (Schätzung): 35,494 Mio.
- 2 Platz in der Liste der teuersten Städte der Welt 2007: 4 (München: 39, Moskau: 1)
- 3 Platz in der Liste der lebenswertesten Städte 2007: 35 (von 215, München: 8, Zürich: 1)
- 4 Tokio-Haneda: 2006 viertgrößter Flughafen der Welt (65,810 Mio. Passagiere / Frankfurt: 52,810 Mio., Platz 8)
- 5 Anteil am BIP Japans (Schätzung): 40 %
- 6 Zahl der Menschen, die beim letzten großen Erdbeben 1923 ums Leben kamen: 143 000
- 7 Szenario für ein kommendes starkes Beben: 5000 Tote; 180 000 Verletzte; 3,3 Mio. Evakuierte, Sachschäden in Höhe von 1 Billion US-\$
- 8 Wahrscheinlichkeit eines solchen Bebens in den nächsten [redacted]
- 9 Tägliche Pendler im Großraum Tokio: 6,5 Mio.
- 10 Eine Dose Cola kostet 80 Cent
- 11 Mehr: www.bpb.de/megastaedte





Oben: Pendler in der U-Bahn. Jeden Tag strömen 6,5 Millionen Pendler in die Stadt.

Rechts: Blick auf das Einkaufs- und Restaurantviertel Ginza.



Habe in blaue Plastikplanen säuberlich zusammen, verschnüren sie zu riesigen Paketen. Dieser Hausrat steht tagsüber am Rande vieler Parks.

Ausländer wie Kinfun, die in Tokio leben, nehmen die Reinlichkeit bald an. Genau wie die Gewohnheit, sich abzugrenzen. Japaner schaffen für alles einen Rahmen. Und ignorieren, was nicht in diese Rahmen passt.

Bis 1991 wuchs Japans Wirtschaft so rasch wie heute jene Chinas, dann kam sie ins Stottern. Und hat sich davon bis heute nicht erholt. Die Lasten dieser Krise trägt die Provinz; und mehr noch die Jungen. Früher fand fast jeder Schul- oder Uni-Abgänger eine feste Stelle. Die behielt man auch, meist fürs Leben. Heute jobbt ein Drittel aller jungen Leute als sogenannte *arubatio*, das Wort leitet sich vom deutschen „Arbeiter“ ab. *Arubatio* sind unterbezahlte Teilzeitarbeiter, denen keine Sozialleistungen oder Jobsicherheit gewährt werden. Mit den *arubatio* verfügen die Firmen über eine Manövriermasse, die ihnen rasches Reagieren auf veränderte Bedingungen erlaubt. Nicht nur Supermärkte, 24-Stunden-Läden, Hotels, Restaurants, Nachtbars, Sex-clubs und Baufirmen heuern *arubatio* an, auch große, weltbekannte Konzerne.

Manch junge Japaner sperren sich gegen die starren Konventionen ihrer Gesellschaft. Sie verweigern den Überstunden- und Krawattenzwang, scheuen die strikte Hackordnung und die Pflicht-Sauftrouren mit dem Chef. Das Leben, finden sie, sollte mehr sein als Arbeit, Arbeitsweg und Schlaf. Sie wollen „frei“ sein. Und nennen sich deshalb *freeter*, nach

dem Englischen „free“. Ihre neue Freiheit ist freilich eine Selbsttäuschung. Sie zahlen einen hohen Preis dafür, wie der 25-jährige Tokioter Shunsuke allmählich merkt.

„Ich halte *freeter* nicht für ein Schimpfwort, meine Eltern schon“, sagt er. „Überhaupt die Alten. Wenn einer in der S-Bahn nicht aufsteht, ist er ein *freeter*.“ Er hatte die Nase voll von der Schule, verließ das teure Privatcollege, für das sein Vater seit dem Kindergarten bezahlt hatte. Entsprechend sauer reagierte dieser. Ein Jahr fuhr Shunsuke Lunchboxen aus, täglich von sieben bis drei auf den verstopften Straßen Tokios. „Fürchterlich.“ Abends kochte er in einer Kneipe noch Spaghetti. Dann ging er nach New York, wo er als Sushi-Koch ohne Arbeitsbewilligung arbeitete. Seine japanische Nationalität genügte als Qualifikation. Seit er aus Amerika zurück ist, jobbt er bei einer Neubaureinigung. Und abends wieder in einer Kneipe. Damit kommt er grade so durch. Renten- und Sozialbeiträge zahlt er genauso wenig wie eine Krankenversicherung, Steuern sowieso nicht.

Für Tokios Konsumangebote hat Shunsuke kein Geld. Auch keine Zeit. Zwischen Baureinigung und Kneipe kommt er gerade mal zum Musikhören. Gleichwohl sagt er, „für den Moment“ sei er zufrieden mit seinem *freeter*-Dasein. Aber er denkt immer öfter, es wäre schon gut, noch eine Schule zu machen, zum Beispiel Architekt zu werden. „Vielleicht brauche ich bloß etwas länger“, sagt er, „um erwachsen zu werden.“

Die zwanghafte Korrektheit der Japaner stört Shunsuke. „Wenn hier mehr Ausländer leben

würden, verstünden die Japaner, dass kein anderes Land so starr ist. Hier gibt es Regeln für alles. Warum darf man zum Beispiel in der S-Bahn nicht telefonieren? Japan ist eine Zwangsjacke.“ An die Regeln hält sich Shunsuke trotzdem auch. Seinen Müll sortiert er nach insgesamt acht Kategorien.



Jährlich benutzen etwa 2,85 Milliarden Fahrgäste die Tökioter U-Bahn. 2005 wurden auf Tokios Straßen 91 561 Menschen bei Unfällen verletzt, 289 starben. Am häufigsten kracht es zwischen 8 und 10 Uhr sowie 16 und 18 Uhr. Selbstmörder werden auf Schildern gebeten, nicht zur Rushhour von einer Brücke zu springen – um den ohnehin zähl fließenden Verkehr nicht noch weiter zu behindern.

„Das sind eigentlich keine Städte mehr“

Albert Speer jr. über Fehler, Vorbilder und Grenzen der Stadtplanung.

Interview: Dirk Schönlebe

Herr Speer, seit 2007 lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Werden Stadtplaner immer wichtiger und mächtiger?

Na ja. Jede Stadt ist ein lebendiger Organismus, der sich ständig verändert. Stadtplanung versucht, Einfluss zu nehmen in allen Bereichen, die mit räumlicher Entwicklung zu tun haben. Aber von allen Faktoren, die eine Stadt bestimmen, hat der Stadtplaner vielleicht einen Anteil von fünf Prozent an den Entscheidungskriterien. Mehr nicht.

Wer entscheidet die übrigen 95 Prozent?

Am Ende entscheidet die Politik.

Was sind die dringendsten Probleme, denen sich Stadtplaner und Politiker stellen müssen?

Die Menschen müssen intelligenter mit ihren Städten umgehen.

Was bedeutet das?

Auch wenn die Begriffe schon so abgegriffen sind, dass ich mich kaum traue, sie zu benutzen: Nachhaltigkeit und Ökologie.

Sie können ja erklären, was Sie darunter verstehen.

Ressourcen sparen, genau überlegen, welche Flächen überhaupt und dann wie bebaut werden, die Stadt der kurzen Wege verwirklichen – dass also Wohnung, Arbeitsstätten, Dienstleistungen, Universitäten, Freizeiteinrichtungen, Erholungsmöglichkeiten so nahe beieinander liegen, dass man das Auto nicht braucht.

Wie schafft man das?

Der öffentliche Nahverkehr muss so gestaltet werden, dass die Menschen mit Elektrobussen, Straßenbahnen oder U-Bahn fahren statt mit

dem Auto. Ein wichtiger Aspekt ist das Stadtklima. Das hängt ganz wesentlich zusammen mit der Anzahl und der Vernetzung von Grünflächen. Parks, Straßen, Sportflächen. Und: Die Menschen in der Stadt müssen ja auch essen. Also muss man landwirtschaftliche Flächen bestimmen und erhalten. In all diesen Punkten könnten wir sowohl bei der Entwicklung der Megastädte in der Dritten Welt als auch beim Umbau der Städte in Europa noch viel mehr tun.

Und woran scheitert es bisher?

Wir betrachten die Probleme zu oft isoliert. Wir denken über sparsame Autos nach, müssten aber über die gesamte Verkehrssituation und die Vernetzung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr nachdenken. So ist es auch beim Klimaschutz. Es ist prima, wenn die Geräte weniger Strom verbrauchen. Aber solange in Deutschland noch mehr als ein Drittel aller Wohngebäude nicht anständig isoliert ist, ist es vernachlässigbar, dass Energie gespart wird, indem man den Fernseher nachts nicht auf Stand-by lässt. Weder in Deutschland noch in der Dritten Welt haben wir eine wirklich integrierte Infrastruktur geschaffen, in der Wasser, Abwasser, Müll und Energieversorgung zusammen betrachtet werden. Immerhin haben wir in Abu Dhabi den Auftrag, eine Ökocity zu planen, in der sich Energieverbrauch und Energiegewinnung über Solar und Ähnliches ausgleichen. Das kann Vorbild für weitere Projekte sein.

Kann integrierte Stadtplanung auch in Megacities wie Lagos oder Mexico City funktionieren?

Lagos ist nun eines der schlimmsten Beispiele.

Die Infrastruktur, die da vor dreißig oder vierzig Jahren mit viel Aufwand modern gebaut wurde, ist nicht gewartet und repariert worden und bricht allmählich zusammen. Aber auch in Lagos gibt es andere Viertel, gepflegte Wohnviertel. Die große Schwierigkeit ist: Das sind eigentlich keine stadtplanerischen Aufgaben, das sind soziale, wirtschaftliche, politische Probleme. Das erleben wir auch im Nigerdelta. Dort planen wir gerade die Provinzhauptstadt Yenagoa, in der letztlich eine halbe Million Menschen leben sollen. Dort gibt es so viele verschiedene Stämme, Sprachen und Religionen, Rivalitäten – da ist die Stadtplanung gar nicht das Dringendste.

Dann weg von Lagos: Sind Städte ab einer gewissen Größe städteplanerisch einfach nicht mehr zu bewältigen?

Das kann man so nicht sagen. Mexico City, Shanghai oder Mumbai sind ja eigentlich keine Städte mehr. Das sind Zusammenballungen von vielen Städten, die auch unterschiedliche Eigenleben innerhalb dieses Gesamtgebildes haben. Stadtplaner können Möglichkeiten aufzeigen, Modelle entwickeln und in begrenzten Gebieten zeigen, dass sie funktionieren. Man kann Einfluss nehmen, indem man all das anspricht, was ich vorhin unter Nachhaltigkeit und Ökologie genannt habe.

Unterscheidet sich Ihre Arbeit in Afrika oder Asien von der in Europa?

Das sind ganz unterschiedliche Aufgaben. In Europa sind die Städte gebaut, die Bevölkerung nimmt nicht mehr zu, sondern eher sogar ab. Wir haben aufgrund einer jahrhundertalten Geschichte gewachsene Stadtstrukturen mit eigenständigem Charakter. Hier geht es darum, die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern, den Verkehr zu reduzieren, die Innenstädte wieder zu bewohnen.

Können Sie da etwas genauer werden?

Nur ein Aspekt: Wir werden alle älter und bleiben länger mobil. Also sollte man Altenheime eigentlich mitten in die Stadt bauen und nicht mehr an den Stadtrand. Die Menschen wollen den Kontakt zu anderen, zu Fuß in die Stadt gehen können, besucht werden können. Häuser und Grundstücke an den Rändern von Ballungsgebieten werden an Wert verlieren, weil sie mit der Stadt nichts mehr zu tun haben.

Wenn Sie mit der Planung einer Stadt wie Yenagoa im Nigerdelta beginnen: Womit fangen Sie an?

Wir schauen uns erst mal sehr genau die Landschaft an, beschäftigen uns mit dem Kli-

ma, den wirtschaftlichen Voraussetzungen. Im Nigerdelta sind wir in der Deltalandschaft eines der größten Flüsse der Erde. Da muss man Hochwasserfragen berücksichtigen. Durch die Klimaveränderungen ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass der Wasserspiegel in den nächsten Jahrzehnten um bis zu einem Meter steigen wird. Wir recherchieren, wie die Menschen heute dort leben, wie groß die Familien sind, wie der soziale Zusammenhang funktioniert – das ist wichtig für die Größe von Wohnquartieren und die Zuordnung sozialer Einrichtungen. Der dritte Faktor: Wovon leben die Menschen? Was kann man tun, um Arbeitsplätze zu schaffen, welche Flächen müssen wir dafür zur Verfügung stellen? Und das Letzte, das in der öffentlichen Diskussion immer zuerst kommt, eigentlich aber eine Servicefunktion ist, ist der Verkehr: Straßen, Bahnlinien, Brücken, Radwege und so weiter.

Können Sie aus diesen Arbeiten etwas mitnehmen, das Ihnen auch für die Stadtplanung in Europa hilft?

„Privatisierung der Wasserversorgung ist generell schlecht!“

Jein. Wenn man sich intensiv mit verschiedenen Kulturen und Menschen und Landschaften beschäftigt, wird man sensibler für unterschiedliche Meinungen, Herangehensweisen und Überzeugungen. Und ich habe die europäische Stadt als ein hervorragendes Gefäß für das menschliche Zusammenleben viel mehr zu schätzen gelernt.

Kann nachhaltige und ökologische Stadtplanung zu einem Wettbewerbs- und Standortvorteil für eine Stadt werden?

Sicher. Die klimatischen Bedingungen, die Möglichkeiten für Erholung und Freizeit, Ausbildung für die Kinder – weiche Standortfaktoren werden in der Zukunft eine immer größere Rolle spielen. Städte wie Köln sind sich darüber bewusst geworden, dass man sich damit beschäftigen muss. Gerade haben wir den Auftrag erhalten, ein Zukunftskonzept für die Kölner Innenstadt für die nächsten zwanzig Jahre zu erarbeiten. Dabei ist das Erstaunliche: Bezahlt wird das von den Kölner Unternehmen, die schenken es der Stadt.

Hat die Stadt Köln kein Geld?

Das, und: Die Unternehmen haben wohl die Notwendigkeit einer solchen Planung eher erkannt.

Ist das die Zukunft: privates Geld für qualitativ hochwertige Stadtplanung?

Es ist ein Teil der Entwicklung, die hin zu einer besseren Kooperation zwischen Privatwirtschaft und der Politik geht.

Was sind in Deutschland die größten Fehler der Stadtplanung?

Dass man immer noch auf die grüne Wiese baut. Das ist absolut überflüssig. In der Region Frankfurt machen wir gerade einen regionalen Entwicklungsplan, wo irgendwelche Dörfer riesige Gewerbegebiete ausweisen dürfen, die kein Mensch mehr braucht.

Grund und Boden sind einfach billiger als im Stadtzentrum.

Ja, aber es wird auch noch gefördert. Je weiter weg Sie wohnen, desto weniger Steuern zahlen Sie. Eigenheimzulage, Pendlerpauschale – da werden Milliarden in die falsche Richtung ausgegeben.

Gibt es denn trotzdem positive Beispiele für ein Umdenken?

München ist ein gewisser Vorreiter. Dort gibt es schon seit zehn oder fünfzehn Jahren ein Gesetz der sozialverträglichen Bodenordnung. Die Entwickler und Besitzer von großen Grundstücken sind verpflichtet, soziale Einrichtungen mitzubauen, die Infrastruktur und sozialen Wohnungsbau zu integrieren. In Frankfurt haben wir damit begonnen, Bürogebäude aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren in Apartments und Wohngebäude umzuwandeln. Das ist noch ein recht kleines Programm, aber ein Anfang.

Und international?

Hongkong gehört mit Singapur zu den wenigen Städten, die in ihren zentralen Bereichen die wesentlichen Infrastrukturbereiche relativ gut im Griff haben, inklusive des öffentlichen Nahverkehrs.

Haben Sie eine Lieblingsstadt?

Barcelona.

Warum?

Diese Stadt ist einfach schön, lebendig, eine dichte, europäische Stadt – und dabei trotzdem noch überschaubar, eine Hafenstadt, eine große Kulturstadt.



Der Architekt und Stadtplaner Albert Speer jr., 73, gehört zu den weltweit gefragtesten Experten für Fragen des Managements von Megastädten. Hauptsitz seines international tätigen Büros ASE&P ist Frankfurt/Main. Speer war Professor für Stadt- und Regionalplanung an der TU Kaiserslautern.

IMPRESSUM

fluter – Magazin der Bundeszentrale für politische Bildung, Ausgabe 24, September 2007

Herausgegeben von der Bundeszentrale für politische Bildung (bpb)
Adenauerallee 86, 53113 Bonn
Tel. 01888 / 515-0

Redaktion: Thorsten Schilling (verantwortlich),
Bundeszentrale für politische Bildung (schilling@bpb.de)
Dirk Schönlebe (redaktionelle Koordination, CvD),
Thomas Kartsolis (Art Direction)
Axel Lauer (Grafik)
Kathrin Stadler (Bildredaktion)

Texte und Mitarbeit: Sandro Benini, Andreas Braum,
Serge Debrebant, Patricia Dudeck, Christoph Koch,
Isabella Kroth, Justus Krüger, Christoph Neidhart,
Britta Petersen, Judith Reker, Jürgen Styriak, Marc Winkelmann

Fotos und Illustrationen: Axel Krause, Justus Krüger,
Axel Lauer, Jindrich Novotny, George Osodi, Britta Petersen,
Dirk Schönlebe, Adriana Zehbrauskas

Schlussredaktion: Isolde Durchholz

Redaktionsanschrift / Leserbrief:
*fluter – Magazin der Bundeszentrale für politische Bildung, sv corporate media GmbH,
Emmy-Noether-Straße 2 / E, 80992 München
Tel. 089/2183-8327
Fax 089/2183-8529
leserbriefe@hefti.fluter.de*

Redaktionelle Umsetzung:
Magazin Verlagsgesellschaft Süddeutsche Zeitung mbH
Süddeutsche Zeitung Agentur
Rindermarkt 5
80331 München

Satz+Repro: Impuls GmbH
Taubesgarten 23, 55234 Bechtolsheim

Druck: Bonifatius GmbH
Druck – Buch – Verlag Paderborn
leserservice.fluter@bonifatius.de

Abo verlängern & abbestellen:
Tel. 05251/153-188 (24 Std.)
Fax 05251/153-199

Abo bestellen & Service
Tel. 05251/153-180
Fax 05251/153-190

Bonifatius GmbH
Stichwort: fluter
Postfach 1269
33042 Paderborn

Nachbestellungen von fluter werden ab 1 kg bis 15 kg mit 4,60 Euro kostenpflichtig.

Papier: Dieses Magazin wurde auf umweltfreundlichem, chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

ISSN 1611-1567
Bundeszentrale für politische Bildung
info@bpb.de, www.bpb.de

Online-Bestelladresse:
www.fluter.de/abo



Weihnachtsdekoration in der Nähe von Renim Lu, in der Innenstadt von Shenzhen.

深圳 SHENZHEN

Wenn Chinesen träumen

Vor 30 Jahren ein Fischerdorf, heute die reichste Stadt Chinas: Shenzhen ist der Prototyp des chinesischen Wirtschaftswunders.

Text: Justus Krüger

Als Xin Wei anfing, von Shenzhen zu träumen, war er noch ein kleiner Junge. Shenzhen war für ihn die Stadt der bunten Plastikautos, der Spielzeugsoldaten, Federballschläger und all der anderen Geschenke, die seine Eltern mitbrachten, wenn sie zum Frühlingsfest nach Hause kamen. „Sie hatten immer Geld dabei und Sachen, die es bei uns nicht gab“, erinnert er sich. „Meine Freunde haben mich sehr um meine Eltern beneidet.“ Zwei Wochen war die Familie im Haus von Xins Großeltern vereint, aß, trank und erzählte, dann brachen die Eltern auf, fuhren vom Busbahnhof Pingtang 800 Kilometer nach Südosten, nach Shenzhen, „in die Fabrik“. Xin konnte sich unter einer Fabrik nichts vorstellen. Aber es musste schön sein. Heute weiß er es genauer. Der 22-Jährige arbeitet in einer Produktionshalle im Shenzhener Fabrikbezirk Gaobu. Eine Woche klebt Xin Turnschuhsohlen ans Obermaterial, die nächste näht er Innenfutter an Außenleder, immer abwechselnd. Sein Tag ist in Zwanzig-Se-

kunden-Einheiten gegliedert, von links nehmen, nach rechts weitergeben. Manchmal wird daraus eine Art Trance, in der er nicht mehr wahrnimmt, wie laut die Nähmaschinen rattern oder wie der Kleber stinkt. Muss er auf die Toilette, hat er nicht mehr Zeit als bei einem Boxenstopp in der Formel Eins – im Laufschrift aufs Klo. Xin mag die Bewegung, aber diese Extravaganz kann er sich höchstens einmal täglich leisten, sonst erregt er die Aufmerksamkeit des Vorarbeiters. 1100 Yuan, rund 110 Euro, bekommt er im Monat. Kein Vermögen, kein Traumjob, aber auch nicht das Übelste, was einem Kind aus der armen Provinz Guizhou passieren kann. „Kein schlechtes Leben“, findet er. Kein schlechtes Leben – diesen Traum verbinden viele Chinesen mit Shenzhen. 8,3 Millionen Menschen leben offiziell in der Stadt, dazu kommen mehrere Millionen Wanderarbeiter, deren genaue Zahl auch die Stadtregierung nicht kennt. Da Shenzhens Wirtschaft jährlich um rund 15 Prozent wächst, kommen pro Jahr rund eine

Foto: Peter Bialobrzewski / laif



Million neue Arbeiter dazu. Shenzhens Hafen wickelt ein Siebtel der chinesischen Im- und Exporte ab und ist mit knapp 20 Millionen umgeschlagenen Containern im Jahr der viertgrößte der Welt.

Vor 30 Jahren lebten etwa 30 000 Menschen in der Stadt an der Grenze zu Hongkong. Shenzhen war arm und rückständig wie alles im China der ausgehenden Mao-Zeit. Heute weist die Stadt mit umgerechnet rund 6244 Euro das neben Hongkong höchste Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt im ganzen Land auf. Jeden Monat eröffnet ein neues Luxushotel, neben den Hochhäusern beherrschen riesige Kräne die Skyline der Stadt, die wegen der großen Luftverschmutzung die meiste Zeit in einer Dunstwand zu verschwimmen scheint. 1979 beschloss der neue Führer der Kommunistischen Partei, Deng Xiaoping, die Gründung von vier Sonderwirtschaftszonen – mit Stacheldrahtzaun vom restlichen China abgetrennte Marktwirtschafts-Gehege, in denen handverlesene Kader internationale Investoren anlocken und bei ihrer Arbeit beobachten sollten. Eine davon war Shenzhen, ein Küstendorf, dessen Name „Tiefer Wassergraben“

Oben: Blick vom Grand View Hotel auf ein Wohnviertel in Shenzhen. Unten: Ein Mann spaziert zwischen zwei alten Tempeln im Viertel „Above the sand“, das abgerissen werden soll.



bedeutete und von den Entwässerungsrinnen zwischen den Feldern stammte. Die Zeit des Ackerbaus sollte jedoch bald vorbei sein. Denn wenige Kilometer entfernt warteten Hongkonger Unternehmer auf eine Gelegenheit, ihre Produktionen ins billigere China auszulagern. Hongkongs Bedarf an billigen Arbeitskräften und Pekings Bereitschaft, ausländischem Kapital in Shenzhen jede Freiheit zu lassen, erwiesen sich als perfekte Kombination. Die Stadt wuchs. Aus dem Hinterhof Hongkongs wurde das Schaufenster der chinesischen Wirtschaftsreformen. Aus dem Fischerdorf wurde eine Megastadt.

Genau genommen ist Shenzhen gar keine Stadt, sondern ein rapide expandierendes Land mit verwaschenen Grenzen und einer sehr großen Hauptstadt. Im Zentrum dehnen sich die Reichtümer immer weiter aus. Hier tragen die Wohnblocks Namen wie „Chianti“, „Manhattan“ und „Fontainebleau“. Im Rest des Landes namens Shenzhen, in den Fabrikzonen der Vorstädte und der weiter entfernten Landkreise, die schrittweise von Shenzhen assimiliert werden, wird geschuftet wie in Mitteleuropa zu Zeiten der Industrialisierung.

In Shenzhen-Stadt bedienen Vergnügungsparks das Fernweh einer neuen Mittelschicht, die sich schon bald echte Fernreisen leisten können: In *Window of the World* sind die wichtigsten Bauwerke der Welt, in *Splendid China* Miniaturen der wichtigsten chinesischen Sehenswürdigkeiten zu sehen. Hier liegen auch erstklassige Museen wie das Contemporary Art Terminal, in dem die Stars unter Chinas jungen Künstlern ausstellen. Der Fotograf Yang Yong zum Beispiel. Der mollige 31-Jährige ist besessen vom Shenzhener Dauerumbruch in Hochgeschwindigkeit. Ob landflüchtige Arbeiter, Buccaneer-Unternehmer oder über Pop-Art plaudernde Bildungsbürgerkinder – die Fortschrittmaschine Shenzhen bildet das Drama des chinesischen Aufstiegs wie ein Mikrokosmos ab. „Die Stadt ist ein Spiegelbild des modernen China“, sagt Yang Yong. „Die Leute kommen aus dem ganzen Land hierher. Die Stadt wandelt sie um. Shenzhen ist ein Transformator.“

Rund eine Million Wanderarbeiter strömen jährlich nach Shenzhen. Die meisten landen in der Beton- und Asphaltwelt an den endlos ausfransenden Rändern der Stadt, in Orten



Oben: Für den Fotografen Yang Yong ist Shenzhen ein „Transformator“. Unten: In der Spielzeugfabrik Tae Jin Toys Co. Ltd. wird unter anderem für Sega und Disney produziert.

wie Gaobu. Dort leben sie in Wohnheimen oder mieten in einer von Hunderten Kellerherbergen eine Schlafbucht, die eher einem Regalfach als einem Bett gleicht. Acht Yuan (80 Cent) zahlen sie pro Nacht für 60 mal 180 Zentimeter. Zwischen zehn und zwanzig Menschen teilen sich ein Zimmer, einen Wasserhahn, eine schmale Fensterluke für Luft und Licht. Im Schlaf umklammern sie die Taschen mit ihren Habseligkeiten. „Was soll daran schlimm sein?“, fragt Herr Zhou, einer der Wohnheimbetreiber. „Die Menschen, die hier wohnen, kommen aus Verhältnissen, in denen sie auch nicht anders leben.“

Anfangs kamen die billigen Arbeitskräfte vor allem für Unternehmer aus Hongkong gerade recht. Die britische Kronkolonie hatte sich in den Sechzigern und Siebzigern zum Weltlieferanten für Kleidung, Schuhe, Spielzeug und Elektrogeräte entwickelt. In den Achtzigerjahren zog dann praktisch die gesamte Industrie der Stadt aufs chinesische Festland um. Shenzhen blühte auf als der schmutzige Hinterhof der reichen Nachbarstadt. Doch seit in Shenzhen Mikroprozessoren und genmanipulierter Reis hergestellt werden, hat die





Links: Erschöpfte Arbeiterinnen in einer Spielzeugfabrik. Jährlich kommen etwa eine Million neuer Wanderarbeiter, die sich hocharbeiten möchten. Unten: Arbeiter und Arbeiterinnen einer Ventilatorenfabrik in Shenzhen beenden ihre Pause.

Stadt die schmutzige Billigproduktion von Barbiepuppen und Turnschuhen ins Hinterland abgeschoben. Heute spielt die Metropole eine Rolle wie früher Hongkong, sie verteilt ihren Wohlstand in Form von schmutziger Arbeit im Hinterland. Dort sieht es heute aus wie in Shenzhen vor zwanzig Jahren. Gaobu ist so ein Fall.

Gut eine Dreiviertelstunde von Shenzhen-Zentrum entfernt gibt es in Gaobu nur eine richtige Straße. Die Betonkästen an den aufgeplatzten Bürgersteigen sind voll gestopft mit Handy-Läden und billigen Restaurants – für die Arbeiter aus den Schuhfabriken, Färbereien, Großwäschereien. Hin und wieder geht ein Nebenweg ab und führt in die kleinen Wohnbezirke der Stadt. Ein paar hundert Schritte die nur halb geteerte Straße runter steht man auf verschlammtem Acker. In der Ferne, neben dem verlorenen Busbahnhof, sieht man die Fabriken. Die meisten Menschen in Gaobu leben in Arbeiterwohnheimen gleich neben den Werkhallen.

Im Zentrum thront das einzige Hotel der Stadt: das Oriental Mandarin. In dem Hotel, dessen Name bedenklich nah an das berühmte Mandarin Oriental angelehnt ist, können sich Geschäftsmänner aus Hongkong, Taiwan und Korea ihren Aufenthalt versüßen. In der opulenten Lobby aus falschem Marmor lockt ein wenig dezentes Hinweisschild in „Fifis Massagesalon“ und „Kikis Sauna“. Rund um das

Oriental Mandarin haben sich auch die einzigen Läden der Stadt angesiedelt, die etwas anderes als billige Handys, wohlfeile Nudelsuppe und billige Turnschuhe anbieten. Denn hier, in den Intershops des neuchinesischen Manchesterkapitalismus, gibt es erlesene Geschenkartikel für die Geschäftsleute: französischen Cognac, Schweizer Schokolade, Haifischflossen; alte Ginsengwurzeln für viele hundert Euro pro Stück und zermahlene Hirschgeweihe: Beides soll gut sein für die Potenz. Das ist die Welt von Kenny Lai. Er hat geschafft, wovon Wanderarbeiter wie Xin Wie träumen. Der rundliche Überseechinese mit Wurzeln in Jakarta, Singapur und Hongkong ist ein gemachter Mann. Er hat aus der kleinen Hongkonger Wäscherei seines Vaters ein Großunternehmen gemacht. Heute gehören ihm drei Fabriken mit 5000 Arbeitern und er fährt einen Mercedes S-Klasse mit lederbespanntem Lenkrad. Er genießt seinen Erfolg, vergisst dabei aber nicht, dass Shenzhen nicht nur ehrliche Arbeitssuchende anlockt. Deshalb lässt er sich nicht fotografieren, aus Angst vor Entführungen.

Vergnügungen gibt es in Shenzhen nach Preisklassen sortiert. „Früher war Shenzhen ein Fischerdorf, aber Netze gibt es heute noch an den Beinen der Huren“, kalauert es durch die Stadt, mit Sex wird in Shenzhen so offen gehandelt wie mit gefälschten Louis-Vuitton-Taschen, kopierten DVDs, nachge-

machten Rolex-Uhren oder ausgestopften Hello-Kitty-Figuren. Die billige Variante ist als Friseursalon getarnt, wo blondierte Mädchen in Kunstlederröcken hinter dünnen Vorhängen für 20 Yuan Hand anlegen. „Ist halb so schlimm“, sagt eine junge Frau im Hafenviertel Yantian und lacht. 26 sei sie, erzählt sie, seit zwei Jahren in Shenzhen. Ihre Eltern, Bauern in der Provinz Ningxia, glauben, sie arbeite in einer Fabrik. „Aber hier verdiene ich doppelt so viel.“ Deutlich mehr bekommen die Mädchen der Hotels, Karaoke-etablissemments oder Badehäuser wie „Kikis Sauna“, in denen Unternehmer wie Kenny Lai Geschäfte anbahnen und mit scharfem Moutai-Schnaps begießen. „Viele Mädchen vom Land sehen darin eine Abkürzung zum Wohlstand, leichter als jahrelange Fabrikarbeit“, sagt Liu Kaiming, Gründer der Arbeiterrechtsorganisation Shenzhen Contemporary China Research Centre. Ihr Traum sei, zur Dauergeliebten eines wohlhabenden Geschäftsmanns zu werden. Dann könnten sie auf eine Wohnung in einer der teuren Wohnsiedlungen hoffen, die Shenzheners spöttisch *emaicun* nennen, „Zweitfrauendörfer“. Dort parken viele Reiche ihre Geliebten. Diese Seite Shenzhen würdigen die Offiziellen am liebsten geheim halten, Gaobu, Kennys Fabrik oder Xin Weis Wohnheim soll am besten niemand zu sehen bekommen. Im Inneren Shenzhen, in der Hauptstadt der



Links: Deng Xiaoping auf einem Propagandaplakat. Der Slogan fordert die Menschen auf, die grundlegende Linie der Partei aufrechtzuerhalten, die sich in hundert Jahren nicht ändern wird. Rechts: Xin Wei träumte als kleiner Junge von Shenzhen. Heute arbeitet er selbst dort.

Wirtschaftswunderzone am Südzipfel des Landes, zeigt sich China dagegen so, wie es sich selbst gern sieht. Ein Wunsch-Selbstporträt, das vergessen macht, dass Shenzhen eigentlich international als Inbegriff ganz anderer Arbeitsbedingungen gilt: Sweatshops, in denen Menschen Sklavenarbeit in moderner Form verrichten, Ausbeutung, die frei gewählt, aber von der Armut erzwungen ist. „Es gibt in China fortschrittliche Arbeitsgesetze, aber sie werden nur selten eingehalten“, sagt Arbeiterrechtler Liu Kaiming, „und die Arbeiter haben nur wenig Möglichkeiten, sich zu wehren.“ Seit Jahren protokolliert er die Produktionsbedingungen in der „Werkbank der Welt“, versucht herauszufinden, wie es hinter den Mauern aussieht, hinter denen sich die Fabriken vor neugierigen Blicken verbergen wollen. „Zu den größten Problemen gehört die Sicherheit“, erklärt Liu. Oft hantieren Arbeiter ungeschützt mit giftigen Chemikalien, offenen Sägen oder schlecht abgedichteten Drähten, inhalieren Dämpfe,

Schleifstaub oder die Abgase dieselbetriebener Maschinen. Bekannt wird das meist erst, wenn es zu spät ist, die Behörden drücken häufig ein Auge zu. Vetternwirtschaft und Bestechung sind Leitmotive des Shen-zhener Kapitalismus.

Doch ausgerechnet dort, wo einst der Kommunismus seinen inhärenten Widersprüchen erlegen ist, entdeckt nun auch der Kapitalismus die seinen. Denn in Shenzhen entsteht derzeit auch die Gegenbewegung zur Ausbeuterproduktion, ein neuer Klassenkampf: Die Arbeiter erkämpfen sich ihre Rechte zurück. „Je mehr anspruchsvolle Produkte in China hergestellt werden, umso mehr qualifizierte Arbeiter werden gebraucht“, sagt Liu. „Die Arbeiter wissen, was sie wert sind.“ Fabriken, die für schlechte Zahlungsmoral oder unfaire Arbeitsbedingungen bekannt werden, haben es zunehmend schwer, Angestellte zu finden. „Die Arbeiter haben Handys und sprechen sich ab, um Löhne und Arbeitsbedingungen zu vergleichen“, sagt Liu. „Aus-

beutung spricht sich herum, und die zweite Generation von Wanderarbeitern geht damit selbstbewusster um als noch ihre Eltern.“

So wie Xin Wei, der mit seinen Eltern den Platz und die Rolle getauscht hat: Sie wohnen in ihrem Heimatdorf in Guizhou, er arbeitet in Shenzhen. Und seine Fabrik ist geradezu luxuriös im Vergleich zu den Sweatshops, in denen seine Eltern früher arbeiteten. Der Schichtdienst ist geregelt, das Wohnheim sauber, das Kantinenessen reichlich und im Hof gibt es Basketballplätze. „Ich habe hier viele Freunde“, erzählt er. Acht Arbeiter teilen sich ein Zimmer und einen Fernseher, jeder hat ein Bett und einen Schrank. Xin bewahrt in seinem die kleinen Symbole seines bescheidenen Reichtums auf: Plastikfiguren aus den Computerspielen, mit denen er in einem der Computercafés nahe der Fabrik seinen freien Tag verbringt. Es sind mythische Gestalten mit übernatürlichen Kräften. Vielleicht ist es das, was Xin so sehr an ihnen fasziniert: dass alles möglich ist.

- 1 Einwohner 2005: 7,233 Mio.; 2015 (Schätzung): 8,958 Mio.
- 2 Dazu: mindestens 2,9 Mio. Wanderarbeiter
- 3 Durchschnittsalter der Bevölkerung: 30 Jahre
- 4 Größe: 2020 qkm (Berlin: 891,85 qkm)
- 5 Schlüsselindustrien: Software, Elektronik, Telekommunikation
- 6 Wirtschaftswachstum 2006: 15%
- 7 BIP Shenzhen 2006: 71,05 Mrd. US-\$
- 8 Anteil am chinesischen BIP: 2,9%
- 9 In Shenzhen Ende 2006 vertreten: 141 der 500 führenden Unternehmen der Welt
- 10 Ein Dose Cola kostet ca. 20 Cent



Der Hafen von Shenzhen war 2006 mit einem Container-Umschlag von mehr als 18,47 Mio. TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) der viertgrößte Containerhafen der Welt. 2006 wurden in Hamburg 8,86 Mio. TEU umgeschlagen. Platz 1: Singapur mit 24,79 Mio. TEU.

Glamour-Zone oder neue Kolonie

Die Soziologin Saskia Sassen über Venedig, die neue Dienerklasse und die Macht globaler Städte.

Interview: Serge Debabant

Frau Sassen, Sie haben vor 16 Jahren New York, London und Tokio als »globale Städte« bezeichnet. Was ist das?

Eine Stadt, in der Unternehmen sitzen, die die globalisierte Wirtschaft steuern.

Sind New York, London und Tokio die einzigen globalen Städte?

Als die Globalisierung in den Achtzigerjahren begann, gehörten sie zu den ersten globalen Städten. Später kamen Städte wie Mexico City, São Paulo oder Shanghai hinzu. Heute gibt es etwa vierzig globale Städte auf der Welt.

Warum sind Städte überhaupt noch wirtschaftlich von Bedeutung? Dank Internet, E-Mail und Telefon kann man doch genauso gut auf dem Land arbeiten.

Experten haben schon Ende der Siebzigerjahre gesagt, die Informationstechnologie werde dazu führen, dass die Städte ihre wirtschaftliche Stellung verlieren. Das Gegenteil ist eingetreten. Städte sind Wissenszentren-umgebungen, in denen sich die besten Arbeitskräfte sammeln.

Trotzdem sitzen viele internationale Konzerne nicht in großen Städten. Die Zentrale von Volkswagen ist in Wolfsburg, die von Nike in Beaverton.

Der Konzernsitz ist nicht entscheidend. Nehmen Sie New York: Als ich Ende der Siebzigerjahre dorthin gezogen bin, haben viele große Konzerne die Stadt verlassen. New York

war pleite. Ich habe damals Reinigungskräfte an der Wall Street interviewt. Wenn sie um Mitternacht ihre Mittagspause gemacht haben – sie haben das wirklich „Mittagspause“ genannt –, habe ich mich zu ihnen gesetzt und ihnen zugehört. Sie haben mir erzählt, dass in den Hochhäusern jetzt nicht mehr

„Die Kolonien von heute sind nicht in Afrika. Sondern hier bei uns.“

die großen Konzerne, sondern viele kleine Firmen arbeiten. Die übernehmen wichtige Managementaufgaben für die großen Konzerne und haben einen großen Einfluss auf die Weltwirtschaft.

Was sind das denn für Firmen?

Hoch spezialisierte Unternehmen mit Spitzenleuten: Kanzleien, Wirtschaftsprüfer, Unternehmensberatungen. Es ist doch so: Ein Konzern kann in der globalisierten Wirtschaft viel Geld verdienen, aber sein Geschäft ist auch viel schwieriger geworden. Er muss nicht nur einen Markt, sondern siebzig, achtzig oder hundert Märkte kennen. Jeder von ihnen hat seine eigene Rechtsprechung, eigene Regeln für die Buchhaltung, eigene

Steuergesetze. Um weltweit zu wirtschaften, brauchen die Konzerne heute ein unglaubliches Wissen. Dieses Wissen liefern diese kleinen, spezialisierten Firmen.

Und steuern damit die Globalisierung?

Zumindest zum Teil. Manche Konzerne haben inzwischen auch eigene Abteilungen für diese Aufgaben eingerichtet. Aber die haben sie wieder in globalen Städten angesiedelt, weil sie dort die geeigneten Arbeitskräfte finden. Auch das Finanzwesen hat einen starken Einfluss auf die Globalisierung und konzentriert sich in den globalen Städten.

Inwiefern verändern sich Städte, wenn sie global werden – zum Beispiel New York?

Das Finanzviertel ist enorm gewachsen. Die Viertel, in denen die Banker, Juristen und Manager wohnen, sind renoviert und veredelt worden. Ich nenne das die Glamour-Zone: Hochhäuser von Stararchitekten, Restaurants mit Sterneköchen, Designergeschäfte, renovierte Luxusapartments. Viele Angestellte in Manhattan sind jung, Singles und haben hohe Gehälter. Sie arbeiten hart, aber sie wollen ihr Geld auch ausgeben. Manhattan ist das Silicon Valley der Finanzwelt.

Aber diesen Luxus können sich nur wenige leisten.

Das ist die Kehrseite. Die Dienstleistungsgesellschaft hat dazu geführt, dass die Gehälter immer weiter auseinanderklaffen: auf der

einen Seite sind die Banker und die Manager, auf der anderen Seite die Putzkräfte, die Kellerer und die Kindermädchen. Einige Wissenschaftler sprechen sogar von einer neuen Dienerklasse. Das ist natürlich ein brutaler Ausdruck, aber er bringt es auf den Punkt.

Wo leben die Reinigungsmänner, Kellerer und Kindermädchen? In Manhattan können sie ja nicht mehr wohnen.

Sie ziehen in andere Stadtteile, bis sie auch von dort wieder verschwinden müssen. Der Mittelklasse geht es genauso. Wer sich nicht vor vierzig Jahren ein Apartment gekauft hat, zieht weg aus Manhattan. Andere verlieren ihr Zuhause. Ende der Achtziger ist in New York eine neue Gruppe von Obdachlosen entstanden: Familien mit Kindern. Kinder stellen heute den größten Anteil der Obdachlosen.

Vor zwei Jahren brannten Autos in den Vorstädten von Paris. Ist diese Form von Gewalt eine Antwort auf die Einkommensunterschiede in globalen Städten?

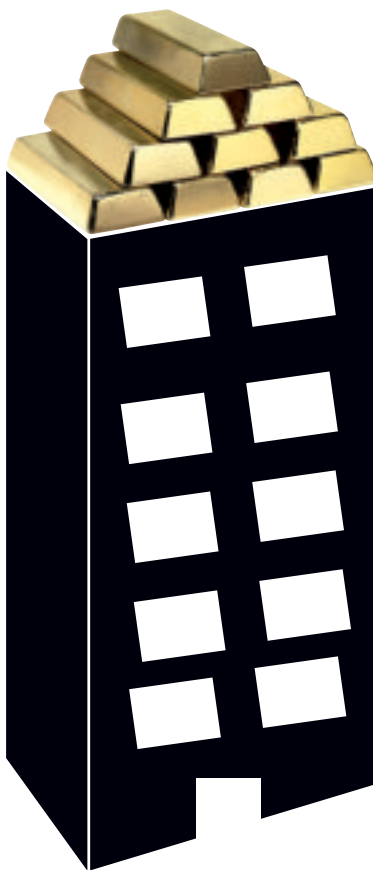
Ja. Es ist eine politische Antwort auf die Einkommenskluft, auch wenn es diese Gewalt nicht nur in globalen Städten gibt. Sie entsteht am Rand der westlichen Großstädte, wo sich die Benachteiligten und die Einwanderer sammeln. Ich nenne diese Stadtteile Postkolonien. Die Kolonien von heute sind nicht in Afrika oder Asien, sondern hier bei uns. Sie bilden ein eigenes Milieu mit einer eigenen Kultur. So sind auch die Gangs in amerikanischen Großstädten zu erklären. Diese Jugendlichen orientieren sich nicht an ihren Eltern mit ihren schlecht bezahlten Jobs, sondern an Gleichaltrigen. Die Kinder der Mittelklasse treffen sich im Internet auf Youtube, die Kinder an den Stadträndern in Gangs. Die Gangs sind ein Ausdruck ihrer Identität.

Gibt es in Deutschland globale Städte?

In Deutschland gibt es vier weltweit vernetzte Städte. Hamburg ist eine Hafen- und Medienstadt. In München sitzen viele Elektronikfirmen und Versicherungen, Berlin zieht Künstler und Softwarefirmen an. Aber die einzige wirklich globale Stadt ist Frankfurt mit seinen Banken.

Sind alle Megastädte auch globale Städte?

Nein. Die Größe einer Stadt ist nicht entscheidend. In China liegen einige der größten Städte der Welt, ohne dass die jemand kennt. Aber es gibt auch Megastädte, die globale Städte sind: Mexico City und São Paulo zum Beispiel. Hier sitzen die Firmen und Banken, die die Wirtschaft Lateinamerikas steuern. Dass sie so groß sind, hat aber eher damit zu



tun, dass die Landbevölkerung verarmt und Jobs in den Städten sucht.

Sind „global cities“ inzwischen wichtiger als einzelne Staatsregierungen?

Als viele Staaten in den Neunzigerjahren ihre Märkte geöffnet haben, entstanden dadurch auch neue globale Städte, die diese Märkte steuern und mit dem Netz der globalen Wirt-

schaft verbinden. Die globalen Städte bilden ein Netzwerk, und dieses Netzwerk geht über Landesgrenzen hinweg. Sie koppeln sich von der Umgebung ab. London hat mit New York mehr gemeinsam als mit dem Rest Großbritanniens. Frankfurt und Chicago sind über Finanzgeschäfte stark miteinander verbunden. Aber natürlich haben die Nationalstaaten weiterhin einen gewissen Einfluss auf das Wirtschaftsleben.

Hat eine globale Stadt ihren Einfluss auch mal wieder verloren?

Nein, aber das liegt daran, dass die Globalisierung noch nicht abgeschlossen ist. Ich kann mir gut vorstellen, dass bestimmte globale Städte ihre Stellung irgendwann wieder verlieren werden. Das ist in der Vergangenheit ja auch geschehen. Nehmen Sie Venedig: Im 15. Jahrhundert war das eine wirtschaftlich bedeutende Stadt – heute ist es nur noch eine Touristenattraktion.

Saskia Sassen, 58, ist Professorin für Soziologie an der Columbia-Universität in New York und an der London School of Economics. Die Amerikanerin beschäftigt sich mit Einwanderung und dem Einfluss der Globalisierung auf Städte. 1991 veröffentlichte sie The Global City: New York, London, Tokyo und prägte damit den Begriff der globalen Stadt. Demnächst erscheint von ihr Das Paradox des Nationalen.



GEWINNSPIEL

Die Paläste der Verbotenen Stadt in Peking haben zusammen genau 9999 Räume, weil

s) im alten China fünfstelligen Zahlen unbekannt waren.
t) nach einer Legende nur im Himmel ein Palast mit 10 000 Räumen stehen durfte.
u) für weitere Räume kein Geld mehr da war.
v) 9 in der chinesischen Zahlensymbolik für das Herrscherhaus stand.

Von wem stammt der Satz: „In der Stadt lebt man zu seiner Unterhaltung, auf dem Land zur Unterhaltung der anderen“?

p) Klaus Wowerit
k) Friedrich Schiller
d) Oscar Wilde
f) Bill Kaulitz

Als Großstadt gilt in Deutschland eine Stadt mit

e) mehr als 20 000 Einwohnern
i) mehr als 50 000 Einwohnern
s) mehr als 100 000 Einwohnern
b) mehr als 200 000 Einwohnern

„Auf einem Häuserblocke sitzt er breit / Die Winde lagern schwarz um seine Stirn / Er schaut voll Wut, wo fern in Einsamkeit / die letzten Häuser in das Land verirrt“:

b) ist die erste Strophe des größten Hits der DDR-Band City.
a) so beginnt das Gedicht „Der Gott der Stadt“ von Georg Heym
o) ist seit 1858 die Inschrift des Amtssiegels des Berliner Oberbürgermeisters
l) lautet die Widmung auf dem Grundstein der Stadtmauer von Weimar

Notiere die vier Buchstaben der richtigen Antworten. Vier weitere Fragen gibt es in Teil zwei des Rätsels unter www.fluter.de. Dort erfährst du auch, was es zu gewinnen gibt. Mit dem acht Buchstaben langen Lösungswort endet das Land.

Die Lösung geht an: gewinnen@fluter.de
Oder an:
Redaktion und Alltag
Stichwort: fluter-Rätsel
Pasteurstraße 8
10407 Berlin

Einsendeschluss ist der 31. Oktober 2007



CIUDAD DE MEXICO

So sicher nicht

Das Leben in Mexico City kann gefährlich sein. Der neueste Trend sind vorgetäuschte Entführungen.

Das Tepito-Viertel gilt als eins der gefährlichsten in MexicoCity, die Einheimischen nennen es „barrio bravo“. Manuel (links) und Eligio vertreiben sich dort die Zeit mit Alkohol. Ihre Nachnamen wollten sie unserer Fotografin nicht verraten.



Text: Sandro Benini

Fotos: Adriana Zehbrauskas

Iván Ortiz dachte sich nichts dabei, als er an einem schönen Juniabend 2006 ein Taxi heranwinkte, denn Coyoacán gilt als relativ sicheres Viertel von Mexico City. Hier wohnen Künstler, Mittelstandsfamilien und Studenten wie er. Der 26-jährige Betriebswirtschaftsstudent wollte nur seine Freundin besuchen. Als Angehöriger einer Mittelschichtsfamilie, in der Stadt geboren und aufgewachsen, kannte er Verbrechen und Gewalt nur aus Zeitungsberichten und Fernsehnachrichten. Nur einmal war einer von Iváns Freunden Opfer eines Überfalls geworden. Als das für Mexico City typische grünweiße VW-Käfer-Taxi am Straßenrand hielt, ahnte Iván Ortiz daher nicht, dass in wenigen Minuten der schlimmste Albtraum seines Lebens beginnen würde.

Die von rund 20 Millionen Menschen bewohnte, auf 2200 Metern über dem Meer vor sich hinwuchernde mexikanische Megametropole ist die größte Stadt Lateinamerikas und nach Tokio die zweitgrößte Stadt der Welt. Ihr internationales Image ist verheerend, besonders bei Ausländern, die sie noch nie besucht haben. Ein steinerner Moloch. Eine gigantische Anhäufung von Schmutz und Elend. Ein unbezähmbares Verkehrschaos, überlagert und durchdrungen von einer Smogwolke, die das Atmen zur Qual macht. Vor allem jedoch gilt Mexico City als Metropole, in der man sich keine Sekunde sicher fühlen kann. Dieses Schreckensbild ist zwar nicht völlig falsch, aber doch einseitig – denn Mexico City birgt auch unbestreitbare Schönheiten: ein teilweise verkehrsfreies, architektonisch sehr wertvolles historisches Zentrum, Parks und von Bäumen gesäumte Alleen, Prachtboulevards und reiche Geschäftsviertel, eine hervorragend funktionierende U-Bahn, deren Netz fast das ganze Stadtgebiet abdeckt. Und wer gefährliche Gegenden meidet und die auch in europäischen Großstädten üblichen Vorsichtsmaßnahmen trifft, kann sich



Oben: Gesichertes Haus im Viertel Lindavista. Rechts: Die Azteken gründeten ihre Hauptstadt Tenochtitlán, das heutige Mexico City, wo ein Adler mit einer Schlange auf einem Kaktus saß.

eigentlich in der Stadt bewegen, ohne an der nächsten Straßenecke überfallen und ausgeraubt zu werden.

Die mexikanische Megastadt zu verharmlosen wäre allerdings ebenso falsch. Mexiko gehört weltweit zu den Ländern mit dem extremsten Gefälle zwischen Armut und Reichtum, von seinen rund 100 Millionen Einwohnern lebt fast die Hälfte im Elend. Viele von ihnen zieht es in die Hauptstadt, in der meist trügerischen Hoffnung auf eine bessere Existenz. Stattdessen sind sie mit der in den Elendvierteln herrschenden Gewalt konfrontiert, bekommen bestenfalls miserabel bezahlte Gelegenheitsjobs, verrohen in einem gnadenlos ausgefochtenen Überlebenskampf. Zugleich haben sie Tag für Tag die Angehörigen der Mittel- und Oberschicht vor Augen, ihre Annehmlichkeiten, ihren Luxus – ein hochexplosives Nebeneinander von Erster und Dritter Welt, von dem kaum eine Metropole der Südhalbkugel verschont bleibt. Die Brutalität, zu der ein Teil dieser vom regulären Erwerbsleben Ausgeschlossenen fähig ist, erfuhr Iván Ortiz während seiner Taxifahrt.

„Als der Wagen vor einer roten Ampel anhielt, rissen plötzlich zwei junge Typen die Beifahrertüre auf und drängten sich zu mir auf den Rücksitz. Sie bedrohten mich mit einem



Messer, drückten mir den Kopf nach unten und zwangen mich, die Augen zu schließen. Ob der Taxifahrer mit ihnen unter einer Decke steckte, weiß ich nicht. Aber ich bezweifle es, denn er reagierte genauso geschockt wie ich selber“, erzählt Iván Ortiz. Der Student war einem der in Mexico City gängigsten Gewaltverbrechen zum Opfer gefallen: dem *secuestro express*, zu Deutsch „Express-Entführung“. Die Täter nahmen ihm Handy und Brieftasche ab, ließen sich zum nächsten Geldautomaten fahren und verlangten den Code seiner Bankkarte. In der vagen Hoffnung, eine vorbeifahrende Polizeipatrouille werde dem Überfall ein vorzeitiges Ende bereiten, versuchte Ortiz, Zeit zu gewinnen, und nannte eine falsche Zahlenkombination. Einer der Entführer blieb bei ihm im Auto, der andere ging zum Geldautomaten. „Als er zurückkehrte, fragte er mich außer sich vor Wut, ob ich irgendwelche dämlichen Spielchen mit ihnen spielen wolle. Dann schnitt er mir mit dem Messer mitten ins Gesicht. Ich bekam Todesangst und verriet die richtige Kombination.“

Um die Ausbeute bei Express-Entführungen gering zu halten, ist in Mexiko der Bezug von Bargeld am Automaten auf umgerechnet 270 Euro pro Tag beschränkt – eine eigentlich nützliche Maßnahme. In Ortiz' Fall jedoch verlängerte sie den Schreckenstrip um einige Stunden. „Es war etwa neun Uhr abends. Wir fuhren drei Stunden ziellos in der Stadt herum, ich musste den Kopf immer unten behalten. Meine Angst, ermordet zu werden, wuchs von Sekunde zu Sekunde. Innerlich hatte ich mit dem Leben abgeschlossen.“ Nach Mitternacht hoben die Täter erneut Geld ab, danach drückten sie Ortiz ein paar Münzen in die Hand und ließen ihn mit blutender Gesichtswunde laufen. Zur Polizei ging Iván Ortiz nicht. „Wozu auch? Ich hatte die Gesichter der beiden ja nicht gesehen. Die Chance, den Fall aufzuklären, war null.“

Neben der Express-Entführung sind auch sogenannte *secuestros virtuales*, „vorgetäuschte Entführungen“ bei Verbrechern beliebt – eine psychologisch perfide Variante, der vor einigen Wochen die Familie der 16-jährigen Gymnastin Maribel Ocampo zum Opfer fiel. „Während ich im Kino war, rief jemand bei meinen Eltern an und behauptete, ich sei soeben gekidnappt worden. Das Lösegeld von 5000 Dollar müsse in einer Stunde übergeben werden, sonst würde ich sterben.“ Zum Glück hatte die Schülerin ihr Handy während des Films nicht ausgeschaltet, sondern lediglich auf Vibration gestellt. Die Mutter schickte ihr eine verzweifelte SMS, der Betrug flog auf. Und dann gibt es natürlich auch noch die tatsächlichen Entführungen, bei denen das Opfer oftmals tage- oder wochenlang festgehalten wird und die Angehörigen sich mit Lösegeldforderungen in Millionenhöhe konfrontiert sehen.

Exakte Zahlen zu dieser Entführungsvariante gibt es nicht, weil viele Opfer gar nicht erst zur Polizei gehen. Die offiziellen Zahlen sind jedoch erschreckend genug: Statistisch gesehen gibt es nirgendwo auf der Welt so viele Entführungen wie in Mexiko, wobei sich in der Hauptstadt des Landes pro 100 000 Einwohner jährlich fast ein Fall ereignet – doppelt so oft wie in der als Hochburg des Kidnappings verschrienen kolumbianischen Stadt Medellín. Daneben bringt die weit verbreitete Kultur der Illegalität zahlreiche andere Wucherungen hervor: ganze Märkte mit geklauten oder gefälschten Uhren, Jeans und DVDs, Drogenhandel, Diebstähle und bewaff-



Iván Ortiz und ein typisches VW-Käfer-Taxi in Mexico City. In so einem Taxi wurde der Student überfallen. Die Behörden schätzen, dass insgesamt rund 80 000 Taxen in der Stadt fahren.

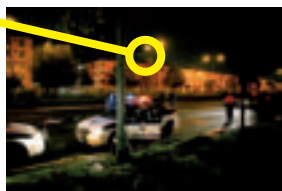
nete Raubüberfälle. Die offizielle Mordrate ist hingegen mit 8,5 Fällen pro 100 000 Einwohner relativ gering. Sie liegt beispielsweise weit hinter den brasilianischen Metropolen Rio de Janeiro und São Paulo (mehr als 70 Fälle), ist gleichzeitig aber deutlich höher als etwa in Berlin (4,9) oder Hamburg (3,8). Laut Umfragen sind 25 Prozent der Hauptstadtbewohner in den letzten drei Monaten Opfer eines Verbrechens geworden, während 76 Prozent sich vor einer Entführung fürchten.

In ihrer ständigen Angst vor der Alltagskriminalität sind die Mittel- und vor allem die Oberschicht längst dazu übergegangen, sich teure Oasen der Ruhe und Sicherheit zu schaffen. Noble Wohnviertel wie Lomas de Chapultepec, Santa Fe oder Pedregal befinden sich in einem ständigen Belagerungszustand, der Kampf gegen das Verbrechen wird mit allen denkbaren Abwehreinrichtungen und

einem Heer privater Sicherheitskräfte geführt. Die Mauern des Reichtums sind mit Stacheldrähten und elektrisch überwachten Stahlgitterzäunen geschützt, Videokameras richten sich auf vollautomatische Garagentore, Alarmanlagen, Bewegungsmelder; schussichere Schiebefenster halten Unbefugte fern. Die Kinder werden im Auto zur Schule gefahren, und auch Erwachsene vermeiden es, wenn immer möglich, mehr als die paar notwendigen Schritte von der Haus- zur Wagentüre zu gehen. Die Zufahrten zu den Reichtenvierteln sind durch Straßensperren gesichert, Besucher werden nur hineingelassen, wenn der Sicherheitsmann hinter dem Schlagbaum das telefonische Einverständnis eines Anwesigen erhalten hat. „Ja, wir leben hier unter einer Glasglocke, wir können uns in unserer eigenen Stadt nicht mehr frei bewegen“, sagt eine Frau, die gerade in ihrem sechssitzigen Van vor einer Absperrung steht. „Aber anders ist der Krieg gegen das Verbrechen nicht zu gewinnen.“

Eine Hochburg der Illegalität in Mexico City ist das nördlich der Altstadt gelegene Viertel Tepito, das auch *barrio bravo* genannt wird – tapferes und zugleich wildes Viertel. Seine Bewohner gehören fast ausschließlich zur Unterschicht, sie sind Arbeiter, Händler oder Kleinkriminelle, der Indio- und Mestizenanteil ist hoch, laut Schätzungen haben rund 60 Prozent der Jugendlichen die Schule vorzeitig abgebrochen. Tepito besteht aus niedrigen Zementhäusern und engen Gassen, heruntergekommenen Kellerkneipen, mit Sperrgut verstellten Hinterhöfen, zwischen Abfallhaufen spielen Kinder und streunen Hunde. Auf den Straßen herrscht ein atemberaubendes Menschengedränge, ein Chaos aus Ständen und Zeltplanen, ein Wirrwarr von Verkaufstischen und auf dem Boden platzierten Auslagen. Tepito ist ein riesiger Markt für Drogen, Diebesgut und Raubkopien, die Ansammlung von Fernsehern, Videokassetten, Uhren, Klei-

Ende Juni 2004 protestierten rund 250 000 Menschen in einem „Megamarcha contra la inseguridad“ (Megamarsch gegen die Unsicherheit) gegen die zunehmende Kriminalität in Mexico City. 2004 änderte das Parlament der Stadt das Strafgesetz des Distrito Federal und führte Strafen von bis zu 60 Jahren Haft für Express-Entführungen ein.




DESIGN-RAUM-PFLEGE

Der mexikanische Architekt Javier Sánchez möchte seine Heimatstadt mit der richtigen Architektur sicherer machen.

„Dass sich viele Menschen in Mexico City unsicher fühlen, liegt auch daran, dass es nicht genug offene und öffentlich zugängliche Orte gibt. Wir haben zwar Parks und Grünflächen, aber für die Menschen ist die Grenze zwischen ihrem privaten – ihrem Haus, ihrer Wohnung – und dem öffentlichen Raum heilig. Daher neigen sie dazu, Mauern zu bauen und sich abzuschotten. So schafft man tote Räume, Zwischenräume, in die niemand schauen kann. Genau dort entsteht die Unsicherheit. Darauf kann man reagieren, indem man sich weiter einschließt und zum Beispiel in *gated communities* lebt. Aber das ist nicht mein Ziel. Ich glaube an das Leben in der Stadt. Daher realisieren wir Projekte, in denen die Menschen gemeinsames Wohnen erleben können und sich öffentliche Räume teilen. Denn dann identifizieren sie sich mit diesem Raum. Sie nehmen aktiv an der Gemeinschaft teil, sie kommen zusammen – das macht das Wohnen sicherer.

Rem Koolhaas baut in Mexico City gerade den ‚Torre Bicentenario‘, das höchste Gebäude Lateinamerikas, ein politisches Zeichen. Ich glaube nicht an diese Wolkenkratzer. Ich glaube an kleinere Projekte. So wie ‚Brazil 44‘, unser Projekt, mit dem wir den Goldenen Löwen bei der Biennale gewonnen haben: Wir bauen im historischen Zentrum Apartments um in Häusern, die einzustürzen drohen und unter Denkmalschutz stehen. Dabei verbinden wir die Wohnungen so, dass mit Innenhöfen und Flachdächern Räume entstehen, die gemeinsam genutzt werden. Wenn wir mit dem Umbau fertig sind, können sich die Menschen die Apartments für nur 20 000 Dollar kaufen, die Regierung wird ihnen dafür günstige Kredite geben – das ist ein Projekt für junge Leute mit wenig Geld. Die Menschen verstehen langsam, dass ein Raum sicherer und freundlicher wird, je mehr er genutzt wird – gemeinsam genutzt wird. Design und Architektur können das unterstützen. So können wir Orte schaffen für ein neues, sicheres Zusammenleben in der Stadt.“

Javier Sánchez, 38, lebt im Stadtviertel Condesa in Mexico City. Er ist Partner des Büros Higuera + Sánchez, das auf der Biennale in Venedig 2006 für das Wohnungsprojekt „Brazil 44“ in Mexico City mit dem Goldenen Löwen für städtische Projekte ausgezeichnet wurde.  www.higuera-sanchez.com



Blick über einen Teil von Mexico City, der Hauptstadt Mexikos.

dern und Parfüms ist unüberschaubar. Hin und wieder fällt die Polizei in das Viertel ein, um illegale Waren zu beschlagnahmen und so einen kleinen Sieg in einem Krieg zu feiern, den sie längst verloren hat. Denn schon am folgenden Tag kehrt Tepito jeweils zu seinem anarchischen Alltag zurück. Natürlich verkaufe er Diebesgut, sagt ein junger Händler, und ja, in einem angrenzenden Hinterhof deale er auch mit Kokain und Ecstasy. Ist er sich bewusst, dass er damit illegal handelt? Hat er dabei manchmal ein schlechtes Gewissen? Sein Blick ist ein einziger Ausdruck grenzenloser Verständnislosigkeit. „Das tun wir hier doch alle, das haben wir schon immer getan. Etwas anderes gibt es gar nicht.“

Die Stadtbehörden versuchen der Kriminalität Herr zu werden, indem sie immer

neue, noch spezialisiertere Polizeieinheiten gründen und auf den von Touristen besuchten Straßen und Plätzen des Zentrums bewaffnete Sicherheitskräfte patrouillieren lassen. Vor drei Jahren ließ eine Gruppe von Unternehmern Rudolph Giuliani als Berater einfliegen. Gilt doch der ehemalige New Yorker Bürgermeister mit seiner *Zero Tolerance*-Philosophie als Meister der Verbrechensbekämpfung. Genutzt hat es wenig. Laut María Elena Morera, Präsidentin der Opferorganisation „México unido contra la delincuencia“ (Mexiko vereint gegen das Verbrechen), bewirken zusätzliche Polizeieinheiten bestenfalls eine kurzfristige Verbesserung. „Mexikanische Polizisten sind schlecht bezahlt und deshalb leicht zu bestechen. Außerdem ist ihre Ausbildung vollkommen ungenü-

- 1 Einwohner 2005: 19,411 Mio. – Einwohner 2015 (Schätzung): 21,568 Mio.
- 2 Anteil am BIP Mexikos (Schätzung): 40 %
- 3 Rang in der Liste der lebenswertesten Städte: 128 (von 215)
- 4 Eskorte, die den als Berater verpflichteten ehemaligen New Yorker Bürgermeister Rudolph Giuliani im Januar 2003 durch die Problemviertel der Stadt begleitete: 12 kugelsichere „Sport Utility Vehicles“, 400 Polizisten, ein Hubschrauber
- 5 Anteil der Bewohner, die 2005 oder 2006 von einem kleineren oder größeren Verbrechen betroffen waren: 25 %
- 6 Tauschgeschäft, das die Stadt zusammen mit Bill Gates anbietet: einen PC mit Software für einen Revolver oder ein Gewehr Kaliber 9 mm oder größer; 2500 Pesos (170 Euro) plus Fresskorb im Wert von 500 Pesos für Waffen mit Kaliber kleiner als 9 mm
- 7 Mehr: www.bpb.de/megastaedte



gend.“ Das geringe Vertrauen der Bevölkerung in die Ordnungshüter spiegelt sich in der Statistik wider: Von hundert Verbrechen werden schätzungsweise lediglich 25 angezeigt, und nur in 1,4 Prozent der Fälle kommt es zu einer Verurteilung. „Wer in Mexiko ein Delikt verübt, kann damit rechnen, ungeschoren davonzukommen. Polizei und Justiz müssen nicht härter gegen die Verbrecher vorgehen, sondern effizienter“, sagt María Morera – aber solange die Armut nicht besiegt sei, werde man auch das Verbrechen nicht wirklich bezwingen. Dabei hätte gerade María Morera allen Grund, mehr Strenge und höhere Gefängnisstrafen zu fordern – denn vor vier Jahren wurde ihr Mann gekidnappt. Als die Polizei nach einem Monat sein Versteck schließlich aufspürte und ihn befreite, hatten ihm die Entführer bereits vier Finger abgeschnitten, um sie seiner Frau einzeln und im Abstand weniger Tage per Post zuzuschicken. Damit wollten sie eine Lösegeldsumme erpressen, über welche die Familie aber schlicht nicht verfügte.

María Morera hat dieses traumatische Erlebnis überwunden, indem sie den Kampf gegen das Verbrechen zu ihrem Lebensinhalt machte. Die ehemalige Zahnärztin arbeitet heute ausschließlich für „México unido contra la delincuencia“, sie ist längst eine öffentlich bekannte Figur, die vom Polizeipräsidenten und vom Bürgermeister empfangen und um Rat gefragt wird. „Ich empfinde die Kriminalität nicht mehr in erster Linie als persönliche Bedrohung, sondern als Bedrohung für alle. Ich bin tagtäglich mit Vorfällen konfrontiert, die noch schlimmer sind als jener, den ich erlebt habe. So ist es mir gelungen, der Entführung meines Mannes eine Art Sinn zu geben und trotz allem in dieser Stadt weiterzuleben.“

Auch Iván Ortiz hat seine seelische Erschütterung mittlerweile mehr oder weniger verarbeitet, die Albträume werden seltener, er traut sich wieder, allein auf die Straße zu gehen. Dennoch hat sich das Lebensgefühl verändert, eine leise Unsicherheit ist zu seiner ständigen Begleiterin geworden. Im Unterschied zu früher empfindet er die von Mexico City ausgehende Bedrohung nicht mehr als abstrakt, sondern als real. „Ich bin mir bewusst, dass es mich aufs Neue treffen könnte, jederzeit und überall.“ Taxis benutzt er seit einigen Monaten zwar wieder, aber er betätigt nach dem Einsteigen als Erstes die Türsicherung.



Oben: María Morera von „Mexiko vereint gegen das Verbrechen“. Mitte: Straßenszene im Tepito-Viertel.



Polizisten mit der Leiche eines Mannes, die in der Nacht zum 25. August auf der Straße entdeckt wurde.



Die 40-Billionen-Dollar-Frage

Die Infrastruktur der Städte hält mit ihrem Wachstum nicht Schritt. Das könnte eine Katastrophe sein.

Interview: Isabella Kroth

Herr Doshi, im Juli ist in New York eine Dampfleitung explodiert, ein paar Tage später fiel in Barcelona für mehrere Tage der Strom aus. Zufälle?

Nein. Beispiele für ein großes Problem. Die großen Städte überaltern, ihre Infrastruktur bricht zusammen. Straßen, Stromversorgung oder Wasserleitungen wurden meist in den Dreißiger-, Vierzigerjahren erneuert. Damals schätzte man das künftige Wachstum viel zu niedrig ein. In Kairo leben heute knapp 16 Millionen Menschen, die Stadt ist aber maximal für zehn Millionen Menschen ausgelegt. Die Infrastruktur der meisten Metropolen muss unbedingt erneuert werden.

In New York soll es noch Bambus-Wasserleitungen geben. Wie kann das sein?

Politiker geben ungern Geld für Projekte aus, die ihnen keinen kurz- oder mittelfristigen Nutzen bringen. Sie investieren lieber in die Olympischen Spiele oder in eine neue Brücke. Das sind Dinge, die man sehen kann. Und da unsichtbare Investitionen keine großen Wahlerfolge versprechen, reparieren die meisten Städte nur das, was unbedingt nötig ist.

Haben alle Metropolen diese Probleme?

Städte, die über Jahre gewachsen sind, leiden unabhängig von ihrem Entwicklungsgrad unter ähnlichen Infrastrukturproblemen. Entscheidend ist jedoch die Geschichte eines Landes. Deutschland kann sich glücklich schätzen, dass es eine so dezentralisierte Bevölkerung hat. Dadurch verteilen sich viele größere Städte über das Land, es gibt aber keine riesige Metropole, ganz anders als in Asien, Südamerika oder den USA.

Wie groß ist das Problem wirklich?

Wir haben berechnet, dass über die nächsten 25 Jahre weltweit mindestens 40 Billionen Dollar notwendig sein werden, um die Wasser-, Strom- und Verkehrssysteme zu erneuern und zu erweitern. Das ist eine eher konservative Schätzung, weil sich Preise und Technologien weiterentwickeln. Wird aber dieser Preis nicht gezahlt, kommt es weiterhin zu

Ausfällen wie in New York und Barcelona. Und es wird immer schwieriger werden, die Schäden zu reparieren.

Megacities wachsen weiter, so oder so.

Manche Städte reagieren, indem sie „neue Städte“ bauen: Da gibt es ein zweites Mumbai außerhalb von Mumbai, genauso ist es mit Tokio oder Delhi. Das Problem jedoch bleibt. In den neuen Städten mag die Infrastruktur moderner sein – in der „alten Stadt“ bleibt alles beim Alten.

Infrastrukturprobleme spielen in der Öffentlichkeit kaum eine Rolle, im Gegensatz zu Terrorgefahr und Katastrophenschutz. Was ist nun wichtiger?

„Infrastruktur sollte auf der Prioritätenliste ganz oben stehen.“

Wie abhängig wir von der Infrastruktur sind, merken wir erst, wenn es plötzlich kein Wasser mehr gibt oder der Strom ausfällt. Die Qualität der Infrastruktur bestimmt, wie gut eine Stadt auf eine Krise, etwa auf eine Pandemie oder einen Anschlag, reagieren kann. Daher sollte die Infrastruktur ganz oben auf der Prioritätenliste stehen.

Was muss also getan werden?

Am einfachsten und effektivsten ist es, wenn die Infrastruktur nach größeren Einschnitten erneuert werden kann. So wie in Deutschland nach dem Krieg. Auch Olympische Spiele sind ein Anreiz, in die Infrastruktur einer Stadt zu investieren.

Olympische Spiele sind alle vier Jahre in einer Stadt. Was sollen die anderen Städte tun?

Mit privaten Unternehmen kooperieren. Der Staat sollte dabei die Kontrolle behalten.

Die Wirtschaft will vor allem Profit.

Das sollte man ihr zugestehen, wenn sie dafür

investiert. Gleichzeitig müssen die Unternehmen verpflichtet werden, die Infrastruktur regelmäßig zu erneuern und instand zu halten. Die Wasser- und Energiezufuhr muss garantiert sein. Die Zusammenarbeit zwischen Staat und privaten Unternehmen ist kompliziert – und für jeden Bereich, in jedem Land unterschiedlich.

Es gibt also kein Patentrezept?

Wir arbeiten an einer Lösung, die das Konzept „public private partnership“ beinhaltet. Wichtig ist es, eine Lösung für die hohen Kosten zu finden, die für Infrastruktur ausgegeben werden müssen. Bislang gibt es Wasser billig aus dem Hahn, die Benutzung von Straßen kostet nichts oder wenig. Hebt man die Preise an, erhöht man gleichzeitig auch das Interesse der Privatwirtschaft an Infrastrukturprojekten.

Wie mit einer City-Maut?

Genau. In London funktioniert das gut. Man könnte auch die Gebühren für Leitungswasser anheben. Dann würden sich mehr Unternehmen dafür interessieren, Leitungen zu reparieren und auszubauen.

Leben in Städten mit guter Infrastruktur wird dann zum Privileg der Reichen?

Das würde ich weder empfehlen noch mir wünschen.

Sollte das Wachstum von Städten begrenzt werden?

Wahrscheinlich schon. Je größer eine Stadt wird, desto schwieriger ist es, ihre Infrastruktur instand zu halten.



Viren Doshi, 52, ist Vizepräsident der Beratungsfirma Booz Allen Hamilton und Coautor der Studie 'Lights! Water! Motion!', die sich mit städtischer Infrastruktur beschäftigt. Doshi lebt mit Frau und Tochter in London.

„Patente zählen reicht nicht“

Der Stadtforscher Dirk Heinrichs über das Innovationspotenzial von Städten und den Einfluss von Politik und Einwanderern.

Interview: Marc Winkelmann

Herr Heinrichs, Städte gelten als idealer Ort für Innovationen, Ideen und Trends. Gilt das für Megastädte noch viel mehr – weil sie viel größer sind?

Größe ist ein Kriterium bei der Frage nach dem Innovationspotenzial einer Stadt. Aber Masse allein führt noch nicht zu innovativen Ansätzen oder Verbesserungen der Lebensbedingungen.

Welche anderen Kriterien kommen dazu?

Man muss auch die extrem unterschiedlichen Lebensbedingungen, die Belastung der Umwelt und die sich schnell ändernden Strukturen beachten. Ein gutes Beispiel dafür sind Tokio und Dhaka in Bangladesch.

Weshalb?

In Tokio leben rund 35 Millionen Menschen. Die Gesellschaft ist überaltert, das Wachstum gering und die zum Teil marode Infrastruktur muss daran angepasst werden. In Dhaka leben etwa 12 Millionen Menschen, bis 2015 werden es 17 Millionen sein. Die Stadt zieht sehr viele Zuwanderer an, die Altersstruktur ist jung. Da die nötige Infrastruktur noch gar nicht vorhanden ist, ist der Konkurrenzdruck auf Ressourcen, Wasser, Boden und Arbeit vergleichsweise hoch. In beiden Städten gibt es einen großen Lösungsdruck für die betroffene Bevölkerung und die Politiker – aber für unterschiedliche Probleme. Diesen immensen Druck kann man auch als besonderes Innovationspotenzial begreifen.

Innovationen sind Erfindungen?

Innovation ist die Durchsetzung einer technischen oder organisatorischen Neuerung, nicht allein ihre Erfindung. Innovativ sein kann auch die Art, wie Lösungen gefunden werden. In Seoul wurde 2006 eine mehrspurige und über mehrere Ebenen geführte Stadtautobahn zurückgebaut. Dadurch wurde das öffentliche Nahverkehrssystem gestärkt, und die Stadt hat ihre grüne Lunge zurück, weil an gleicher Stelle ein Park gebaut wurde. Das ist innovativ und zeigt: Innovation benötigt politischen Durchsetzungswillen.

Und an dem mangelt es manchmal?

Ja. Dafür ist Mexico City ein Beispiel. Dort leben 19 Millionen Menschen, die täglich 3,2 Milliarden Liter Wasser verbrauchen. Das sind 350 Liter pro Person, mit der höchste Verbrauch weltweit. Würde man die Toilettenspülung von 16 auf 6 Liter drosseln, könnte man vom gesparten Wasser eine Stadt von einer halben Million Menschen versorgen. So eine Wasserspülung können Sie in jedem Baumarkt kaufen. Nur: In Mexico City mangelt es an politischem Willen und an den nötigen administrativen Strukturen.

Kann man das Innovationspotenzial von Städten messen?

„In Afrika kann man allenfalls von Überlebensinnovationen sprechen.“

Schwierig. Patente zählen reicht nicht, weil die oft nicht dort angemeldet werden, wo man sie dann anwendet. Zudem kann man die Entwicklung von Innovationen oft gar nicht formal registrieren. Aber wir stellen fest, dass in Megastädten soziale Innovationen ihren Ursprung nehmen. International agierende Basisorganisationen, wie zum Beispiel The Society for the Promotion of Area Resource Centers (SPARC), die in Mumbai gegründet wurde, oder die von ihr unterstützte National Slum Dwellers Federation (NSDF). Die gründen sich dort, um die jeweiligen Lebensbedingungen zu verbessern.

Welche Rolle spielen Migranten im Innovationsprozess?

Das ist ein zweischneidiges Schwert. Eine Megastadt ist immer Lebensraum von Chancen und Risiken. Es hängt davon ab, wie stark Migranten in die bestehenden Strukturen integriert werden. In Santiago de Chile etwa gibt es im Augenblick eine sehr starke peru-

anische Einwanderung. Hintergrund ist, dass Chile ein ökonomisch stabiles Land ist. Die Einwanderer beleben die dortige Kultur sehr, sie eröffnen Restaurants und setzen kulturell ganz neue Akzente, das fördert auch den Tourismus. Andererseits ist dies auch ein Prozess, bei dem man stark aufpassen muss, dass es nicht zu sozialen Spannungen führt. Ethnische Ghettoisierung und eine Kultur der Gewalt sind Beispiele hierfür.

Megastädte in Asien und Afrika wachsen derzeit mit hohem Tempo. Haben sie die Voraussetzungen, das Wachstum für Innovationen zu nutzen?

In Afrika eher nicht, dort könnte man allenfalls von Überlebensinnovationen sprechen. Das Wachstum der Städte ist dort nicht mit wirtschaftlichem Aufschwung verbunden wie in Asien. In Asien hingegen gibt es sehr viele Ansätze, die dafür sprechen.

Das Innovationspotenzial asiatischer Städte wird noch zunehmen?

Ja, gerade in China. Die Städte dort dürfen aber nicht die Fehler wiederholen, die wir in Europa und Amerika gemacht haben. Wenn ihnen beispielsweise bei der Steigerung der Energieeffizienz und bei der Reduzierung der Luftbelastung relativ schnell wirklich innovative Lösungen gelingen sollten, werden Asien und insbesondere China in Zukunft eine sehr viel stärkere Rolle spielen. Dann könnten Lösungen, die dort gefunden werden, für Europa interessant werden. Im Augenblick ist das aber noch nicht der Fall.



Dr. Dirk Heinrichs, 41, koordiniert das Forschungsprojekt Risiko-Lebensraum Megacity des Leipziger Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung. Ihn fasziniert besonders der privat organisierte Nahverkehr in Manila.



*Arbeitsplatz vor dem Victoria Terminal
in Mumbai. Ein kleiner Junge trägt Blechkamister
auf dem Kopf durch die Stadt.*

हिंदी सप्ताह MUMBAI

Die Slum-Schlacht

Dharavi, ein Elendsviertel mitten in Mumbai, ist Heimat und Arbeitsplatz für mehr als eine halbe Million Menschen. Und für andere eine Geschäftsidee.

Text: Britta Petersen

Nach Dharavi kommt man nur langsam. Der vermutlich größte Slum Asiens liegt mitten in Mumbai, das bis 1995 Bombay hieß. Mitten im täglichen Verkehrschaos, eingepfercht von zwei wichtigen Eisenbahnlinien, der Western und der Central Railway. Auf dem Weg dorthin passiert man stattliche Gebäude im Kolonialstil, Palmen und weitläufige Rasenflächen, auf denen Jugendliche Cricket spielen. Vor gut hundert Jahren fischten hier Fischer in einem großen Mangrovensumpf. Heute leben zwischen 600 000 und eine Million Menschen in Dharavi; genauere Zahlen hat niemand. Je näher Dharavi im dichten Stadtverkehr rückt, umso düsterer wird das Bild. Grauer und grauer werden die Häuser, bis sie nur noch wie ein Patchwork aus Wellblechplatten erscheinen, das allein Glaube und Hoffnung zusammenhalten. Auf dem Bürgersteig einer Brücke hat sich eine Großfamilie eingerichtet. Dicht nebeneinander sind Planen gespannt, unter denen Menschen schlafen. Frau-

en waschen in Plastikeimern Wäsche. In der Müllhalde neben den provisorischen Unterkünften spielen nackte Kinder. Die Pfade zwischen den Behausungen sind sogar für die kleinen Autorikshas zu schmal.

Dharavi ist die Hölle. Was nicht bedeutet, dass man sich hier nicht häuslich einrichten kann. Raj Khandari, 28, steht vor einem Stapel gegebter Schafshäute und sortiert sie nach Qualität. „Ich bin sehr glücklich mit meinem Geschäft“, sagt der junge Mann mit dem offenen Gesicht und den leuchtenden Augen. Mit seinem Vater betreibt er eine Lederverarbeitungswerkstatt, die der Familie schon in dritter Generation gehört. Heiß und dunkel ist es in dem Raum, die Maschinen sehen aus, als stammten sie aus dem Industriemuseum.

Raj ist ein Kastenloser, ein Unberührbarer – wie jeder, der in Indien etwas tut, das die Hindus als „unrein“ betrachteten: Wäsche waschen, Toiletten putzen, Tiere schlachten und eben auch Leder verarbeiten. Laut Verfassung ist das Kastensystem abgeschafft, dennoch stehen die

Unberührbaren oft noch am Rand der Gesellschaft und finden keine anderen Jobs.

Raj, der verheiratet ist und eine kleine Tochter hat, geht es vergleichsweise gut. Zwar lebt er im Slum, direkt über der Werkstatt. Aber die Familie hat ein regelmäßiges Einkommen. Sie stellen mit zwanzig Mitarbeitern Billigkopien von Markenprodukten wie Handtaschen und Lederjacken her, die sie in ganz Mumbai verkaufen. Raj hat einen Fernseher, ein Handy – solche Konsumgüter unterscheiden ihn nicht von der Mumbaier Mittelschicht.

Doch sein bescheidener Wohlstand ist bedroht, denn die Stadtregierung möchte Dharavi modernisieren. Ursprünglich lag der Slum am Rand Mumbais, aber die schnell wachsende Stadt hat ihn eingeschlossen. Jetzt erstreckt er sich über knapp zwei Quadratkilometer direkt neben dem Finanzdistrikt Bandra Kurla – in bester Innenstadtlage. Das weckt Begehrlichkeiten. Land ist teuer in Indiens Finanzmetropole, und die Mieten für gute Wohnungen und Büros gehören zu den höchsten der Welt.



Von rechts oben im Uhrzeigersinn: Werbeplakate für Bollywood-Filme, Bettler in Mumbai neben einem Laden und ein kleiner Junge, der in einer Bahnstation um Geld bittelt. Dharavi liegt neben dem Santa Cruz International Airport.

Es gibt noch 2500 andere Slums in Mumbai, viele davon kaum mehr als Müllhalden am Rande der Stadt, in denen es den Menschen meist viel schlechter geht. Insgesamt leben rund 55 Prozent der 18 Millionen Einwohner Mumbais in Slums. „Wir haben nichts gegen Entwicklung“, sagt Raj Khandari, „aber nicht so, wie die Regierung sich das vorstellt. Man hätte zuvor mit uns sprechen müssen.“ Werden die Pläne realisiert, wird Dharavi, das bisher aus ein- bis zweigeschossigen Gebäuden besteht, komplett abgerissen. Die bescheidenen Hütten aus Stein wurden teils schon Anfang des letzten Jahrhunderts gebaut und nie modernisiert. Neuere Wellblechkonstruktionen kamen hinzu, die Probleme blieben. Fließendes Wasser gibt's in den Häusern nicht und nur primitive Gemeinschaftstoiletten. Siebenstöckige Hochhäuser sollen die Hütten ersetzen, in ihnen soll jede Slumfamilie um-

sonst eine Wohnung von etwa 20 Quadratmeter Größe zugewiesen bekommen. Was dann an freien Flächen übrig bleibt, kann die



Raj Khandari in seiner Lederwerkstatt.

private Entwicklungsgesellschaft gewinnbringend verkaufen oder vermieten. Schon heute kostet eine Hütte von 20 Quadratmetern in Dharavi umgerechnet 22 000 Euro. Exper-

ten rechnen damit, dass der Preis für eine Wohnung auf 27 000 Euro steigen wird.

Der Gegensatz zwischen Dharavi und Bandra Kurla könnte nicht größer sein. Während in dem Finanzviertel junge Banker in dunklen Anzügen über breite, geteerte Straßen in glitzernde Bürotürme eilen, stehen Parviz Delyiya, 18, und sein Freund Gohul Amit, 17, unter einer blauen Plastikplane, auf die der Monsunregen einprasselt. In wenigen Minuten hat der Regen die düsteren, unbefestigten Gassen des Slums in Schlammlöcher verwandelt. Kleine Kinder kommen nackt aus den Häusern gelaufen. Sie nutzen die Gelegenheit, im dichten Regen zu duschen, ein Bad haben sie zu Hause nicht.

Parviz und Gohul halten nichts von den Modernisierungsplänen. „Da wollen nur einige Leute Geld machen, und unsere Jobs sind weg“, sagt Parviz. Aus der gegenüberliegenden



Seine Lage macht den Slum attraktiv: Dharavi liegt mitten in der Stadt, direkt neben dem Finanzdistrikt. Und damit auf teurem Grund und Boden.

Hütte weht der Duft von frittiertem Gebäck herüber. Zwei Männer kommen herausgelaufen, um die draußen aufgestapelten Pakete voller Knabbereien vor dem Regen zu retten. In dem düsteren kleinen Raum, dessen Wände vom offenen Feuer schwarz geworden sind, arbeiten fünf junge Männer. Einer steht an einem riesigen Wok und lässt Teig in das heiße Öl gleiten. Ein Großteil des Salzgebäcks, das die Händler in ganz Mumbai verkaufen, wird in Dharavi hergestellt.

Parviz würde am liebsten gar nicht in Dharavi arbeiten, sondern Ingenieurswissenschaften studieren. Aber so recht glaubt er nicht daran, dass das klappt. „So ein Studium ist teuer und es ist schwer, einen Platz zu finden“, sagt er. Wahrscheinlich wird er eher als Töpfer arbeiten, so wie sein Vater.

Die rund 2000 Töpfer, die von Dharavi aus ganz Mumbai und den umliegenden Bun-

desstaat Maharashtra mit ihren Waren beliefern, gehören zu den schärfsten Gegnern der Modernisierungspläne. „Wenn das durch-



Bharti Parmar, Töpferin in Dharavi.

kommt, können wir uns nur noch den Strick nehmen“, schimpft Arvind Prajapatti Wadel. Doch der 38-Jährige macht nicht den Eindruck, als würde er es so weit kommen lassen.

Ein Karikaturist hat die Stimmung in Dharavis Töpferviertel Kumbharwala treffend eingefangen: Seine Zeichnung zeigt, wie wütende Töpfer den leitenden Architekten der Stadt, Mukesh Mehta, mit tönernen Wurfschossen aus ihrem Viertel treiben.

„Das hier ist unser Leben“, sagt Arvind Wadel und deutet auf den Brennofen, aus dem dichter, beißender Rauch steigt. Die primitiven Öfen werden mit Abfällen aller Art befeuert – eine Praxis, die die Regierung aus Gesundheitsgründen stoppen will. Bharti Parmar hat gerade wieder ein paar Töpfe fertig gemacht. Die 21-Jährige stellt sie auf eine Mauer im Hof zum Trocknen. Das Töpfern ist ein Familiengeschäft, in dem jeder anpackt. „Ich habe von Kind auf gelernt, Töpfe zu machen“, sagt Bharti. „Ich kann mir gar nichts anderes vorstellen.“ Die Frauen sind dafür zuständig, den Ton von Steinen und anderen Verunrei-

„FORM DER SELBSTHILFE“

Die indische Aktivistin Sheela Patel über den Nutzen von Slums, die Entwicklung in Dharavi und die Verantwortung der Regierung.

Frau Patel, Sie haben schon oft die Existenz von Slums gerechtfertigt. Warum?

In einer idealen Welt baut man Häuser, bevor die Leute kommen. Aber so läuft das hier nun einmal nicht. Slums sind eine Form der Selbsthilfe, zu der die Armen bei Abwesenheit der Regierung greifen. Es ist immer noch besser, in einer selbst gebauten Hütte zu wohnen als auf der Straße.

Dharavi soll entwickelt werden, Sie sehen das kritisch. Warum?

Ich bin natürlich nicht gegen Entwicklung und ich sage nicht, dass die Leute unter diesen schrecklichen Bedingungen leben sollen. Aber man kann einen Slum nicht über die Köpfe der Leute hinweg entwickeln. Man muss mit ihnen gemeinsam Lösungen erarbeiten. Stattdessen überlässt die Regierung die Verantwortung privaten Entwicklern.

Geht es denn ohne die Privatwirtschaft? So ein Projekt kostet viel Geld, das die Regierung nicht aufbringen kann.

Es geht nicht darum, dass die Stadt das ganze Geld aufbringen soll, sondern darum, die richtigen Anreize zu schaffen. Die Menschen haben einfach Angst, dass es keine Ansprechpartner mehr gibt, wenn nach der Umsiedlung etwas schief läuft, beispielsweise wenn etwas in der Wohnung nicht funktioniert.

Es gibt aber Slumbewohner, die die Regierungspläne begrüßen.

Die Regierung weiß noch nicht einmal, wie viele Menschen überhaupt in Dharavi leben. So ein Bauprojekt dauert sieben bis acht Jahre und niemand hat den Menschen bisher sagen können, ob sie in dieser Zeit ihr Gewerbe weiterbetreiben können, wo sie leben werden.

Der Architekt Mukesh Mehta sagt, er halte ständig Vorträge und verteile Broschüren.

Das sieht alles so schön aus in Powerpoint-Präsentationen, aber die Leute verstehen überhaupt nicht, worum es geht. Ich habe neulich zusammen mit erfahrenen Stadtplanern so eine Präsentation gesehen. Die haben das nicht verstanden. Wie soll es dann ein einfacher Mensch begreifen?

Sheela Patel, 55, ist die Gründerin und Vorsitzende der Nicht-Regierungsorganisation SPARC (Society for the Promotion of Area Resource Centers), die sich seit 1984 für die Verbesserung der Lebensbedingungen von Slumbewohnern einsetzt.

nigungen zu befreien und zu bearbeiten. Für Bharti steht fest, dass sie später einen Töpfer aus der Nachbarschaft heiraten wird. Andere Zukunftspläne hat sie nicht.

Die Töpfer sind eine starke Lobbygruppe, weil ihnen im Gegensatz zu vielen Slumbewohnern, die erst in den letzten Jahren illegal nach Dharavi gezogen sind, das Land gehört, auf dem sie leben und arbeiten. „Mein Großvater ist in den Zwanzigerjahren aus Gujarat hierhergekommen. Unsere Familie hat sich alles eigenhändig aufgebaut. Das kann man uns nicht einfach wegnehmen“, empört sich Arvind Wadel. Trotz der harten Arbeit von drei Generationen hat seine zwölköpfige Familie es jedoch nicht geschafft, etwas Geld zurückzulegen. „Wir verdienen gerade mal so viel, dass wir alle satt werden“, sagt Wadel.

Wenn sie ihre Werkstatt verlieren, stehen sie vor dem Nichts. „Schauen Sie sich das an“, sagt Wadel und zeigt auf den stinkenden offenen Abwasserkanal direkt vor dem Haus. „Die Regierung schafft es nicht einmal, so etwas zu beheben. Unsere Kinder haben ständig Durchfall und andere Krankheiten. Jetzt behaupten sie, es werde uns allen besser gehen, wenn die Häuser abgerissen werden. Ich glaube kein Wort.“



Gohul Amit (links) und Parviz Develiya versprechen sich nichts von den Modernisierungsplänen.

Der Mann, der so viele verärgert, sitzt in einem Büro mit Blick aufs Meer in Mumbai Nobelviertel Bandra. Mukesh Mehta, Architekt und offizieller Regierungsberater, ist genervt, wenn er auf den Widerstand gegen seine Pläne angesprochen wird. „Es gibt einige Nicht-Regierungsorganisationen, die viel Geld im Ausland damit machen, dass sie die Armut vermarkten und diese Leute aufhetzen“, schimpft er. „Doch 80 Prozent der Bewohner von Dharavi

befürworten meinen Plan.“ In einer Animation zeigt er, wie Dharavi nach der Sanierung aussehen soll: breite Straßen, Hochhäuser, Schulen, Krankenhäuser, Parkanlagen.

In der Tat unterstützen viele Bewohner Dharavis die Modernisierungspläne – vor allem die, deren

Hütte kleiner als 20 Quadratmeter ist, sie erwarten sich eine Verbesserung ihrer Lebensverhältnisse. Vaishali Ashok, 32, etwa wohnt seit zwei Monaten in einem der bereits fertigen Hochhäuser. „Ich bin glücklich hier, die Wohnung ist wirklich besser als vorher“, sagt die Hausfrau. Sie hat nun ein gekacheltes Bad und eine gekachelte Küche. Im Wohnzimmer stehen ein Fernseher und sogar ein Computer.

Allerdings ist Vaishali tagsüber allein. Erst abends, wenn alle Familienmitglieder von

- 1 Einwohner 2005: 18,196 Mio. – Einwohner 2015 (Schätzung): 21,869 Mio.
- 2 Menschen pro qkm: 29 650 (am dichtesten besiedelte Stadt der Welt; Berlin: 3850)
- 3 Anteil der Bewohner Mumbais, die in Slums wohnen: 54%
- 4 Jährliches durchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen in Mumbai: 540 Euro
- 5 Platz in der Liste der lebenswertesten Städte 2007: 151 von 215
- 6 Anteil der Bevölkerung Indiens, der in Slums lebt: 55%
- 7 Landbesitzverhältnisse der Slums in Mumbai: privat 48%, Landesregierung 21%, städtisch 17,6%, Zentralregierung 4,7%, Indian Railways 0,7%, gemischt 7,7%
- 8 Arbeitsweg in Mumbai: zu Fuß 44%; Zug 23%, Bus 16%; eigenes Auto 2,7%
- 9 Anteil Mumbais am BIP Indiens (geschätzt): 15%
- 10 Anteil der 1-Personen-Haushalte: 1,1% (Berlin: 51%)
- 11 Anteil der Haushalte mit 8 oder mehr Personen: 3,2%
- 12 Mehr: www.bpb.de/megastaedte



Laut UN ist ein Slum ein städtisches Gebiet, in dem die meisten Bewohner ohne sauberes Wasser und ausreichende Kanalisation in beengten, illegalen Behausungen leben. Rund 40 Prozent aller Slumbewohner Mumbais wohnen in der Innenstadt der Megacity. Im Gegensatz dazu gibt es im Inneren von zum Beispiel Delhi oder den meisten Städten Lateinamerikas praktisch keine Slums – dort liegen sie an den Stadträndern.



der Arbeit zurückkommen, stellt sich heraus, dass Dharavi auch nach der Sanierung kein „Weltklasse-Vorort“ sein wird – wie Mukesh Mehta es gern formuliert. Denn wenn zwölf Menschen auf 20 Quadratmetern schlafen müssen, ist die Wohnung voll. „Die Familie meines Schwagers schläft auf dem Boden in der Küche“, erklärt Vaishali. Dort stehen aber schon zehn volle Wassereimer, die die Familie braucht, um sich morgens zu waschen. Fließendes Wasser oder gar eine Dusche gibt es auch in der neuen Wohnung nicht. „Wir unterstützen den Entwicklungsplan, weil er besser ist als alles, was die Regierung vorher vorgelegt hatte“, meint Prashad Anthony von der christlichen NGO „Proud“, die seit 1979 in dem Slum arbeitet. Allerdings fordert auch er, dass Gewerbetreibende wie die Töpfer und Lederverarbeiter separat behandelt werden. „Die wirtschaftlichen Aktivitäten dürfen auf keinen Fall gestoppt werden“, sagt Anthony.

Laut Mukesh Mehta ist das auch gar nicht vorgesehen. Er zeigt seine Pläne, in denen Industriegebiete ausgewiesen sind, in die die Gewerbetreibenden umziehen sollen. Sogar eine Fortbildungsakademie für die Handwerker ist eingeplant. Nach Mehtas Schätzungen wird Dharavis lokale Wirtschaft nach der Modernisierung 2,14 Milliarden Euro im Jahr umsetzen gegenüber bisher 300 bis 400 Millionen. Dennoch sitzt das Misstrauen der Slumbewohner gegen die Regierung tief.

„Ich habe mit Mukesh Mehta gesprochen“, sagt Raj Khandari. „Er hat vorgeschlagen, dass wir unser Land verkaufen und wegziehen. Aber das ist doch absurd, wo sollen wir denn sonst unsere Lederwerkstatt aufbauen? Wir können uns doch ein anderes Grundstück in Mumbai gar nicht leisten.“ Auch sein Vater sagt: „Warum können wir unser Land nicht selbst modernisieren?“

Die Antwort ist offensichtlich. Es geht um zu viel Geld in Dharavi. Mehr als hundert private Entwicklungsgesellschaften haben sich laut Mukesh Mehta auf die Ausschreibung zur Sanierung des Slums beworben. „Wir brauchen enorme Summen, das können wir nicht aus der Stadtkasse bezahlen“, sagt Iqbal Chahal, Geschäftsführer der Slum Rehabilitation Authority. Insgesamt zwei Milliarden Euro soll das Projekt kosten. Er sieht in dem Entwicklungsplan eine „Win-win-Situation für alle“. Die Entwickler verdienen Geld, die Stadt muss nicht zahlen, die Slumbewohner erhalten bessere Wohnungen.

Sozialaktivisten wie Simpreet Singh von der National Alliance of People's Movements halten dennoch das Misstrauen der Slumbewohner für berechtigt. „Die indische Regierung hat in den vergangenen Jahren permanent die Armen enteignet, um die Reichen profitieren zu lassen“, sagt er. Er weist darauf hin, dass nach offiziellen Regierungsangaben 57 000 Familien in die Sanierungsmaßnahmen einbezogen werden sollen. Dabei geht man davon aus, dass eine durchschnittliche Familie fünf Mitglieder hat. Bei 600 000 Einwohnern würde damit gerade mal die Hälfte der Bewohner von Dharavi eine neue Wohnung erhalten. „Der Rest wird obdachlos“, sagt Singh. Oder wohnt mit zehn und mehr Personen in den kleinen Wohnungen wie Vaishali Ashok und ihre Familie. Welche Auswirkungen dies auf die geplante moderne Infrastruktur wie Strom- und Wasserversorgung sowie Plätze in Schulen und Krankenhäusern hat, vermag derzeit niemand zu sagen.

Und klar ist auch: Eine Lederwerkstatt mit zwanzig Mitarbeitern und Maschinen wie die Raj Khandaris und seines Vaters kann man in einem der neuen Hochhäuser auf keinen Fall betreiben. „Ich weiß einfach nicht, wie es weitergehen soll“, sagt Khandari. „Wenn ich an die Zukunft denke, blicke ich in ein schwarzes Loch.“



Arvind Wadel, Töpfer aus Dharavi.

القاهرة **KAIRO**



Blick auf die Pyramiden von Gizeh.

Dem Himmel so nah

Ein Architekt, eine Band, eine Studentin, ein Muslimbruder, ein TV-Star – in der größten Stadt Nordafrikas spielt Religion für jeden eine andere Rolle.

Text: Jürgen Stryjak Fotos: Axel Krause



Waleed Arafa trifft sich mit seinen Freunden gern im Citystars Center, einer hypermodernen Shoppingmall in Nasr City. In diesem Stadtteil Kairo auf der östlichen Nilseite wohnt und arbeitet er auch. Im Casper & Gambini's sitzen sie dann beim Kaffee, auf Bildschirmen laufen Musikvideos, im gläsernen Atrium vor den Tischen schlendern zumeist junge Leute an Fotos von überlebensgroßen Models im Bikini vorbei. Die Schaufenster der mehr als 800 Läden erinnern an Schreine, in denen ausgestellt wird, was die Menschen anbeten sollen: Springfield, Levi's, iPod, Esprit.

„Diese Mall ist ein Tempel“, sagt der gläubige Muslim Waleed, er sagt es ohne Verachtung. Der 28-jährige Ägypter ist in den USA geboren, er ist mit solchen Konsumtempeln aufgewachsen. Seit er sieben war, lebt er in Kairo, hier hat er an der American University Architektur studiert. Der Islam ist für ihn das Fundament seines Lebens. Alles, was er tut und denkt, basiert auf seinem Glauben. Für Jugendmagazine, in denen es ansonsten überwiegend um Pop und Lifestyle geht, schreibt er über religiöse Themen wie die Diskussion um Mel Gibsons Film *Die Passion Christi*, den Karikaturenstreit, das Verschlei-

rungsgebot für Frauen oder die Definition des Begriffs „Dschihad“.

Moschee und Mall sind zwei Extreme, die sich in Kairo scheinbar unversöhnlich gegenüberstehen. In den zahllosen Shoppingmalls, in Cafés, Bars und Klubs ist alles das zu finden, was in den Moscheen als Bedrohung des Glaubens verteuelt wird. Hemmungsloser Konsum und die Gier nach materiellen Gütern; junge unverheiratete Liebespaare, die sich hier treffen, weil es zu Hause als Sünde gälte; Regale voller freizügiger Mode, als gäbe es die islamischen Bekleidungs Vorschriften nicht. Im Virgin Megastore im Erdgeschoss des Citystars Centers füllen Tausende CDs und DVDs mit westlicher Popmusik und Hollywoodfilmen die Regale. Eine Koranrezitation sucht man vergebens.

Für die meisten jungen Kairoer ist der Lifestyle, den sie hier sehen, unerreichbar. Schätzungsweise 80 Prozent aller Bewohner der Stadt besitzen nur, was sie zum täglichen Überleben brauchen. Aber wenn sie nicht in Einkaufszentren gehen oder in einen der Alkoholläden, die die Heineken-Brauerei in den letzten Jahren in der Stadt eröffnete, dann kommt die Versuchung zu ihnen nach Hause: in Werbespots oder in arabischen Videoclips,

die so erotisch sind, dass sie schon für Parlamentsdebatten sorgten.

„Wir sind für solche Zerreißproben nicht trainiert“, sagt Waleed Arafa, „kaum jemand in dieser Stadt hat noch eine tiefgründige Beziehung zu unserer Kultur oder Religion.“ Die Eltern seien ratlos, die Jugendlichen ebenfalls und beide Generationen deshalb anfällig für das, was Waleed „Instant-Islam“ nennt. Auf Audiokassetten und in Fernsehsendungen werben Laienprediger und Vorstadtimame vor allem um junge Muslime. Aufnahmen ihrer Reden und Gebete kann man auf Märkten und an Musikkiosken kaufen, die TV-Shows laufen auf arabischen Satellitenkanälen. Mit eifernder Stimme drohen die Prediger dort mit dem Höllenfeuer. Eines der meistgebrauchten Wörter ist *haram*, Sünde. Dem christlichen Nachbarn zu Weihnachten gratulieren? *Haram!* Popmusik? *Haram!* Mit Westlern befreundet sein? Sünde! Eine Frau ohne Schleier? Eine Sünderin!

Waleed Arafa, 28, ist Architekt und schreibt für verschiedene Magazine und Websites über religiöse Themen. Hier steht er vor einer Moschee in Neu-Kairo.





Ganz oben: Sultan-Hassan-Moschee. Oben: Die Arab Rap Family auf der Tahrir-Brücke. Rechts: Taxi an der Ringroad beim Armenviertel Manshiet Nasser.

Waleed fürchtet, an diesem Instant-Islam könnte die Gesellschaft zerbrechen. Nicht in zwei oder drei Teile, sondern in tausend, denn jeder der Prediger hat seine eigene religiöse Sicht, oft geprägt vom Hass auf den Andersdenkenden. Ihre leichteste Beute: entwurzelte, orientierungslose Großstadtjugendliche, die von der sozialen Misere frustriert und von der globalisierten Moderne überfordert sind. „Die Prediger servieren ihnen den Islam wie einen Hamburger im Fastfood-Restaurant“, sagt Waleed. Sie wecken den Eindruck, als könne das Anlegen des Schleiers oder das Wachsenlassen eines Bartes nach dem Vorbild des Propheten Mohammed alle Probleme lösen. Für Waleed vermitteln Äußerlichkeiten und oberflächliche Verhaltensregeln aber lediglich ein billiges Zugehörigkeitsgefühl, ähnlich wie das Fantrikot eines Vereins oder die Schlachtrufe der Fans im Stadion. Jahrhundertlang hatte die Kairoer Al-Azhar-Universität die maßgebliche Stimme und war das Zentrum der sunnitisch-muslimischen Lehre. Heute rauscht die Stadt nur so vom religiösen Stimmengewirr. Hier werden muslimische Webportale und TV-Sender produ-



Freitagsgebet in der Al-Azhar-Moschee.

Rund 90 Prozent der Bevölkerung Kairos sind sunnitische Muslime. Die restlichen zehn Prozent sind zumeist Kopten. Die Religionszugehörigkeit muss im Pass eingetragen sein. Vor dem Gesetz sind alle Ägypter gleich, unabhängig von ihrem Glauben. In der Praxis müssen Muslime, die zum Christentum übertreten, mit Benachteiligungen rechnen. Die Al-Azhar-Universität ist eine der ältesten noch arbeitenden Universitäten der Welt, an ihr können aber bis heute nur muslimische Studenten und Studentinnen lernen.

ziert, erscheinen religiöse Broschüren, Bücher und Flugblätter, oft mit obskurem Inhalt. Eine der Stimmen gehört der islamistischen Muslimbruderschaft, die fest in Kairo verwurzelt ist und im Stadtteil Manial in Süd-Kairo ihr Hauptquartier besitzt. Zu ihren prominentesten jungen Mitgliedern gehört Ibrahim El Houdaiby. Er schreibt einen Blog und sitzt in der Chefredaktion der Webseite der Bruderschaft. Er bezeichnet sich selbst als Islamisten und solidarisiert sich doch öffentlich mit Kareem Amer, einem Blogger aus Alexandria, der Anfang des Jahres für heftige Kritik am Islam zu vier Jahren Gefängnis verurteilt wurde. „Der islamische Staat, den ich mir wünsche“, sagt El Houdaiby, „ist demokratisch.“ Aber immer noch ist die Bruderschaft illegal in Ägypten und hat bislang nicht eindeutig bewiesen, dass sie keine Organisation mit fundamentalistisch-totalitären Zielen ist. Monadel, 31, und Nadoo, 30, sind enge Freunde. Monadel betet und befolgt das islamische Alkoholverbot. Nadoo betet nicht und trinkt hin und wieder ein Bier. Beide sehen sich als Muslime. Und weil sie mehr verbindet als trennt – unter anderem die Begeisterung für



*Links: Blick auf Kairo von der Nilinsel Dahab.
Unten: Mulid bei der Al-Sayida-Aischa-Moschee.
Ein Mulid ist eine Mischung aus religiösem Fest,
Wanderzirkus und Kirmes.*

Rapmusik –, haben sie vor zwei Jahren die Arab Rap Family gegründet. Inzwischen tritt die Band mit bis zu zehn Musikern auf, auch mal vor 5000 Menschen wie beim SOS Music Festival an der ägyptischen Mittelmeerküste. „Wir sind Musiker“, sagt Nadoo, „weil wir eine Message haben.“ Ihr Song *Soldiers Behind the Microphone* hat die Botschaft, dass die Muslime und die Christen Ägyptens dieselbe Hautfarbe haben und Geschwister seien. „Meine Eltern haben mir beigebracht“, sagt Monadel, „dass es egal ist, welcher Religion man angehört.“

Diese Botschaft aber ist derzeit nicht populär, und selbst der Produzent der Arab Rap Family wünscht inzwischen, die Band würde muslimischen Erbauungsrap produzieren. Welche Art religiöser Pop derzeit kommerziellen Erfolg hat, ist auf dem Videoclipkanal Melody TV zu sehen: In drei Strophen erzählt ein ägyptischer Popstar von drei Frauen, die beschließen, den Schleier zu tragen, unter ihnen ein Schulmädchen von vielleicht zwölf, 13 Jahren. „Bravo“, heißt es im Refrain. Das Mädchen wird im Video mit Süßigkeiten für den Schleier belohnt. Für Nadoo und Monadel kommt eine derartige Anbiederung an den religiösen Trend nicht in Frage. Ihr Produzent hat ihnen für solch einen Song den Deal ihres Lebens versprochen.

Ohne den Großstadtmoloch Kairo wäre eine Band wie die Arab Rap Family undenkbar. In der Anonymität der Megacity ist der Anpassungsdruck geringer, hier finden sich Leute, die offen genug sind für die Botschaft der Band. Zum Beispiel der Veranstalter Mohamed Al-Sawy, in dessen unabhängigem Klub „Al Sakia“, auf Deutsch „Das Schöpfrad“, die Arab Rap Family auch schon auftrat. Neben HipHop, Jazz und Hardrock werden im „Al Sakia“ Klassik sowie Lesungen angeboten, genau wie religiöse Programme. Im Young Muslim Club werden Kinder zwischen zehn und 14 Jahren, anders als von den meisten ihrer Religionslehrer in Schule und Moschee, einfach als Kinder behandelt. Sie dürfen spielen und erfahren nebenher über den Islam zum Beispiel, wie viel er mit dem Judentum und dem Christentum gemeinsam hat. „Besonders schlimm finde ich die Kassettenprediger“, sagt Al-Sawy, „sie drohen mit Gottes Strafen, statt zu zeigen, wie schön Religion ist und dass der Islam kam, um den Menschen Freude zu bringen.“ Mehr als zwanzig Kinder nehmen regelmäßig am Young Muslim Club teil, drei-, viermal pro Woche, Jungen wie Mädchen. Die meisten der Mädchen sind unverschleiert.

„Auch ohne Schleier“, sagt Reham Elnory, „kann eine Frau eine gute Muslimin sein.“ Für die 26-Jährige selbst ist der Schleier dagegen eine absolute Herzensangelegenheit. Sie hat sich bewusst für ihn entschieden, wie viele



Links: Auslage eines Buchladens nahe der Al-Azhar-Moschee. Rechts: Reham Elnory studiert Islamische Philosophie an der Amerikanischen Universität Kairo.

andere junge Frauen in Kairo auch. Die Zahl derer, die ihn tragen, hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Dennoch glaubt Reham nicht, dass mehr sichtbare Schleier auf den Straßen auch bedeuten, dass es mehr gläubige Frauen gibt. „Äußerlichkeiten werden immer wichtiger. Mir bedeuten innere Werte wie Ehrlichkeit und Integrität mehr.“ Diese zu entwickeln sei harte Arbeit und erfordere Geduld. Aber heutzutage müsse alles schnell gehen. Wer Licht will, drückt auf den Lichtschalter, wer Geld abheben will, steckt die Kreditkarte in den Geldautomat. Und wer fromm sein möchte, der lege eben den Schleier an, meint Reham.

In den Cafés in Kairo sitzen verschleierte und unverschleierte Mädchen häufig zusammen, Freundinnen, Kommilitoninnen. Reham sieht darin kein Zeichen von Toleranz. „Die Mädchen mit Kopftuch sind in Wirklichkeit im Innern dieselben geblieben, obwohl sie sich plötzlich für die Kopfbedeckung entscheiden.“ Von den Freundinnen mit dem offenen Haar trenne sie ein Stück Stoff, aber oft kein Zuwachs an Spiritualität.

Jungen Menschen in Kairo, die wie die Studentin Reham Elnory einen tieferen Zugang zu ihrer Religion suchen, ohne zwanghafte Abgrenzung von Andersdenkenden, gibt Moez Masoud eine Stimme. Masoud ist Moderator islamischer TV-Programme. Über den Satellitensender Iqra erreicht seine eng-

lischsprachige Show *Stairway to Paradise* Millionen in Asien, Afrika und Europa. Im islamischen Fastenmonat, der Mitte September beginnt, wird er vier Wochen lang täglich um Mitternacht, also zur besten Ramadan-Sendezeit, auf Arabisch die Show *Der richtige Weg* präsentieren.

Moez Masoud sagt: „Ich bin kein Arbeiter, der Gott verehrt wie einen Arbeitgeber, weil er von ihm seinen Lohn erhält. Ich bete Gott an, weil ich ihn liebe.“ Junge Menschen zu Gläubigen zu machen, indem Druck auf sie ausgeübt oder Furcht vor Gottes Höllenqualen erzeugt wird, hält der 29-Jährige einfach für falsch. Die Unterteilung in „wir und sie“, in Gläubige und Ungläubige, betrachtet

er als noch dazu gefährlich. „Der Islam ist keine totalitäre Partei mit Gott auf Platz eins der Mitgliederliste“, stellt er klar.

Masoud glaubt fest an einen Grundsatz, der mehrmals in den Überlieferungen des Propheten Mohammed zu finden ist. Er lautet sinngemäß: Egal, wie viel Schuld und Sünde der Gläubige auf sich lädt, Gott wird ihm verzeihen – sofern er den Glauben an Gott, und nur an ihn, nie verloren hat. Diesem Grundsatz versucht auch er zu folgen: „In meiner Show fordere ich dazu auf, den Westen zu lieben. Lasst uns den Westen lieben! Wir sollten Taten verurteilen, nicht Menschen. Wir verabscheuen Sünden, aber nicht den Sünder!“

- 1 Einwohner 2005: 11,128 Mio. – Einwohner 2015 (Schätzung): 13,138 Mio.
- 2 Arabischer Name: al-Qahira, „die Starke“
- 3 Anteil am BIP Ägyptens (Schätzung): 50%
- 4 Platz in der Liste der lebenswertesten Städte 2007: 128 (von 215, Zürich: 1.)
- 5 Kairo war die erste Stadt Afrikas, in der es eine U-Bahn gab
- 6 Pendler, die täglich in die Innenstadt strömen: 3 Mio.
- 7 Zahl der Menschen, um die die Stadt jährlich wächst: 250 000
- 8 Höchstes Minarett der Stadt: Sultan-Hassan [REDACTED]
- 9 Größte Moschee der Stadt: Ahmed-ibn-Tulun-Moschee (26 318 qm)
- 10 Zahl der Slums im Großraum Kairo: 67
- 11 Zahl der Menschen, die ihr Geld mit Müllrecycling verdienen: 100 000
- 12 Mehr: www.bpb.de/megastaedte



Ausflugsziele

Megastädte waren immer ein guter Stoff für Filme, Bücher oder Comics. Ein Reiseführer durch wichtige Metropolen der Popkultur.

Text: Christoph Koch

THE SPRAWL (1984–1988)

Die stilprägenden Cyberpunk-Romane von William Gibson „Neuromancer“, „Count Zero“ und „Mona Lisa Overdrive“ – die „Sprawl-Trilogie“ – spielen an der Ostküste der USA, die von Boston bis Atlanta zur Riesenstadt zusammengewachsen ist. Da der Großteil der Megacity unter riesigen Kuppeln liegt, ist zwar das Klima recht konstant, jedoch sind Tag und Nacht nicht mehr unterscheidbar. Die eher armen Bewohner unterhalten sich mit „Simstims“: simulierten Stimulationen, die es zum Beispiel ermöglichen, Seifenopern tatsächlich zu erleben.

Sehenswürdigkeit: Die Chatsubo-Bar, die von einem Barkeeper mit Armprothese und Gebiss aus „osteuropäischem Stahl und schokobrauner Fäule“ geführt wird.

NEO-TOKIO (1982–1990)

Die Manga-Comicserie „Akira“, die als erste ihrer Art komplett den Weg nach Deutschland fand und verfilmt wurde, spielt in der Megastadt Neo-Tokio. Diese wurde im Jahre 1992 von einer Atombombe verwüstet, ist aber 30 Jahre später wieder so gut wie neu: Motorradgangs rasen durch die Straßenschluchten, Politaktivisten sehen sich gierigen Funktionären, unverantwortlichen Wissenschaftlern und skrupellosen Militärs gegenüber – und das, als die Olympischen Spiele in Neo-Tokio vor der Tür stehen.

Sehenswürdigkeit: Der „Heart of Destruction“ genannte Krater, letztes Zeugnis der atomaren Katastrophe von 1992.

MEGA CITY (1999–2003)

In der Skyline der Megastadt aus der Science-Fiction-Trilogie „The Matrix“ stehen neben anderen Gebäude aus Sydney, Chicago, New York und Oakland. Dies ist möglich, da es sich um die Simulation einer Stadt in der virtuellen „Matrix“ handelt. In dem Computerspiel „The Matrix Online“ erfährt man, dass die Stadt die Form

eines Y hat und sich in vier Hauptdistrikte gliedert: Downtown, Westview, Richland, International.

Sehenswürdigkeit: Club Hel – ein Bondage-Nachtclub, den „der Merowinger“ betreibt, einer der zentralen Schurken der „Matrix“-Serie.

METROPOLIS (1927)

Der Stadtstaat „Metropolis“ aus dem gleichnamigen Film von Fritz Lang ist streng



zweigeteilt: In riesigen Art-déco-Wolkenkratzen lebt der „Club der Söhne“, die geistige Elite, ein Luxusleben. Dort gibt es Hörsäle und Bibliotheken, Theater und Stadien. Tief unter der Erde schuften zahllose Männer und Frauen in der Stadt der Arbeiter, um der Oberschicht ihr privilegiertes Leben zu ermöglichen.

Sehenswürdigkeit: Die Ruinen des „Turms von Babel“. Den müssen die Arbeiter für die denkende Klasse bauen, später zerstören sie ihn.

MEGA-CITY ONE (SEIT 1977)

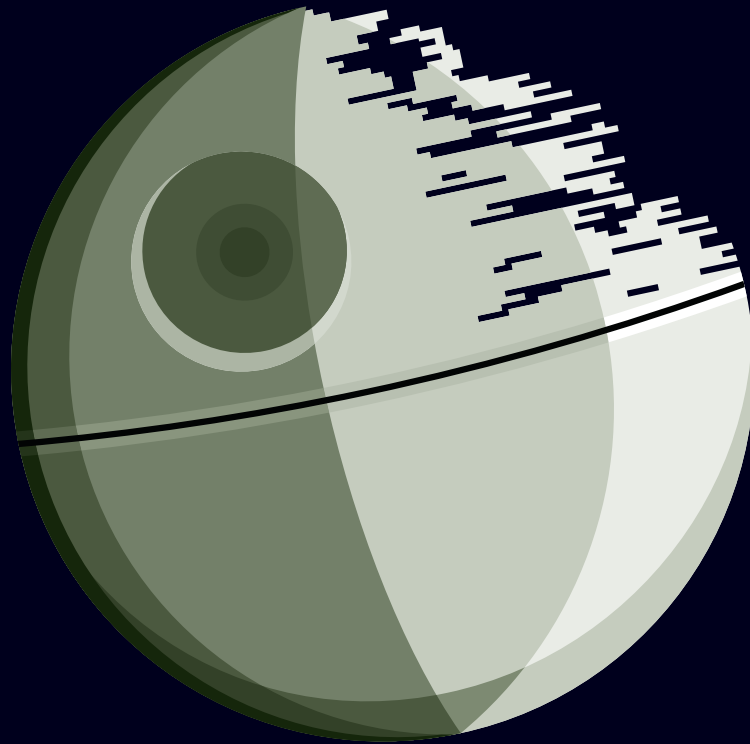
Drei Regionen haben in der Comic-Buchreihe „Judge Dredd“ einen Atomkrieg im Jahr 2070 überlebt – Mega-City One ist eine davon. Mehr als 400 Millionen Einwohner leben in 50000er-Wohnblocks, die nach Stars wie Tom Cruise und Nicole Kidman benannt sind – oder als Nomaden in „Mo-Pads“, beweglichen Häusern. Zucker, Kaffee und das Rauchen außerhalb speziell ausgewiesener „Smokatoriums“ sind verboten. Die meiste Arbeit wird von Robotern ausgeführt, die Bewohner vertreiben sich die Zeit im Aggro-Dome und in Außerirdischen-Zoos.

Sehenswürdigkeit: Die „Mega-City Chamber of Horrors“, eine Art Museum mit Roboterversionen der schlimmsten Verbrecher der Geschichte.

SAN ANGELES (1993)

Im Film „Demolition Man“ haben sich Los Angeles, Santa Barbara, San Diego und zahlreiche andere Ortschaften nach einem Erdbeben im Jahr 2010 zur Riesenstadt San Angeles zusammengeschlossen. Dieses Paradies ist fast frei von Verbrechen und Problemen. Es gibt nur eine Fast-Food-Kette – sie hat die „Franchise-Kriege“ gewonnen. Alkohol, Koffein, Sex und Fleisch sind ebenso verboten wie scharfes Essen, Tabak oder Spielzeug ohne erzieherische Funktion.

Sehenswürdigkeit: Die „Arnold-Schwarzenegger-Präsidentschaftsbibliothek“.



Metropole, Großstadt oder Megacity – wo leben wir heute?

Hindutempel, Fahrrad-Rikschas, Shopping Malls: Eine Radioreportage aus New Dehli.

Leben und Arbeiten in Addis Abeba: Deutsche Studenten/innen über ihr Leben in einer der am schnellsten wachsenden Städte der Welt.

Die globale Stadt: In der Astoria Street in New York leben auf drei Kilometern Menschen aus 24 Staaten der Welt.

Maximum City: Suketu Mehtas literarische Reportage über Bombay/Mumbai führt uns in das Herz der 19-Millionen-Metropole.

Urbanismuskritik: Wie entsteht eine Megastadt? fluter stellt die interessantesten Bücher von Mike Davis und Rem Koolhaas vor.

Koyaanisqatsi: Der Dokumentarfilm von Godfrey Reggio über das (un)natürliche Leben in den Großstädten.

fluter leuchtet ein.

Mega Stadt Führer

bpb.de/megastaedte

New York, Rio, Tokio: Drei von 20 Städten, die das Online-Dossier „Megastädte“ auf bpb.de porträtiert. Essays, Dokumente und Videos zeigen ihre Chancen und Probleme