

Einhard Schmidt-Kallert

Magnet Stadt

Urbanisierung im Globalen Süden

Peter Hammer Verlag

Inhalt

1 /	Ein Wendepunkt in der Menschheitsgeschichte?	7
2 /	Annäherungen an die Stadt im Globalen Süden	15
3 /	Was ist eigentlich Urbanisierung? – ein paar theoretische Überlegungen	30
4 /	Der Aufbruch vom Dorf in die Stadt	48
5 /	Die Wohnungsfrage, wohnungspolitische Strategien und Bewegungen von unten	62
6 /	... und immer wieder Abriss und Vertreibung?	80
7 /	Leben und Überleben im informellen Sektor	85
8 /	Stadtverkehr und andere Infrastruktur	98
9 /	Kinder in der Stadt	114
10 /	Gewalt in der Stadt	124
11 /	Leben zwischen Stadt und Land	134
12 /	Die Rolle von Stadtplanung – Planung mit importierten Konzepten?	140
13 /	Ein, zwei, viele Wege zur Welt der Städte	153
	<i>Zum Nach- und Weiterlesen</i>	171

1 / Ein Wendepunkt in der Menschheitsgeschichte?

Wenn bei uns in den 50er- und 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts von den ganz großen Städten, von den Weltstädten, die Rede war, dann dachte man an London, New York und Tokio. Vielleicht auch noch an Städte wie Paris und Moskau. Als ich klein war, hat meine Mutter immer von London als der größten Stadt der Welt gesprochen, und sie war stolz darauf gewesen, dass mein Großvater bereits vor dem Ersten Weltkrieg eine Reise in diese Metropole unternommen hatte. Später, auf der Oberschule, erklärte uns unser Erdkundelehrer, dass London keine Weltstadt mehr sei, dass sich längst New York zur eigentlichen Hauptstadt der Welt entwickelt habe. Vieles sei in Amerika wie in Europa, pflegte er zu sagen, aber alles sei „ins Gigantische verzerrt“. Am deutlichsten könne man das am Stadtbild von Manhattan ablesen. Als ich 14 war, genauer gesagt im Jahre 1963, beschlossen mein bester Freund und ich, gemeinsam ein Jugendbuch zu schreiben, dessen Schauplatz New York sein sollte. Ich weiß noch, wie wir in der Stadtbücherei nach Reiseberichten suchten und unser Erdkundebuch nach brauchbaren atmosphärischen Informationen durchkämmten. Andere unserer Altersgenossen waren schon weiter: Sie sprachen auf dem Schulhof davon, dass inzwischen Tokio New York den Rang abgelaufen habe: Dort lebten mehr Menschen, und bald gebe es dort auch genauso viele Hochhäuser wie in New York.

In der Tat: London, New York und Tokio waren in den 50/60er-Jahren die größten Städte der Welt. 1950 zählte London 8,1 Millionen Einwohner, eine Größe, die in den folgenden Jahrzehnten etwa konstant geblieben ist. New York City hatte im selben Jahr 7,9 Millionen Einwohner und wuchs danach kontinuierlich. Tokio zählte 1950 5,3 Millionen Einwohner und entwickelte sich in den folgenden Jahren und Jahrzehnten zusammen mit Yokohama zur größten Metropolregion, zur größten Megastadt der Welt mit 37 Millionen Einwohnern. Interessant ist aber auch, dass bis in die 70er-Jahre der durchschnittliche Zeitungsleser in Europa beim Stichwort Weltstadt oder Metropole kaum je an Städte in den Ländern dachte, die wir heute unter dem Begriff „Globaler Süden“ zusammenfassen. Verstädterung außerhalb Europas, Nordamerikas und Japans geriet lange Zeit nicht in den europäischen Blick. Dabei hatte auch Shanghai 1950 schon 4,9 Millionen Einwohner, Kairo zwei Millionen, Bombay, das heutige Mumbai, 2,9 Millionen und Mexiko-Stadt zwei Millionen Einwohner. Alles Agglomerationen, die heute zu den 28 Megastädten der Welt mit mehr als zehn Millionen Einwohnern gehören. Nur Lagos, heute eine der am schnellsten wachsenden Megastädte auf dem afrikanischen Kontinent, war 1950 noch eine vergleichsweise geruhsame Kolonialstadt mit unter 300.000 Einwohnern. Städte wie Kairo oder Peking waren damals in Europa eher wegen ihrer bedeutenden historischen Vergangenheit bekannt.

Dieser Fokus hat sich geändert. Wenn heute bei uns von Urbanisierung als Problem, als Herausforderung die Rede ist, denken die meisten zuallererst an die großen Städte, die Metropolen und an die Megastädte im Globalen Süden. Von den 28 Megastädten, die der Bericht „World Urbanization Prospects“ der Vereinten Nationen von 2014 auflistet, liegen allein 23 im Globalen Süden. Mexiko-Stadt, Mumbai, São Paulo, Manila, Peking, Shanghai, Lagos, Kinshasa – um nur einige zu nennen. Meist ist von diesen Städten des Südens die Rede, wenn sich unsere Medien heute des The-

mas Urbanisierung annehmen. Ob allerdings der Blick auf diese allergrößten Städte ausreicht, um dem Phänomen Urbanisierung und seinen Ursachen auf die Spur zu kommen, der Frage werden wir noch nachgehen.

Wir leben in einer Welt der Städte. Wir sind auf dem Weg zur urbanisierten Welt – so oder so ähnlich haben wir es im letzten Jahrzehnt hundertfach gehört, gesehen und gelesen. In den Medien, in Verlautbarungen Internationaler Organisationen, in regierungsamtlichen Dokumenten. Kaum eine dieser Publikationen verkneift sich den Hinweis, dass das Jahr 2007 die urbane Wende in der Menschheitsgeschichte gewesen sei. Was genau ist in jenem Jahr passiert? Der Bevölkerungsfonds der Vereinten Nationen hatte festgestellt, dass weltweit erstmals mehr Stadtbewohner als Landbewohner gezählt worden waren. Die Vereinten Nationen organisierten eine internationale Fachkonferenz, der zahlreiche Publikationen folgten. Der Historiker Mike Davis von der University of California, auf den ich in Kapitel drei zurückkommen werde, ging so weit, dieses Ereignis in der ihm eigenen Dramatik mit der neolithischen Wende oder der industriellen Revolution auf eine Stufe zu stellen*. Ob sich künftige Generationen allerdings wirklich an das Jahr 2007 als den Zeitpunkt der urbanen Wende erinnern werden, darf wohl eher bezweifelt werden.

So viel ist unbestritten: Nie zuvor in der Menschheitsgeschichte war das Bevölkerungswachstum so rapide wie im 20. Jahrhundert, und nie zuvor war das urbane Wachstum so groß wie in den Jahren nach 1950. Die Zahlen des UN-Bevölkerungsfonds sprechen eine deutliche Sprache. 1950 lebten 30 Prozent der Weltbevölkerung in städtischen Siedlungen, 2007 genau 50 Prozent, 2014 54 Prozent, und nach den Hochrechnungen werden es im

* Alle Forscher, die im Text erwähnt werden, sind mit ihren für unser Thema relevanten Veröffentlichungen im Literaturverzeichnis unter 1. *Fachliteratur (Bücher und Zeitschriften)* aufgeführt.

Jahre 2050 66 Prozent sein. Auf dem lateinamerikanischen Subkontinent begann die verstärkte Urbanisierung am frühesten, bereits in den 1920er-Jahren, heute leben 80 Prozent der Menschen in Lateinamerika in Städten. In Asien setzte das rapide Bevölkerungswachstum deutlich später ein, in einigen Ländern in den 40er-, in anderen in den 50/60er-Jahren. Heute leben in Asien 48 Prozent der Bevölkerung in Städten. Und in Afrika, wo das urbane Wachstum zuletzt, erst nach der Dekolonisierung um das Jahr 1960, begann, leben heute 40 Prozent der Bevölkerung in Städten. Allerdings liegen einige der am schnellsten wachsenden Metropolen und Großstädte in Afrika. Übrigens beherbergen die Megastädte mit mehr als zehn Millionen Einwohnern, an die wir oft zuerst denken, wenn von Städtewachstum die Rede ist, nur circa zwölf Prozent der städtischen Bevölkerung weltweit.

So weit, so klar. In dem schon erwähnten UN-Bericht „World Urbanization Prospects“ lassen sich diese Trends in beeindruckenden Schaubildern nachvollziehen. Interessant ist es aber auch, sich ein wenig ausführlicher mit dem Anhang dieses Berichts zu befassen, in dem die Herkunft und die Kategorienbildung der verwendeten Daten erläutert wird. Denn alle Daten in der UN-Statistik beruhen auf Unterlagen der Mitgliedsländer. Und da gibt es schon bei den Definitionen gewaltige Unterschiede. Was ist eigentlich eine städtische Siedlung? Wer wird als Städter gezählt, wer als Landbewohner? Jedes Land hat seine eigene Definition von Stadt. Mal ist das entscheidende Merkmal eine Mindestanzahl von Einwohnern, zum Beispiel 2.000, 5.000 oder 10.000 Einwohner, mal ist es die Bevölkerungsdichte, mal ist es der Anteil der nicht landwirtschaftlichen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung, und in einigen Fällen sind auch politisch-administrative Definitionen Grundlage der Statistik. In Kenia gehört zur städtischen Bevölkerung, wer in einer Siedlung mit mindestens 2.000 Einwohnern wohnt, in Indien ist die Schwelle 5.000 Einwohner, darüber hinaus wird aber noch das Kriterium angeführt, dass nur solche Orte mit mehr als 5.000 Einwohnern

als städtisch gelten, in denen die Mehrheit der männlichen Einwohner einer Erwerbstätigkeit außerhalb der Landwirtschaft nachgeht. In China wird die Bevölkerungsdichte als wesentliches Kriterium verwendet. Viele der Menschen, die in Kenia als Städter gezählt werden, würden also in Indien noch lange als Landbewohner klassifiziert. Und so weiter. Damit ist die UN-Statistik nicht überflüssig, die groben Trends gelten auf jeden Fall, aber es ist ganz gut, sich ab und zu vor Augen zu halten, wie ungenau die Kategorien „Stadt“ und „Land“ in Wirklichkeit sind. Man könnte auch sagen: Wie Städte an ihren Rändern ausfransen, so unscharf sind auch die statistischen Abgrenzungen. Oder in anderen Worten: Wer wird alles zur städtischen Bevölkerung der Erde gezählt? Das sind die Bewohner in den informellen Siedlungen Asiens und Afrikas, die vielen Menschen in den Slums von Mumbai oder Dakar, die Bewohner von Kibera oder Mathare Valley in Nairobi, Menschen, die auf Bahnsteigen in Jaipur in Indien oder unter Brücken in Kairo leben (wenn sie denn jemals in einer Volkszählung erfasst worden sind), die Wanderarbeiter in den 22-stöckigen Hochhaussiedlungen von Chongqing oder Shenzhen in China, aber auch die Einwohner der immer größer werdenden Mittelklasseviertel in südostasiatischen Großstädten, die Ladeninhaber oder die Mechaniker in vielen kleinen städtischen Zentren irgendwo im ländlichen Raum am Rande der Sahelzone, auch viele Bauern in etwas größeren ländlichen Siedlungen in afrikanischen und asiatischen Ländern, die Bewohner der ehemaligen Favelas in Rio, natürlich auch die Bessergestellten in ihren umzäunten und videoüberwachten „Gated Communities“ sowie die Superreichen an den Rändern pakistanischer Metropolen oder in den Golfländern. Sie alle gelten als Städter in der Statistik. Vielleicht wären da noch die 380.000 somalischen Flüchtlinge in Dadaabim im Nordosten Kenias zu nennen, die seit Jahren in diesem größten Flüchtlingslager der Welt leben. Ob auch sie zur städtischen Bevölkerung gezählt werden, lässt sich der UN-Statistik allerdings nicht entnehmen.

Wie gesagt, der Trend zu mehr städtischer Bevölkerung ist nicht wegzudiskutieren, auch wenn die Statistik bei genauerem Hinsehen wesentlich unschärfer wird, als sie in Hochglanzveröffentlichungen erscheint. Der Blick in die Statistik, der Blick auf die schieren Quantitäten ist ein erster Anhaltspunkt, macht neugierig auf die Schicksale und Geschichten der Menschen, die vom Land in die Stadt aufgebrochen sind.

Noch eine Begriffsklärung am Anfang ist wichtig: Dieses Buch handelt von der Urbanisierung im „Globalen Süden“. Nach dem Ende des kolonialen Zeitalters kam der Begriff „Entwicklungsland“ auf, später war mehr von der „Dritten Welt“ die Rede. In Deutschland haben wir seit 1961 ein „Ministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung“. Lange bevorzugten diejenigen, die das Selbstbewusstsein der Länder in Lateinamerika, Afrika und Asien respektieren wollten, den Begriff „Dritte Welt“. Doch seit immer klarer ist, dass die Länder, die früher unter dieser Bezeichnung zusammengefasst wurden, weder gemeinsame Strukturen aufweisen noch gemeinsame Interessen vertreten, wird er allenfalls noch in Anführungszeichen verwendet. Im letzten Jahrzehnt hat sich zunehmend die Bezeichnung „Globaler Süden“ durchgesetzt für die Länder, die bisher als Entwicklungs- und Schwellenländer benannt wurden. Dieser Begriff ist nicht sonderlich griffig, aber er hat auch Vorzüge. Denn er suggeriert weder Homogenität unter den betreffenden Ländern noch eine gemeinsame Identität oder gemeinsame Interessen. Ich verwende ihn deshalb hier. Und bin mir trotzdem bewusst, dass er genauso wenig trennscharf ist wie der Begriff „Stadt“. Denn Phänomene, die lange als typisch für den Globalen Süden galten, wie zunehmende Informalität in der Stadt, aber auch Formen von Armut bis hin zu Obdachlosigkeit und Leben auf der Straße, finden sich mehr und mehr auch in Ländern des „Globalen Nordens“. Manchmal sind dies Armutsinseln, zuweilen auch Vorboten größerer struktureller Veränderungen. Umgekehrt sind Hochtechnologie, Knotenpunkte global vernetzter Kommunika-

tionsströme oder auch zur Schau gestellter Reichtum längst nicht auf den „Globalen Norden“ beschränkt. Endlos und im Grunde fruchtlos ist die Diskussion darüber, ob China ein Entwicklungsland, ein Schwellenland oder ein Industrieland sei. China wird, genauso wie viele andere Länder, deren ökonomische und soziale Strukturen sehr heterogen sind, in diesem Buch vorkommen.

Natürlich ist es ein waghalsiges Unternehmen, ein einführendes Buch über Urbanisierung im Globalen Süden zu schreiben. Das Thema hat so viele Aspekte, und es geht um so viele unterschiedliche Länder mit jeweils ganz eigener Geschichte und eigenen Strukturen, die sich beileibe nicht über einen Kamm scheren lassen. So viele Tagungen und Konferenzen haben sich mit dem Thema beschäftigt, allen voran die von den Vereinten Nationen ausgerichteten HABITAT-Konferenzen, erst 1976 HABITAT I in Vancouver, dann 1996 HABITAT II in Istanbul, und während ich diese Zeilen schreibe, bereiten sich Regierungen und Nichtregierungsorganisationen auf die HABITAT-III-Konferenz in Quito vor. So viele Forschungsprojekte zur Urbanisierung sind durchgeführt worden, so viele kluge Bücher sind schon geschrieben. Es mag anmaßend oder gar ein wenig überheblich klingen, aber mir fällt kein anderer Grund dafür ein, dass ich dieses Buch geschrieben habe: Es ist mein subjektiver Blick auf das Thema. Seit 1973 habe ich mich beruflich mit den Ländern des Globalen Südens beschäftigt. Ich war Entwicklungshelfer in Südostasien, habe in Ghana an der Universität gelehrt und dort mehrere Jahre mit meiner Familie gelebt. Ich war als Sozialwissenschaftler, Planer und Hochschullehrer in vielen Ländern und Städten des Globalen Südens. Ich war in Megastädten wie Kairo, Jakarta, Manila, Lahore, Chongqing, ich war auch in vielen kleinen und mittelgroßen Städten. Ich erinnere mich gut an die besondere Atmosphäre in Kintampo, einer Kleinstadt im ghanaischen Mittelgürtel, wo Verkehrslinien von Nord und Süd aufeinandertreffen, wo auf dem Markt alle Ethnien Westafrikas sich einstellend begegnen und alle Verkehrssprachen Westafrikas zu hören sind. Ich war auch in

den Dörfern, in denen die Jugendlichen immer noch vom besseren Leben in der Stadt träumen und die Älteren das, was sie aus der Stadt mitgebracht haben, wie Trophäen herzeigen. Manches habe ich beobachten können, viele Geschichten sind mir erzählt worden. Und in allen Ländern, in denen ich war, habe ich viel von meinen einheimischen Kollegen, ihrer Art zu sehen und ihrer Art zuzuhören, gelernt.

2 / Annäherungen an die Stadt im Globalen Süden

Wie nähern wir uns am besten den Realitäten in den Städten des Globalen Südens? Unterschiedliche Perspektiven sind möglich. Und vielfach ist es hilfreich, nicht immer ein und denselben Blickwinkel zu nutzen. In der Sprache der modernen Sozialwissenschaft wird das „Triangulation“ genannt. Das heißt, denselben Gegenstand aus verschiedenen Perspektiven, zuweilen auch mit unterschiedlichen Methoden zu erfassen. Ich will fünf verschiedene Blickwinkel kurz beschreiben: den Blick von oben, den Blick von außen (oder besser von der Seite), den Blick als Spaziergänger, die Perspektive „mittendrin“ und schließlich die Perspektive als Beteiligter.

Der Blick von oben: Das war viele Jahre lang, grob gesagt bis Anfang der 90er-Jahre, der gängige Blick deutscher Fernsehkorrespondenten auf das Elend in den Städten der Dritten Welt. Der Schwenk über endlose Hütten der Favelas von Rio, der Barrios von Lima oder der Armenviertel in Afrika ist noch gut in Erinnerung. An sich ist es ja nichts Schlechtes, sich in einer unbekannten Stadt oder einer unbekanntem Gegend erst einmal von einem erhöhten Punkt aus einen Überblick zu verschaffen. Das tun wir schließlich auch, wenn wir als Touristen Venedig, New York oder Paris besuchen. Allerdings hatte der journalistische Schwenk über unendliche Holz- und Wellblechhütten in seiner Ausschließlichkeit etwas Trostloses und vermochte kaum etwas

zu erklären. Irgendwann änderten dann die Medien ihren Blickwinkel von der Vogelperspektive zum Versuch, von mittendrin zu berichten. Dabei hat der Blick von oben durchaus seine Berechtigung. Die ghanaische Metropole Kumasi verfügt über den größten Markt Westafrikas, mehrere Kilometer lang, ein unübersehbares Gewirr von kleinen Gassen, schmalen Gängen, Ständen unterschiedlichster Art, Verkäufern, Handwerkern, Menschen, die hämmern, die nähen, Trägern, die Waren hin und her schleppen oder auf Handkarren schieben. Ein erster Blick vom Hügel oberhalb des Marktes hat mir die Orientierung in diesem Gewirr ermöglicht. In vielen Großstädten der Welt bietet der Anflug zum örtlichen Flughafen bereits einen ersten Blick von oben auf die Struktur der Stadt. Am eindrucksvollsten war dieser erste Blick von oben bis 1998 in Hongkong, als die Flugzeuge in einer engen Schneise zwischen den Hochhäusern von Kowloon zur Landung ansetzten. Das war eine Herausforderung für die Piloten, die für den Flughafen Kai Tak in Hongkong eine besondere Lizenz brauchten. Ich blickte vom Flugzeugfenster aus das erste Mal in die Häuserschluchten des vielgeschossigen öffentlichen Wohnungsbaus in Hongkong und erkannte aus großer Nähe die Wäschegestelle, die bis zum 20. Stockwerk vor jedem Fenster hingen, und sogar die Vogelkäfige der Bewohner. Das war 1975, und dieses albtraumhafte Gefühl, das mich beim ersten Blick auf die Stadt vor der Landung beschlichen hatte, wurde ich auch später kaum los, als ich unten durch die Straßen schlenderte. Ein anderer Blick von oben ist mir noch frisch in Erinnerung. Kürzlich besuchte ich von der nordirakischen Stadt Dohuk aus Khanke, ein Flüchtlingslager für jesidische Familien, die 18 Monate vorher von den Truppen des „Islamischen Staates“ aus ihren Heimatdörfern in der Nähe des Sindschar-Gebirges vertrieben worden waren. Von einer Anhöhe aus war das ganze Camp zu überblicken: 4.000 einförmige Flüchtlingszelte, alle mit einer Aufschrift vom UNHCR, dem Hohen Kommissar für Flüchtlinge der Vereinten Nationen, reihten sich an schachbrettartig angelegten Schotterstraßen bis

zum Horizont. Dazwischen die Container der drei Schulen und der einzige Spielplatz des Camps, in dem 30.000 bis 40.000 Menschen seit zwei Wintern leben müssen. Auch ein erster Eindruck, von oben, aber ein wichtiger.

Der Blick von außen oder der Blick von der Seite: Ebenfalls 1975 war ich das erste Mal in Jakarta. In der Jalan Thamrin, dem modernen Zentrum der Stadt mit den ersten Hochhäusern und Einkaufszentren, suchte ich nach einer Bank, die bereit war, meinen Scheck einzulösen. Nach einer Weile fiel mir die Ziegelmauer auf, die durchgängig hinter den Baublocks der Jalan Thamrin verlief. Nur ein paar Bäume überragten die Mauer. Ich nahm einen Aufzug in einem der Hochhäuser und fuhr auf eine mittlere Etage, dann sah ich: Die Mauer trennte den modernen Geschäftsbezirk von dem dahinter liegenden Kampung, einem dicht besiedelten informellen Wohngebiet. Auf der einen Seite die moderne, sterile Welt aus Glas- und Betonbauten, mit Autos und ein paar Fußgängern (die wenigen Männer, die auf den Bürgersteigen zu sehen waren, trugen dunkle Hosen mit Bügelfalte und weiße Hemden), auf der anderen Seite das lebenspralle, wuselige Kampung mit Familien, Frauen, die im Freien kochten, Obst- und Gemüseständen und Fahrradrickschas als Hauptverkehrsmittel. Die beiden Viertel, die beiden Welten waren nicht vollständig voneinander abgeriegelt, es gab Durchlässe. Der Sinn der Mauer bestand vor allem darin, das ungeordnete, aus Sicht von Stadtplanern unansehnliche Kampung-Leben den empfindlichen Blicken der Geschäftsleute zu entziehen. Ein erster flüchtiger Eindruck von der Seite, mehr nicht. Aber er hat mir anschaulich gezeigt, wie eine Stadt in ganz unterschiedliche Lebenswelten zerfallen kann. Das, was Soziologen und Stadtforscher heute die „Fragmentierung“ der Stadt nennen.

Ein anderer Blick von außen: 1976 hatte ich das erste Mal Gelegenheit, die Volksrepublik China zu besuchen, und zwar in einer Reisegruppe von Planern und Planungsstudenten. Wir reisten von der damaligen britischen Kronkolonie Hongkong aus ein,

zu der Zeit die am dichtesten besiedelte Stadt Asiens, mussten am Grenzübergang Lo Wo den Zug wechseln und fuhren dann in gemächlichem Tempo viele Stunden durch das Reisanbaugebiet der Provinz Guangdong, bis wir schließlich in der Provinzhauptstadt Guangzhou, wieder einer Millionenstadt, ankamen. Der Waggon-schaffner servierte grünen Tee in Porzellantassen, und vom Zugfenster aus beobachteten wir die Bauern bei der Reisernte. Wenn wir Siedlungen sahen, dann waren das Dörfer aus einfach gemauerten Ziegelsteinen. 30 Jahre später unternahm ich die gleiche Zugfahrt wieder, der klimatisierte Schnellzug hielt nicht mehr an der Grenze, die Kontrollen fanden bereits am Abfahrtsbahnhof in Hongkong statt. Der Tee unterwegs wurde in Styroporbechern, nicht mehr in Porzellantassen serviert. Wenn ich aus dem Fenster schaute, war nichts wie in meiner Erinnerung. Wir fuhren durch das Perlfussdelta, wie es sich in den letzten 35 Jahren entwickelt hat, eine ausufernde Industrie- und Stadtlandschaft. Der weltweit wichtigste Standort für verarbeitende Industrie. Überall auf der Welt werden Smartphones, Computer, Textilien und Spielzeug aus den Fabriken dieser Region verkauft. Shenzhen, die Millionen- und Megastadt gleich hinter der Grenze zu Hongkong, hatte es 30 Jahre vorher noch nicht gegeben; auch die Millionenstadt Dongguan war damals eine unbedeutende Kreisstadt gewesen. Hochhausblocks für die Familien von Wanderarbeitern, Ledigenheime entlang der Schiene, so weit das Auge reichte. Und zwischen den Millionenstädten hatte sich der Siedlungsbrei immer weiter ausgedehnt. Hier und da waren ein paar Dörfer, ein paar landwirtschaftliche Betriebe übrig geblieben. Längst baute dort keiner mehr Reis an. Die wenigen landwirtschaftlichen Flächen waren dem Gemüseanbau vorbehalten. Die Bewässerungskanäle, mit denen der Nassreis früher bewässert worden war, existierten noch, aber an den Rändern der neuen Wohngebiete ergoss sich ungeklärt das Abwasser in die alten Kanalsysteme. Auch dies nur ein flüchtiger erster Blick, aber gleichwohl bleibend und eindrucksvoll. Zwei Momentaufnah-

men, und was dazwischen im Perlfussdelta passiert war, können wir getrost den chinesischen Weg der Urbanisierung nennen.

Und noch ein Blick von außen auf eine asiatische Metropole: der Blick aus der Hochbahn in Manila, der auf unendlich vielen Betonstützen quer durch die Stadt verlaufenden, immer überfüllten Stadtbahn. Manila, lange Zeit die Metropole in Südostasien mit der größten Zahl von Slumbewohnern. Noch 1985 wurden mehr als 50 Prozent der Bevölkerung als informelle Siedler klassifiziert. Doch in den Jahrzehnten danach haben wechselnde Regierungen mit unterschiedlichen wohnungspolitischen Ansätzen die Wohnungsfrage auf die Tagesordnung gesetzt. Bewohner aus den schlimmsten Slums sind umgesiedelt worden. Und die Forderungen der Bewohner und ihrer Initiativen waren so lautstark wie in wenigen anderen asiatischen Metropolen. Nach und nach hatte sich die Wohnungssituation für die Armen durch eine Kombination staatlicher Maßnahmen mit Initiativen von unten tatsächlich verbessert. *„Aber die Wohnungsfrage in Manila ist längst nicht gelöst, auch heute entstehen überall in Manila neue Squatterhütten“*, klärt mich der philippinische Architekt Luis Ferrer in einem Gespräch auf*. In der Tat: eine Fahrt mit der Hochbahn belegt das auf eindrucksvolle Weise. In Baulücken, angelehnt an die Betonstützen der Schnellbahn, sehr oft eingekeilt zwischen öffentlichen Gebäuden und neuerer Wohnbebauung aus den letzten zehn, fünfzehn Jahren, haben informelle Siedler auf Grundstücken, für die sie keinerlei Rechtstitel besitzen, provisorische Unterkünfte aus Holz und Wellblech errichtet.

Manila ist eine Stadt, in der sich viele Bessergestellte in ihre abgeriegelten Gated Communities zurückgezogen haben, aber manchmal ist auch alles ganz nah beieinander. Das Fünfsternehotel an der Uferpromenade der Manilabucht verströmt in seinen Konferenz- und Bankettsälen verschwenderischen Luxus;

* Die Liste aller Fachkollegen, die ich für dieses Buch interviewt habe, findet sich unter *4. Experteninterviews* im Literaturverzeichnis.