

12 Argumente und Materialien der Entwicklungszusammenarbeit

Institut für
Internationale
Zusammenarbeit

Susanne Luther (Hrsg.)

STADT, LAND, FLUSS

Hauptstädte – Motor der Entwicklung?



Ulrich Klingshirn: Jakarta – Metropole zwischen Selbstaufgabe und politischer Herausforderung

Henning Senger: Lima ist (nicht?) Peru

Götz Heinicke: Kinshasa – Symbiose aus Metropole und Dorf

Susanne Luther (Hrsg.)

STADT, LAND, FLUSS

HAUPTSTÄDTE – MOTOR DER ENTWICKLUNG?

Impressum

ISBN	978-3-88795-447-5
Herausgeber	Copyright 2014, Hanns-Seidel-Stiftung e.V., München Lazarettstraße 33, 80636 München, Tel. 089/1258-0 E-Mail: info@hss.de , Online: www.hss.de
Vorsitzende	Prof. Ursula Männle, Staatsministerin a.D.
Hauptgeschäftsführer	Dr. Peter Witterauf
Leiterin des Instituts für Internationale Zusammenarbeit	Dr. Susanne Luther (V.i.S.d.P.)
Leiter PRÖ / Publikationen	Hubertus Klingsbögl
Redaktion	Stefan Burkhardt Karin Vohla Kontakt zur Redaktion: iiz@hss.de
Redaktionsschluss	01.07.2014
Druck	Hausdruckerei der Hanns-Seidel-Stiftung
Titelbild	Links oben: Jepranshu Aganivanshi, Creative Commons Rechts oben: Yohanes Budiyo, Flickr, Creative Commons Links unten: Christian Huemer, Wikimedia Commons, Creative Commons Rechts unten: Dan Lundberg, Wikimedia Commons, Creative Commons

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung, Verbreitung sowie Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil dieses Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung der Hanns-Seidel-Stiftung e.V. reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Das Copyright für diese Publikation liegt bei der Hanns-Seidel-Stiftung e.V. Namentlich gekennzeichnete redaktionelle Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

Diese Ausgabe finden Sie unter folgendem QR-Code auch im Internet zum Lesen und Bestellen.



GELEITWORT

SUSANNE LUTHER ||

„Ce sont les grandes villes qui épuisent un État et font sa faiblesse.“

Frei übersetzt: Es sind die großen Städte, die einen Staat auszehren und schwächen.

Jean-Jacques Rousseau (1762), *Émile ou de l'éducation*: livre V.

Schon im 18. Jahrhundert beklagte Rousseau die negativen Auswirkungen, die seiner Ansicht nach Paris auf Frankreich hatte. Die Stadt zählte damals gerade 500.000 Einwohner. Seiner Ansicht nach ‚entvölkerte‘ die starke Abwanderung in die Stadt die ländlichen Gebiete. Zudem sah er die Großstadt als Quelle des moralischen, sozialen und wirtschaftlichen Verfalls.

Auch im heutigen Entwicklungskontext ist das rasante und oft unkontrollierte Wachstum der Städte zu einem Kernthema der Internationalen Zusammenarbeit geworden. Mag für Rousseau die Einwohnerzahl von 500.000 Menschen noch beängstigend gewirkt haben, beeindruckten die heutigen Megastädte mit ganz anderen Dimensionen: 28 Millionen Einwohner zählt die Metropolregion Jakarta oder 20 Millionen der Ballungsraum Kairo. Experten sprechen gerne von *Megatrends*. Einer dieser Trends ist die Urbanisierung. Heute leben wir in einem *Urban Millennium*. Mehr als die Hälfte der Menschheit wohnt in einer Stadt.

Der Titel der aktuellen Ausgabe unserer „Argumente und Materialien der Entwicklungszusammenarbeit“ erinnert an ein Ratespiel aus der Kindheit. In nur 30 Sekunden Zeit, mussten wir die Namen schnell aufschreiben und möglichst exotische Städte und Länder aufzählen. Aber sind wir ehrlich, bei B stand meist eher Berlin als Bangkok, bei K wohl eher Köln als Kinshasa oder Kairo und bei S Stuttgart und nicht Santiago de

Chile. Wir suchten in unserer Umgebung und wussten häufig zu wenig von den Städten dieser Welt. Dass Städte – und hier insbesondere die Hauptstädte – einen unvergleichlichen Einfluss auf ihr Land haben, steht außer Frage. Ob dieser positiv ist und die Hauptstadt sich als Entwicklungsmotor ihres Landes begreift oder im Gegenteil durch Zentralisierung zur Bremse wird, zeigt die zweite Dimension unseres Titels auf. Bleibt der Fluss – als Sinnbild für Wasser und für eine geographische Konstante, die fast alle größeren Städte gemeinsam haben. Schon seit Jahrtausenden haben Menschen vornehmlich an Flüssen oder Meeren gesiedelt. Diese dienten als Ausgangspunkte für Handelswege, aber auch als Quellen zur Nahrungsmittelversorgung und waren so für die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung von großer Bedeutung.

Städte sind ein Schmelztiegel, in welchem sich alle erdenklichen Bevölkerungsgruppen versammeln. In ihnen entsteht unweigerlich ein Zentrum für neue politische Ideen, ökonomische Innovationen und unkonventionelle Formen der Kooperation. Sie wecken Hoffnungen und Träume, bieten unvergleichliche Abwechslung und beschleunigen den technologischen Fortschritt.

Benjamin Barber teilt diesen Optimismus in seinem kürzlich erschienenen Buch „If Mayors Ruled the World: Dysfunctional Nations, Rising Cities“. Er sieht den urbanen Raum – ganz im Gegensatz zu Rousseau – als Raum, in dem die oft abstrakten Ideen der Nachhaltigkeit, Rechtsstaatlichkeit und demokratischer Gleichheit praktisch umgesetzt werden können, zum Beispiel im Abfallmanagement oder bei der Förderung von Bildung und Kultur. Er sieht ihn aber auch als Inkubator für eine globale Demokratie, da sich nationenübergreifend eine neue

urbane Cosmopolis, eine globale, (informell) vernetzte Zivilgesellschaft herausbilden kann.

Doch bieten Großstädte und Megastädte nicht nur positive Assoziationen. Sie rufen im Entwicklungskontext zumeist schon fast reflexhaft eine Reihe von negativen Konnotationen hervor: Die Entstehung von Slums, die oft automatisch zu einer sozialen und ökonomische Exklusion von in Armut lebenden Menschen führen, die Belastung durch Lärm und Smog, der unzureichende Ausbau der Infrastruktur, hohe Kriminalität, zunehmende Umweltverschmutzung und ausbeuterische Arbeitsverhältnisse sind nur einige negative Stichworte.

Hatte Rousseau also Recht, wenn er Städte als Quelle des moralischen, sozialen und wirtschaftlichen Verfalls definierte – eine Quelle, die mittlerweile eine unvorstellbar größere Dimension angenommen hat, und der es so schnell wie möglich zu begegnen gilt? Oder hat Barber Recht? Sind Bürgermeister einer Haupt- oder Megastadt einflussreicher als das Staatsoberhaupt eines Landes? Haben sie bessere Problemlösungskapazitäten? Wann ist eine Stadt zu groß und zu mächtig, dass sie kleinere Städte und das Land nicht mehr atmen lässt? Kann die Dezentralisierung, wie sie die Hanns-Seidel-Stiftung in verschiedenen Projekten unterstützt, die negativen Trends aufhalten und zu einer positiven Entwicklung beitragen?

In vielen Entwicklungs- und Schwellenländern, in denen die Hanns-Seidel-Stiftung vor Ort arbeitet, ist eine unglaubliche Zentralisierung wahrnehmbar. Eine Zentralisierung, die sich in der Wirtschaftskraft, der politischen Macht oder auch den Bildungsmöglichkeiten widerspiegelt. So müssen auch wir uns fragen, welchen Mehrwert die Hauptstädte für ihre Länder generieren können und wollen? Definiert sich ein Land über seine Hauptstadt, oder die Hauptstadt über das Land? Haben die Menschen auf dem Land und in der Peripherie überhaupt noch die Chance, am politischen, wirtschaftlichen und kulturel-

lem Leben teilzunehmen, wenn alles von der einen Stadt bestimmt und dominiert wird?

Die Autoren der vorliegenden Ausgaben können alle diese Fragen sicher nicht abschließend beantworten. Sie versuchen aber ein realistisches Bild zu vermitteln, indem sie die Stärken, aber auch die Schwächen der Hauptstädte in ihren Projektländern schildern.

Unsere Auslandsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter arbeiten nicht nur in der jeweilig beschriebenen Stadt, sie leben auch dort. Deswegen haben wir sie gebeten, auch etwas Persönliches zu schreiben und uns ihre Stadt auf einer anderen Ebene näher zu bringen. Mit viel Humor und Hingabe sind kleine Anekdoten entstanden, die uns an den kühlen Pazifik am Waikiki Strand in Lima entführen, die Duftmischung aus Orangen, Minze, Zimt und Koriander in Casablanca riechen lassen oder uns an der Stille des buddhistischen Neujahrsfestes Songkran in Bangkok teilhaben lassen.

Sie werden bei der Lektüre viele kulturelle und geschichtliche Besonderheiten, aber auch viele gemeinsame Herausforderungen der jeweiligen Städte kennenlernen. Vielleicht sind die Artikel ein idealer Reisebegleiter, oder verhelfen Ihnen zu einer höheren Punktzahl beim nächsten Spiel: Stadt, Land, Fluss.

In diesem Sinne möchte ich Ihnen eine anregende Lektüre wünschen,



|| DR. SUSANNE LUTHER

Leiterin Institut für Internationale Zusammenarbeit der Hanns-Seidel-Stiftung

INHALT

- 03 Geleitwort**
Susanne Luther
- 07 Jakarta – eine Metropole zwischen Selbstaufgabe und politischer Herausforderung**
Ulrich Klingshirn
- 19 Jerusalem – Stadtentwicklung auf besetztem Gebiet**
Richard Asbeck
- 29 Kairo – Die Mutter der Welt**
Nina Prasch
- 41 Bangkok – Ort gesellschaftspolitischer Integration oder Spaltung?**
Karl-Peter Schönfish
- 49 Lima ist (nicht?) Peru**
Henning Senger
- 63 Zwischen Wirtschaftswunder, Armut und fragiler Gentrifizierung – Die Region „Le Grand Casablanca“**
Jochen Lobah
- 77 Kinshasa, Hauptstadt der DR Kongo – eine Symbiose aus Metropole und Dorf**
Götz Heinicke
- 89 Die Metropole Santiago als Hindernis einer nachhaltigen Entwicklung Chiles**
Jorge Sandrock

„Mein Jakarta“

Da meine Frau und ich schon seit längerer Zeit in Indonesien leben, fällt es mir schwer, besondere Eindrücke von Jakarta und seinen Menschen wiederzugeben. Ich wohnte zu Beginn meiner Tätigkeit in Indonesien in einer Kleinstadt in Nord-Sumatra. Ich erinnere mich daran, dass es immer ein besonderes Erlebnis war in die Großstadt Jakarta zu reisen, sei es für Konferenzen, Seminare oder Besprechungen. Zu diesem Zeitpunkt war Jakarta für mich eine Metropole mit vielen Annehmlichkeiten, wie gute Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und auch die Möglichkeit, in schönen Hotels zu wohnen. Für meine Frau war es eine gute Gelegenheit sich mit westlichen Waren und Lebensmitteln einzudecken. Da diese Veranstaltungen zu meist nur zwei oder drei Tage dauerten, merkte ich zu diesem Zeitpunkt nicht, welche besonderen Anforderungen diese Stadt an ihre Bewohner stellt und ich freute mich darauf, wieder einmal nach Jakarta zu reisen.

Nachdem ich meine Tätigkeit in Jakarta bei der Hanns-Seidel-Stiftung antreten konnte, änderte sich der Eindruck von dieser Stadt sehr schnell - zu Beginn allerdings eher zum Negativen. Überraschend für mich waren die hohen Lebenshaltungskosten, die Verkehrsstaus, die großen sozialen Unterschiede und auch die geringe Anzahl an Grün- und Freiflächen, die zu einem erheblichen Verlust an Lebensqualität führen. So besitzt Jakarta keine Fußgängerzonen oder andere Erlebnisbereiche, bis auf die großen Einkaufszentren, die meine Frau und ich gemäß dem Wortsinn für Einkäufe nutzen und nicht als öffentliche Begegnungsstätten. Glücklicherweise hat sich dieser Eindruck nach einer längeren Eingewöhnungsphase zum Positiven gewendet. Auf meinen sonntäglichen Fahrradtouren im Stadtgebiet von Jakarta lernte ich das wirkliche Jakarta lernen, wie die Leute in ihren *Kampung* leben und welche kleinen Überraschungen in diesen Stadtvierteln zu finden sind. Daneben stellte ich zu meiner Freude fest, dass sich die Bewohner Jakartas zunehmend den öffentlichen und urbanen Raum wieder zu Eigen machen. Es gibt viele Straßenfeste, Festivals und Kunstausstellungen, die als Attraktion im Freien stattfinden. Ein Beispiel dafür sind die klassischen Konzerte, die in der Grünanlage *Suropati*, in der Nähe meines Hauses, im Wohnviertel *Menteng*, im Freien durchgeführt werden. Spontan treffen sich junge Künstler, um gemeinsam klassische Musik vor einem großen Publikum zu spielen. Dies kann manchmal bis in die frühen Morgenstunden andauern. Bei solchen Momenten denke ich nicht nur an die Unannehmlichkeiten in Jakarta, sondern an die vielen, schönen, kleinen Dinge, die das Leben in der Großstadt so attraktiv machen.

Dr. Ulrich Klingshirn, Auslandsmitarbeiter in Jakarta, Indonesien

JAKARTA – EINE METROPOLE ZWISCHEN SELBSTAUFGABE UND POLITISCHER HERAUSFORDERUNG

ULRICH KLINGSHIRN ||

Historischer Hintergrund der Stadtentwicklung von Jakarta

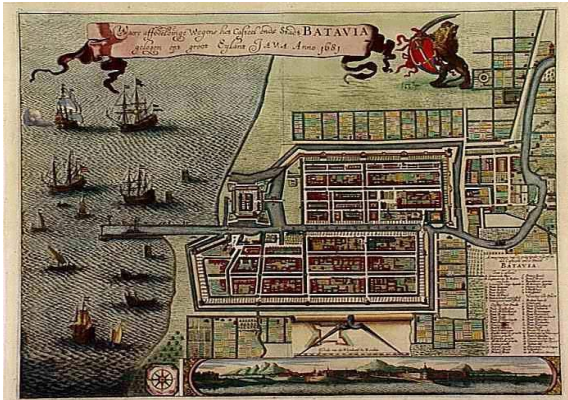
Jakartas Geschichte reicht weit bis in das 15. Jahrhundert zurück. Die erste Stadtgründung erfolgte auf *Sunda Kelapa*, dem Hafen des hinduistischen Königreiches *Pajajaran*. Im Jahre 1513 kam es zum ersten Kontakt mit Europäern, als portugiesische Handelsschiffe in der Bucht von Jakarta landeten. Trotz eines Beistandsabkommens zwischen dem hinduistischen Königreich und den portugiesischen Kolonialisten wurde die Stadt im Jahr 1527 von dem muslimischen Prinz *Fatahillah* aus West-Java eingenommen. Er gab der Stadt den Namen *Jayakarta*, der übersetzt „glorreicher Sieg“ bedeutet. Aus diesem Grund wird das Jahr 1527 auch als Gründungsjahr der heutigen Stadt Jakarta genannt.¹

Trotz der neu errungenen Unabhängigkeit eroberte die niederländische Ostindien-Kompanie (VOC) bereits im Jahr 1619 die Stadt *Jayakarta* und gab ihr den Namen *Batavia* – lateinisch für Niederlande/Holland.² Die Holländer entwickelten die Stadt nach dem Vorbild niederländischer Stadtplanungskonzepte mit einem gegliederten Kanalsystem und befestigten Straßen, die sie als Alleen anlegten. Aufgrund der umfangreichen Handelsverflechtungen der Ostindien Kompanie entwickelte sich

Batavia rasch zum wirtschaftlichen Zentrum Indonesiens und zu einem der bedeutendsten, wirtschaftlichen Umschlagsplätze in ganz Südostasien. Diese Entwicklung war mit einem erheblichen Zuwachs an Bevölkerung verbunden, welche die VOC nach ethnischen Merkmalen in bestimmten Gebieten ansiedelte. Innerhalb des Stadtgebiets durften Holländer und Chinesen wohnen, außerhalb dieses Bereiches durften sich Javaner und sogenannte *Mardijkers*, die Nachfahren der Bevölkerung aus den portugiesischen Kolonien Asiens, ansiedeln. Die Stadtentwicklung konnte mit diesem Zuwachs nicht Schritt halten und die starke Verdichtung am Hafen von *Sunda Kelapa* führte zu unhygienischen Lebensbedingungen. Epidemien und Seuchen von unvorstellbarem Ausmaß waren an der Tagesordnung. So lag damals die durchschnittliche Lebenserwartung in der holländischen Kolonie Jakartas bei knapp 35 Jahren und die Sterblichkeitsrate für Kinder unter zehn Jahren lag bei 50 Prozent.

Aufgrund dieser Problematik siedelte sich die wohlhabende Bevölkerung *Batavias* im 18. und 19. Jahrhundert zunehmend in höher liegende Gebiete südlich des damaligen Stadtzentrums an. Nach dem Sieg im Unabhängigkeitskampf der Indonesier wurde *Batavia* im Jahr 1949 in Jakarta umbenannt und unter dem ersten Präsidenten der

Republik Indonesien, General *Soekarno*, zur Hauptstadt Indonesiens erklärt.³



Stadtplan des historischen Batavia, Quelle: <http://happygoluckyworld.com/2012/old-batavia-queen-of-the-east/#.U5bWfXbm7ih> [15.05.2014].

Das Stadtbild von Jakarta heute

Unter dem sozialistisch orientierten Präsident *Soekarno* veränderte sich das Gesicht der Stadt erheblich. Ganz im Sinne sozialistischer Vorbilder des Städtebaus ließ er eine ca. 20 Kilometer lange, großzügige Prachtstraße in Nord-Süd-Richtung errichten. Entlang dieser Entwicklungsachse findet man viele weitere von Soekarno errichtete Wahrzeichen, wie das nationale Befreiungsdenkmal (*Monas*), das erste Hochhaus und Einkaufszentrum in Jakarta (*Hotel Indonesia* und *Sarinah*), das Sportstadion *Gelora* sowie Denkmäler, die den nationalen Unabhängigkeitskampf und die Leistungen des Arbeiter- und Bauernstaats glorifizieren. Der zweite Präsident der Republik Indonesien Suharto, der im Jahr 1967 an die Macht kam, setzte diese monumentale Bebauung fort. Während seiner Präsidentschaft ließ er ein großzügig angelegtes Diplomatenviertel und weitere wichtige Verkehrsadern errichten. Ebenso in seine Zeit fällt der Bau von Autobahnen, die als Ringstraßen das innere und äußere Stadtgebiet erschließen. Trotz dieser Bemühungen beträgt der Anteil des Straßenraums an der gesamten Standfläche Jakartas bis heute nur 6,2 Prozent, wobei dieses Verhältnis in den meisten Großstädten bei ungefähr 20 Prozent liegt. Aufgrund des Raummangels werden neuerdings Hochstraßen oberhalb bereits existierender Straßen

gebaut.⁴ Das Stadtbild Jakartas kann heute unter den Schlagworten „*Kampung* zwischen moderner Hochhausarchitektur“ charakterisiert werden. Dies bedeutet, dass dörfliche Strukturen zwischen Wolkenkratzern und großen Einkaufszentren existieren, während in den anliegenden, traditionellen Siedlungen die Masse der einfachen und mittleren Bevölkerung lebt. Diese Wohnviertel sind aufgrund der dichten Besiedlung verkehrstechnisch nur schwierig anzufahren, besonders für größere Fahrzeuge der Müllabfuhr und der Feuerwehr. Dadurch entfallen grundlegende, städtische Versorgungsangebote. Trotz dieser Defizite ist ein *Kampung* nicht mit einem Slumviertel gleichzusetzen. In den meisten derartigen Wohnquartieren haben die Eigentümer Grund und Boden legal erworben und es bestehen enge soziale Vernetzungen, die auch zu einem hohen Grad an innerer Selbstorganisation innerhalb des Viertels führen.⁵

In den 70er und 80er-Jahren des 20. Jahrhunderts setzte in Indonesien ein erhebliches Wirtschaftswachstum ein. Dieses Wachstum konzentrierte sich zunächst auf die Hauptstadt Jakarta und war mit einem Zuwachs der Bevölkerung verbunden. Innerhalb kürzester Zeit wurden Büro-, Geschäfts- und Bankenviertel mit moderner Hochhausarchitektur errichtet. Diese Entwicklung stoppte nur vorübergehend aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise in Südostasien im Jahr 1997/98. Ein besonderes Wahrzeichen des modernen Jakarta sind die vielfältigen Shoppingmalls, die auf die ausgeprägten Konsumbedürfnisse der indonesischen Bevölkerung eingehen und auch zur Freizeitgestaltung der Käufer beitragen. Nirgendwo sonst in Südostasien kann auf ein derart breitgefächertes Angebot an internationalen Produkten zurückgegriffen werden wie in Jakarta. Die unzureichende städtebauliche Entwicklung von Jakarta ist überwiegend auf die gesetzlichen Grundlagen zum Erwerb von Grund und Boden zurückzuführen, die im *Agraria*-Gesetz aus dem Jahr 1960 festgelegt sind. Danach kann die Bevölkerung staatliche oder städtische Flächen

zur Bebauung nutzen, sofern für diese noch keine spezielle Flächennutzung festgelegt wurde.⁶ Dies bedeutet, dass die Bevölkerung staatliche Flächen entlang der Flüsse und der Eisenbahnlinien ohne Bebauungsge-
 nehmigung besiedelte. Diese Überbauung öffentlicher Flächen behindert die Provinz-
 regierung der Stadt Jakarta jedoch zuneh-
 mend bei der Durchführung von notwendi-
 gen Infrastrukturvorhaben, da diese Flächen
 zwar in öffentlicher Hand sind, die Bewoh-
 ner aber zunächst für die errichteten Ge-
 bäude entschädigt werden müssen. Die Ent-
 schädigungszahlungen wirken sich im Falle
 einer Zwangsumsiedlung sicherlich positiv
 für die betroffene Bevölkerung aus. Gleich-
 zeitig bestehen aber große Probleme für
 eine zeitnahe und angepasste Stadtplanung,
 weil die Entschädigungssummen häufig in
 langwierigen Gerichtsprozessen festgelegt
 werden müssen.



Moderne Hochhausarchitektur als Stadtsilhouette von Jakarta, Quelle: HSS Indonesien.

Rasantes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im Großraum Jakarta

Die indonesische Hauptstadt Jakarta hat heute ca. 13 Millionen Einwohner, wobei im Großraum mehr als 23 Millionen Einwohner leben. Jakarta ist damit bei weitem die bevölkerungsreichste Metropole in ganz Südostasien und das Bevölkerungswachstum war und ist rasant. Im Zeitraum von 1950 bis 2014 hat sich die Bevölkerungszahl von 1,5 Millionen auf 13 Millionen verneunfacht.⁷ Diese Zunahme ist auf eine starke wirtschaftliche Entwicklung, speziell in den letzten zehn Jahren, zurückzuführen. Das Wirtschaftswachstum dieser Metropole liegt seit

der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 1997/98 bei ca. 5 bis 7 Prozent pro Jahr und damit etwas höher als der Durchschnitt Indonesiens. Verschiedene Schätzungen gehen davon aus, dass heutzutage in Jakarta mehr als 13 Prozent des nationalen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet wird. Die Wirtschaft dieser Metropole setzte sich nach dem Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2012 wie folgt zusammen: Finanzdienstleistungen/Banken (28 Prozent); Handel und Fremdenverkehrsgewerbe (21 Prozent); verarbeitendes Gewerbe (16 Prozent); sonstiges Dienstleistungsgewerbe (13 Prozent) und zu einem kleineren Teil Baugewerbe und Transportwesen (jeweils 11 Prozent).⁸ Insgesamt ist die Wirtschaft der Stadt dienstleistungsorientiert mit einem relativ großen Anteil an verarbeitendem Gewerbe. Diese Struktur gibt besondere Impulse für den Großraum Jakarta aber auch für das gesamte Land. So ist Jakarta das wichtigste wirtschaftliche Zentrum Indonesiens. Viele internationale Firmen und Banken haben in Jakarta ihren Standort, einschließlich deutscher Betriebe wie Siemens, Mercedes Benz und BMW. Die Summe der ausländischen Investitionen im Großraum Jakarta lag im Jahr 2011 bei rund 4,8 Milliarden US-Dollar und trug schon damals erheblich zu den gesamten Auslandsinvestitionen in Indonesien in Höhe von knapp 15 Milliarden US-Dollar bei.⁹ Beispielsweise erwirtschaftete der Großraum Jakarta schon im Jahr 2005 62 Prozent des gesamten Sektors „Handel und Finanzdienstleistungen“ in Indonesien. Die Bereiche Hotel/Gaststättengewerbe sowie Transport/Kommunikation trugen immerhin 40 Prozent zum nationalen Bruttoinlandsprodukt in diesen Sektoren bei.¹⁰ Industrielle Ansiedlungen und verarbeitendes Gewerbe befinden sich dagegen häufig an den großen Ausfallstraßen und dem weiteren Umland der Stadt, mit einem Radius von ca. 50 Kilometern, besonders in den Zentren Bogor, Depok, Tangerang und Bekasi. Zusammen mit der Großstadt Jakarta wird deswegen der größere Verdichtungsraum auch Jabodetabek genannt.

Trotz dieser eindrucksvollen Ziffern kann die wirtschaftliche Entwicklung im Groß-

raum Jakarta nicht mit der Dynamik von Metropolen wie beispielsweise in Lateinamerika oder anderen asiatischen Ländern verglichen werden. Dies ist auf die besondere geographische Struktur Indonesiens als Archipel mit insgesamt 17.508 Inseln zurückzuführen.¹¹ Eine wirtschaftliche Regionalanalyse zeigt, dass der Großraum Jakarta mit den Hauptinseln Java und Bali insgesamt 57 Prozent zum nationalen Bruttoinlandsprodukt beitragen, während die Inseln Sumatra und Kalimantan weitere Wirtschaftszentren sind, mit einer Wirtschaftsleistung von 25 und 10 Prozent am gesamten Wirtschaftsaufkommen.¹² Die Wirtschaftsverflechtungen dieser Inseln sind deutlich auf die jeweilige Region und weniger auf die Metropole Jakarta orientiert. Ein Weltbankbericht zum Thema „The Rise of Metropolitan Regions: Towards Inclusive and Sustainable Regional Development“ verdeutlicht, dass die Urbanisierung in Jakarta und Bali eher stagniert, während die äußeren Inseln an wirtschaftlicher Attraktivität gewinnen.¹³ Bestehende Disparitäten zwischen Zentrum und Peripherie werden dadurch auf langfristige Sicht abgebaut, und ermöglichen so ein ausgewogeneres Wirtschaftswachstum für weite Teile des Landes.

Probleme der Infrastruktur

Die rasante Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung ist mit erheblichen Problemen der städtischen Infrastruktur verbunden. Besondere Defizite bestehen in folgenden Bereichen:

Starke Versiegelung und häufige Überschwemmungen

Heutzutage sind 94 Prozent der Fläche überbaut. Diese Prozentzahl verdeutlicht, dass ein nur sehr geringer Flächenanteil zur Versickerung von Oberflächenwasser zur Verfügung steht, insbesondere wenn man die große Niederschlagsmenge während der tropischen Regenzeit berücksichtigt.¹⁴ Die Regenzeit stellt jedes Jahr eine große Herausforderung für Jakarta dar. Heftige Regen-

güsse in der Zeit von Oktober bis Februar führen regelmäßig zu großen Überschwemmungen; im Jahr 2013 waren mehr als 40 Prozent des Stadtgebiets überflutet. Gründe dafür sind die große Flächenversiegelung, die unzureichenden Entwässerungs- und Drainagesysteme der Stadt sowie die Vermüllung der Flüsse und Kanäle. Die vorhandenen Stauseen und Wasserrückhaltebecken sind bei weitem nicht in der Lage, die Wassermassen aufzufangen.¹⁵



Ungeordnete Siedlungsentwicklung am Rande innerstädtischer Gewässer. Quelle: HSS Indonesien.

Eine zusätzliche Ursache für Überschwemmungen ist die geographische Lage Jakartas an der Java See. Jakarta liegt auf morastigem Schwemmland, das aufgrund der Überbauung und Grundwasserentnahme um durchschnittlich fünf Zentimeter pro Jahr absinkt.¹⁶ Schon heute steht ein Großteil der Hafenanlagen in *Sunda Kelapa* und die Unterkellerungen der attraktiven Wohnblocks an der Küste unter Wasser. Von Bedeutung ist auch der Klimawandel, der zu einem Anstieg des Meeresspiegels beiträgt. Beide Faktoren führen bei Starkregen zu einem Rückstau des Wassers in den Flüssen und somit zu Überschwemmungen in den Mündungsbereichen. Schon jetzt liegen ungefähr 40 Prozent der Stadt bis zu 1,5 Meter unter dem Meeresspiegel – eine Verhältniszahl, die sehr exakt mit dem Prozentsatz der überfluteten Flächen korrespondiert.¹⁷ Die Provinzverwaltung in Jakarta führte bislang nur wenige Gegenmaßnahmen durch, um die

Überschwemmungen im Stadtgebiet einzudämmen, beispielsweise die Fertigstellung des östlichen Flutkanals sowie die Sanierung und den Bau neuer Wasserrückhaltebecken. Inwieweit diese Maßnahmen ausreichend sind, erscheint aber fraglich. In einem persönlichen Gespräch äußerte sich der ehemalige Provinzgouverneur von Jakarta, Dr. Fauzi Bowo, pessimistisch, dass die Überflutungen in Jakarta erheblich reduziert werden können. Seiner Ansicht nach wären trotz technischer Vorkehrungen mindestens 20 Prozent der Stadtfläche überflutungsgefährdet und nur große Baumaßnahmen, wie Deiche oder Landaufschüttungen, könnten effektiv dazu beitragen, das Flutrisiko einzudämmen.¹⁸

Verkehrsentwicklung und Umweltprobleme

Durch den neugewonnen Wohlstand sind viele Einwohner Jakartas in der Lage, sich ein Auto oder ein Motorrad zu leisten. Im Jahr 2012 waren insgesamt zwölf Millionen Fahrzeuge bei der Provinzverwaltung angemeldet, während der Zuwachs an Privatfahrzeugen bei rund zehn Prozent pro Jahr liegt. Vergleicht man diese Zuwachsrate mit dem Ausbau des Straßennetzes von ein Prozent pro Jahr, wird deutlich, dass Jakarta dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Der Verkehr wird überwiegend durch Privatfahrzeuge bestimmt, wobei der Anteil der Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs nur bei zwei Prozent liegt.¹⁹

Die damit einhergehenden Probleme liegen auf der Hand: verstopfte Straßen, lange Wartezeiten und mehrstündige Staubildungen. Für viele Einwohner Jakartas und der Umgebung ist die Fahrt zu ihrer Arbeitsstelle und zurück eine nervenaufreibenden Zerreißprobe. Für die kürzesten Strecken ist bis zu einer Stunde Fahrtzeit einzuplanen. Zwischen den Massen an Autos und Bussen quetschen sich zusätzlich jeden Tag tausende von Mopeds durch den Verkehr. Viele davon sind sogenannte *Ojeks*, also Motorradtaxi, die gegen ein Entgelt Mitfahrer durch das Verkehrsgewühl transportieren. Weitere „herkömmliche“ Träger des öffentli-

chen Nahverkehrs sind schlecht gewartete Stadtbusse (*Kopaja*), Taxis sowie *Bejaks* und *Bemos*, die ca. zwei bis sechs Passagiere mit einem überbauten Moped transportieren.

Die oben genannten Träger des öffentlichen Nahverkehrs sind allerdings nicht ausreichend, um das Verkehrschaos in den Griff zu bekommen. Deswegen eröffnete die Stadtregierung im Jahr 2004 das öffentliche Nahverkehrssystem „Busway“, bei dem Schnellbusse eigene, abgetrennte Fahrspuren nutzen, um so beschleunigt die Fahrgäste transportieren zu können. Durch eine zügige Erweiterung in der Folgezeit bedient dieses Nahverkehrssystem aktuell 148 Kilometer mit 210 Stationen. Weitere Infrastrukturprojekte folgten. So errichtet ein Konsortium aus japanischen und chinesischen Firmen zurzeit eine Schnellbahn (MRT), die Jakarta in einer Nord-Süd und Ost-West Achse erschließen soll. Der deutsche TÜV Rheinland erhielt dabei den Auftrag, die Einhaltung der Qualitätsstandards zu sichern. Nach einem Gespräch mit Herrn Bascharul Asana, Leiter des TÜV Rheinland in Indonesien, soll die erste Bauphase entlang der Hauptachse an der *Sudirman*-Straße bis Ende 2016 abgeschlossen sein.²⁰ Ebenso wird zurzeit eine Hochbahn (Monorail) errichtet, die nach einer langen Planungsphase sowie finanziellen und rechtlichen Problemen zügig Fahrgäste transportieren soll.



Megastau im Zentrum Jakartas, Quelle: HSS Indonesien.

Die geplanten Großbaumaßnahmen können jedoch sicherlich nur bedingt dazu beitragen das Verkehrschaos in Jakarta in den Griff zu bekommen. Ein verkehrstechnisches Problem ist insbesondere die hohe Anzahl an Arbeitspendlern, die aus den Vorstädten

um Jakarta in die Metropole drängen. Nach Schätzungen gibt es immerhin fünf Millionen Personen, die täglich nach Jakarta ein- und auspendeln.²¹ Das Potential der bereits von den Holländern gebauten Bahnlinien im Großraum Jakarta ist bis heute weitgehend ungenutzt. Immerhin gibt es im Großraum Jakarta sechs Bahnlinien, die als Ansatzpunkt für ein umfassendes S-Bahnsystem zu den Vororten zu werten sind. Aufgrund der Tatsache, dass das bestehende Nahverkehrsnetz chronisch unterfinanziert ist, bestehen keine Möglichkeiten, größere Investitionen durchzuführen. Die Entwicklung einer integrierten Betreibergesellschaft aus Kommune und Bahn wurde von der Regierung noch nie angedacht. Ein sehr origineller Ansatz zur Verbesserung der chaotischen Verkehrssituation ist die sogenannte „three in one“ Regelung, die vorschreibt, dass an gewissen Hauptverkehrsachsen nur Autos mit drei Personen und mehr fahren dürfen. Diese Regelung ist aber nur schwer kontrollierbar, da sogenannte „Jokies“ ihre Dienste als zusätzlicher Passagier anbieten. Gegen ein kleines Entgelt können so Fahrgemeinschaften von drei und mehr Personen gebildet werden, um unbehelligt die Hauptstraßen zu passieren.

Verbunden mit dem hohen Verkehrsaufkommen in Jakarta ist auch die erhebliche Luftverschmutzung. Glücklicherweise bleibt Jakarta aufgrund seiner Lage am Meer von mehrtägigen Smoglagen verschont. Trotzdem sind die Luftemissionswerte stark überhöht, wie beispielsweise die Kohlendioxidbelastung, die sich zu 60 Prozent aus Fahrzeugabgasen zusammensetzt.²² Aufgrund des Fehlens eines ausreichenden Messsystems liegen kaum exakte Werte der Luftverschmutzung vor. Besser dokumentiert ist allerdings die Verschmutzung der Flüsse und Kanäle in Jakarta. Nach verschiedenen Erhebungen leiten Industrie und Haushalt jeden Tag ca. 400.000 Liter Abwässer in die städtischen Gewässer. Ein besonderes Problem ist der Hausmüll, der häufig in die Gewässer entsorgt wird.²³ Diese Verschmutzung führt zu äußerst unhygienischen Ver-

hältnissen, sowie zu einer erhöhten Überschwemmungsgefahr. Schätzungen gehen davon aus, dass 80 Prozent der Gewässer in Jakarta bis in die Mündungsbereiche verunreinigt sind.²⁴ Dies ist nicht verwunderlich, da die Stadt bis heute über kein funktionierendes Abwasserentsorgungssystem verfügt. Selbst in Vierteln der Oberschicht werden Haushaltsabwässer in Betonringe eingeleitet, welche die Versickerung der Abwässer behindern. Daneben bestehen aber auf dem gleichen Grundstück Wasserentnahmestellen, die für das Brauchwasser des Haushaltes genutzt werden.

Projekt der HSS

Die Umweltproblematik ist für das Land schwerwiegend. Negative Spitzenplätze bei den CO₂-Emissionen und Entwaldungsraten sind die Realität. Innerstädtische Umweltprobleme belasten die Entwicklung des Landes. Aufbauend auf der über 14-jährigen Projektarbeit im Bereich Umwelterziehung unterstützt die HSS die indonesischen Umwelt- und Erziehungsministerien dabei, Umwelterziehung in den formalen Erziehungssektor einzuführen. Dabei wird besonderes Gewicht auf die Verbesserung des „Green School / Sekolah Adiwiyata Konzepts“ gelegt. Fortbildungen für Lehrer und Verwaltungsbeamte der Erziehungs- und Umweltministerien legen den Grundstein dafür, dass an Schulen in Jakarta und in den ländlichen Regionen Standards und Arbeitsmaterialien zur verbesserten Umwelt- und Klimabildung angewendet werden.

Mehr zu unserer Arbeit unter:
www.hss.de/indonesien

Die Gründe für die Verschmutzung der Gewässer liegen nicht nur in der Nachlässigkeit der Bewohner; vielmehr sind in der Großstadt Jakarta grundlegende Dienstleistungen, wie die Müll- und Abwasserentsorgung nur rudimentär ausgebaut. Insbesondere die Bewohner in den dicht bebauten *Kampungs* leiden darunter. Als Konsequenz sind die Einwohner gezwungen, andere We-

ge der Abfallentsorgung zu nutzen, wie das Verbrennen oder die angesprochene Entsorgung in die städtischen Gewässer. Nach Informationen der deutschen Entwicklungsorganisation Borda (Bremen Overseas Research and Development Association) wird nur ein kleiner Teil des anfallenden Haushaltsmülls auf die einzige Müllhalde Jakartas transportiert.

Dies sind täglich immerhin 4.500 Tonnen Müll. Bei einer Gesamtmenge von schätzungsweise 5.625 Tonnen, die jeden Tag anfallen, steht die Stadt aber noch vor großen Herausforderungen.²⁵ Das in Jakarta aufgebaute Müllentsorgungssystem basiert auf einer lokalen Entsorgung durch die Bevölkerung in den *Kampungs*, bei dem der Müll zu einer Zwischendeponie gebracht wird. Die städtische Müllabfuhr transportiert dann den Abfall aus diesen Sammelstellen zu der einzigen Mülldeponie in *Bekasi*. Dieses System ist in kleineren Städten durchaus anwendbar, im Großraum Jakarta dagegen, aufgrund der starken Überbauung, des Platzmangels für Zwischendeponien sowie mangelndem Umweltbewusstsein der Bevölkerung kaum funktionsfähig. Zurzeit entwickelt die neue Provinzregierung von Jakarta ein Umweltkonzept für stark verdichtete *Kampungs* im Rahmen eines Pilotprojektes unter dem Motto „*Kampung bersih*“. In diesem Projekt, bei dem in ausgewählten *Kampungs* eine gemeinschaftlich verwaltete Infrastruktur für Trinkwasserbereitstellung, sowie zur Abwasser- und Müllentsorgung von der Verwaltung aufgebaut wird. Von besonderer Bedeutung sind auch Kampagnen zur Umwelterziehung in den ausgewählten Stadtvierteln.²⁶

Politische Führungsstile der Provinzregierung von Jakarta

Die Gouverneure Fauzi Bowo und Jokowi

Jakarta besitzt offiziell den Status einer Provinz, die von einem Gouverneur geführt wird. Administrativ ist Jakarta in fünf weitere Städte (*Kota*) unterteilt: Zentral-Jakarta,

West-Jakarta, Nord-Jakarta, Ost-Jakarta und Süd-Jakarta, denen jeweils ein Bürgermeister vorsteht. Zusätzlich wurde vor einigen Jahren ein eigener Distrikt (*Kabupaten*) für eine Gruppe von Inseln vor Jakarta (*Kepulauan Seribu*) gegründet.²⁷

Aus politischer Sicht gewann Dr. Fauzi Bowo, Mitglied der Demokratischen Partei (*Partai Demokrat/ PD*), im August 2007 in der Stichwahl mit 58 Prozent knapp gegen seinen einzigen Konkurrenten, Adang Daradjatun, den ehemaligen Polizeipräsidenten der Stadt.²⁸ Adang Daradjatun wurde von der islamischen Partei der sozialen Wohlfahrt (*Partai Kesejahteran Sosial/ PKS*) vorgeschlagen, während Dr. Fauzi Bowo von 20 nationalistischen und säkularen Parteien Unterstützung erhielt. Dieses Wahlergebnis von 42 Prozent für Adang Daradjatun folgte dem damaligen politischen Trend eines Aufschwungs islamischer Parteien. Besonders die *PKS* verstand es, sich ein Image als saubere Partei aufzubauen, indem sie lautstark ihren Unmut gegen die Korruption äußerte. Die *PKS* galt lange Zeit als korruptionsfrei und besetzte damit ein politisches Feld, das auf große Resonanz weit über islamische Kreise hinaus stieß. In der Frage der Einführung der *Sharia*-Gesetzgebung in Jakarta blieb diese Partei jedoch zunächst zurückhaltend, und der *PKS*-Kandidat betonte, dass solche Fragestellungen bislang nicht auf der Tagesordnung seien.²⁹

Dr. Fauzi Bowo dagegen überzeugte als kompetenter Kandidat für das neue Amt und galt als Hoffnungsträger der Stadt Jakarta. Er studierte von 1968 bis 1976 Architektur an der Technischen Universität Braunschweig. Im Jahr 2000 promovierte er mit "cum laude" zum Dr.-Ing. im Fachbereich Architektur/Bauingenieurwesen (Raum- und Umweltplanung) an der Technischen Universität Kaiserslautern. Im Jahr 1979 begann Dr. Fauzi Bowo seine Laufbahn in der Großstadtverwaltung von Jakarta und war von 1983 bis 1997 Schatzmeister der Partei der funktionellen Gruppen (*Partai Golkar*). In den Jahren 2002 bis 2007 hielt Dr. Fauzi

Bowo das Amt des stellvertretenden Gouverneurs inne. Aufgrund seiner langjährigen Ausbildung als Architekt und Stadtplaner beschäftigte er sich während seiner fünfjährigen Amtszeit vor allem mit technischen Fragestellungen der Stadtentwicklung, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Wasser.³⁰ Zu Beginn seiner Amtszeit vollendete er den Bau des östlichen Flutkanals und von Wasserrückhaltebecken, die die Überschwemmungsgefahr in Jakarta zu einem gewissen Teil reduzierten. Weitere technische Großprojekte, die er während seiner Amtszeit durchführte, bezogen sich auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit dem Bau von neuen innerstädtischen Autobahnabschnitten, sogenannten „Flyover“, sowie weiteren Hoch- und Tiefbaumaßnahmen. Daneben baute er das Streckennetz des öffentlichen Nahverkehrssystem „Busway“ erheblich aus. Trotz dieser Erfolge war Dr. Fauzi Bowo bei der Bevölkerung weitestgehend unpopulär. Als kühler Planer und Technokrat verstand er es nicht die Herzen der Menschen zu gewinnen, was auch darauf zurückzuführen ist, dass er als Beamter der Provinzverwaltung eine große Nähe zur korruptionsanfälligen Administration dieser Stadt besaß. Die Kampagne Fauzi Bowos zur Wiederwahl als Gouverneur im Jahr 2012 steigerte die Unzufriedenheit der Bevölkerung. Um Wählerstimmen zu bekommen, setzte er dabei voll auf die islamische Karte, wobei er insbesondere Stimmung gegen das Kandidatenpaar Joko Widodo (»Jokowi«) und dem christlichen Ahok Basuki Tjahja Purnama (»Ahok«) machte. Er spekulierte, dass nach einem Sieg dieses Kandidatenpaars Unruhen größeren Ausmaßes in Jakarta eintreten würden.

Wie die gegenwärtige Situation allerdings zeigt, ist diese Prophezeiung nicht eingetreten. Am 20. September 2012 gewann bei der Stichwahl zum Gouverneur von Jakarta das Duo Jokowi und sein Vize Ahok mit 54 Prozent vor dem bisherigen Amtsinhaber Fauzi Bowo.³¹ Jokowi hat sich als langjähriger Bürgermeister der Großstadt Solo in Zentraljava einen Namen als innovativer

Stadtmanager gemacht, der insbesondere auf die Bedürfnisse der armen und ärmsten Bevölkerungsschichten eingeht. Aufgrund seiner Herkunft und seines beruflichen Werdegangs gehört er nicht zum politischen Etablissement und kann somit neue Wege in der Stadtentwicklung, der Provinzverwaltung und der Lösung anstehender Probleme gehen. Er gilt als ehrlich und unbestechlich, wobei sein bescheidenes Auftreten und die Vorliebe für Heavy-Metal-Musik ihn bei der Jugend sehr populär machen. Dies gilt auch für seinen Vertreter, Ahok, der als erster Kommunalpolitiker chinesischer Herkunft mit christlichem Glauben, Leiter des Distrikts Belitung wurde und jetzt als stellvertretender Gouverneur eine führende Stellung einnimmt. Zwischen Jokowi und Ahok besteht in der Amtsführung der Provinzregierung eine strikte Aufgabenteilung: während Ahok sich vornehmlich um technische Fragestellungen kümmert, ist Jokowi an der Lösung sozialer Probleme der armen Bevölkerungsschichten interessiert. Legendär sind die unangekündigten Besuche von Jokowi in den einfachen *Kampungs*, die auch unter dem Namen „*blusukan*“ bekannt sind und erheblich zu seiner Beliebtheit beitragen. Die Popularität von Jokowi in Jakarta verbreitete sich auch auf andere Landesteile Indonesiens. Die Partei des Demokratischen Kampfes (*PDI-P*) stellte ihn als Präsidentschaftskandidat auf, wobei die *PDI-P* bei der Parlamentswahl 18,95 Prozent der Stimmen erhielt und damit die stärkste Gruppierung im Parlament stellt. Ein Effekt, der Jokowi sicherlich auch bei den Präsidentschaftswahlen Anfang Juli zugutekommt.³²

Seit seiner Amtseinführung als Provinzgouverneur hat Jokowi ein Programm entwickelt, das bereits erste Erfolge gebracht hat: der bereits erwähnte Bau eines seit vielen Jahren geplanten Schnellbahnsystems (MRT) wurde begonnen, ebenso wie die Errichtung einer Hochbahn (Monorail), die den Stadtverkehr in Jakarta entlasten soll. Seine Arbeit orientiert sich daneben auf die Verbesserung der Lebensverhältnisse der einfachen Bevölkerung in Jakarta durch zusätzliche

soziale Leistungen, wie freie medizinische Versorgung (*Kartu Jakarta Sehat*), sowie Beihilfen für die Schulausbildung von Kindern aus bedürftigen Familien (*Kartu Jakarta Pintar*). Weitere beispielhafte Initiativen sind der Bau von Sozialwohnungen, die Verlagerung von „fliegenden Händlern“ in speziell ausgewiesene Gewerbestandorte sowie der Aufbau beispielhafter Einfachsiedlungen, bei denen Umweltbelange im Vordergrund stehen.³³ Inwieweit diese Initiativen für ganz Jakarta umsetzbar und finanzierbar sind, ist jetzt noch nicht absehbar. Trotzdem ist Jokowi der erste Provinzgouverneur dieser Stadt, der sich um einkommensschwache Schichten kümmert.

Trends und Tendenzen: Jakarta zwischen Selbstaufgabe und politischer Herausforderung

Die Entwicklung Jakartas hin zu einer Megacity brachte verschiedene Probleme mit sich. Diese lassen sich mit den Begriffen „Überbevölkerung“, „chaotische Stadtentwicklung“, „Überschwemmungen“, „Verkehrsprobleme“ sowie „Umweltbelastungen“ zusammenfassen. Hinzu kommt die Bedrohung, dass das Großstadtgebiet von Jakarta weiterhin absinkt. Als Folge davon werden weite, küstennahe Gebiete unter dem Meeresspiegel liegen und somit permanent durch das Meer überschwemmt sein. Aufgrund dieses bedrohlichen Zukunftsszenarios bedarf es geeigneter Maßnahmen, um derartigen Entwicklungen vorzubeugen. Generell können dafür zwei unterschiedliche Ansätze zur Lösung der Probleme angewendet werden:

- Eine eher technisch orientierte Stadtplanung, die der ehemalige Stadtgouverneur Dr. Fauzi Bowo zumindest ansatzweise implementierte. In seiner Amtszeit führte er technische Großprojekte zur Reduzierung der Überschwemmungsgefahr und der Verkehrsproblematik durch. Außerdem entwickelte Dr. Fauzi Bowo die Idee der vertikalen Verdopplung von Straßen durch den Bau von Hochstraßen, wobei

diese Maßnahmen bis jetzt nur wenig zum Abbau des Verkehrschaos in Jakarta beitragen konnten.

- Die Einbindung der Bevölkerung in städtebauliche Maßnahmen wie es unter dem aktuellen Gouverneur geschieht. Erfahrungsgemäß führt dies zu einem erhöhten Engagement der Bevölkerung, als die rein technisch orientierten Konzepte der Vorgängerregierung. Dies wird bei dem Aufbau beispielhafter Siedlungen für die einfache Bevölkerung deutlich, die auch zu großen Teilen auf die tatkräftige Mithilfe der zukünftigen Einwohner angewiesen ist (Gotong Royong).

Eine eher administrative Hilfe zur Lösung der Probleme Jakartas wurde im Jahr 2010 diskutiert. Der aktuelle Präsident Indonesiens, Susilo Bambang Yudhoyono, schlug vor, dass die Regierungsfunktionen in der Stadt Jakarta in die Kleinstadt Palangkaraya in Zentral-Kalimantan verlagert werden sollen. Diese Absicht hatte bereits der erste Präsident Indonesiens, Soekarno, im Jahr 1957, der die Stadt Palangkaraya aufgrund ihrer geographischen Lage in der Mitte Indonesiens als neue Hauptstadt vorsah. Die bestehenden Pläne zum Ausbau der Stadt gab Soekarno jedoch rasch auf und die Absicht des jetzigen Präsidenten Susilo Bambang Yudhoyono ist kaum noch nennenswert. Bezogen auf die Fragestellung „Selbstaufgabe oder politische Herausforderung“ bedeutet dies, dass Jakarta auch in Zukunft vor großen Herausforderungen der Stadtentwicklung stehen wird. Eine städtebauliche Katastrophe kann aber sicherlich durch nachhaltige Stadtentwicklung und gute Regierungsführung abgewendet werden.

|| **Dr. Ulrich Klingshirn**

Auslandsmitarbeiter Indonesien

|| **Christin Laschinger**

Projektassistentin Indonesien

ANMERKUNGEN

- 1 Vgl. Heuken SJ, Adolf (2007): Historical Sites of Jakarta, Cipta Loka Caraka.
- 2 Batavia leitet sich vom germanischen Stamm der Batavi ab, die als Vorfahren der holländischen Bevölkerung gelten. Vgl. Wikipedia: History of Jakarta, URL http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jakarta [09.06.2014].
- 3 Vgl. Heuken SJ, Adolf (2007).
- 4 Vgl. Bagoglu, Necip C. (2010): Jakarta: Verkehrsinfarkt einer Metropole, in: Asien Kurier Nr. 38, 7/2010, S.17-18.
- 5 Vgl. Ernst, S. (2006): Jakarta Millionenmetropole – acht Meter über NN. Bundeszentrale für politische Bildung, URL <http://www.bpb.de/gesellschaft/staedte/mega-staedte/64516/jakarta?p=all> [10.03.2014].
- 6 Vgl. LANDac; KIT (2012): Food Security and Land Governance factsheet. Country Report Indonesia, URL http://www.landgovernance.org/system/files/Indonesi_a%20Factsheet%20-%202012.pdf [21.04.2014].
- 7 Vgl. Ebd.
- 8 Vgl. BPS Indonesia (2014): Badan Pusat Statistik. Provinsi DKI Jakarta, URL <http://jakarta.bps.go.id/> [10.04.2014].
- 9 Vgl. Indonesia-Investments (2014): Domestic and Foreign Direct Investment in Indonesia Hit New Record, URL <http://www.indonesia-investments.com/id/doing-business/business-columns/domestic-and-foreign-direct-investment-in-indonesia-hit-new-record/item1925> [10.06.2014].
- 10 Vgl. Indonesia's Urban Studies (2007): The Dominance of Jakarta in Indonesia's Economy, URL <http://indonesiurbanstudies.blogspot.com/2007/04/dominance-of-jakarta-in-indonesias.html> [09.06.2014].
- 11 Vgl. CIA (2014): World Factbook, URL <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html> [09.06.2014].
- 12 Vgl. Republic of Indonesia (2012): Industry. Facts and Figures. Ministry of Industry.
- 13 Vgl. Weltbank (2012): The Rise of Metropolitan Regions: Towards inclusive and sustainable Regional Development, URL http://www.urbanknowledge.org/urdocs/Indonesia_Report.pdf [09.06.2014].
- 14 Vgl. Sukamto, B. (2007): Flutwelle in Jakarta; TU International, URL https://www.alumni.tu-berlin.de/fileadmin/Redaktion/ABZ/PDF/TUI/60/sukamto_tui_60.pdf [10.03.2014].
- 15 Vgl. Ernst, S. (2006).
- 16 Vgl. Lenz, M. (2008): Jakartas Untergang, URL <http://www.spektrum.de/alias/stadtentwicklung/jakartas-untergang/975254> [10.03.2014].
- 17 Vgl. Lauch, Z. (2012): Wenn die Flüsse über die Ufer treten - Wasserverschmutzung in Jakarta. Deutsche Welle.
- 18 Dr. Fauzi Bowo. Persönliches Gespräch. 04.02.2014, Jakarta.
- 19 Vgl. Jakarta Global Government (2014): Jakarta Urban Transport Problems and Their Environmental Impacts, International Climate Change Workshop on Research Priorities and Policy Development, URL <http://www.ui.ac.id/download/apru-awi/jakarta-local-government.pdf> [10.03.2014].
- 20 Bascharul Asana, Leiter des TÜV Rheinlands, Indonesien. Persönliches Gespräch, 21.03.2014, Jakarta.
- 21 Vgl. Saragih, S. (2012): Jumlah Kendaraan Berlebih, URL http://www.indii.co.id/upload_file/201207030947530.Jumlah%20Kendaraan%20Berlebih.pdf [10.04.2014].
- 22 Vgl. Jakarta Post (2013): Air pollution in city reaches alarming level, URL <http://www.thejakartapost.com/news/2013/06/10/air-pollution-city-reaches-alarming-level.html> [03.04.2014].
- 23 Vgl. Lauch, Z. (2012): Wenn die Flüsse über die Ufer treten - Wasserverschmutzung in Jakarta. Deutsche Welle.
- 24 Vgl. Ebd.
- 25 Vgl. Udem, M. (2009): Wasting Away. Behind Jakarta's Trash Problem, URL <http://www.mercycorps.org/press-room/clips/wasting-away-behind-jakarta%E2%80%99s-trash-problem> [25.04.2014].
- 26 Vgl. Koran Kompas (2014): Kampung Bersih, URL <http://megapolitan.kompas.com/read/2014/05/09/1516095/Warga.Kampung.Deret.Cilincing.Tak.Sabar.Nik.mati.Air.Bersih> [10.06.2014].
- 27 Masaaki, O. (2013): Jakarta's Local Politics and Its Institutional Lack of Democracy. Kyoto: CSEAS.
- 28 Vgl. LP3ES (2007): Fauzi Bowo Projected to Become the New Jakarta Governor, URL [http://www.gndem.org/sites/default/files/Fauzi Bowo Projected to Become the New Jakarta Governor.pdf](http://www.gndem.org/sites/default/files/Fauzi%20Bowo%20Projected%20to%20Become%20the%20New%20Jakarta%20Governor.pdf) [26.04.2014].
- 29 Vgl. Dinkelaker, S. (2008): Islamisierung von Politik und Gesellschaft in Indonesien: Moralisierung, Akteure und Gegenstrategien. Watch Indonesia e.V.
- 30 Vgl. Stevens, A. (2008): Fauzi Bowo, Governor, Jakarta, Indonesia, URL <http://www.citymayors.com/mayors/jakarta-mayor.html> [26.04.2014].
- 31 Vgl. Flor, A. (2012): Jakarta – Neuer Gouverneur, Neue Hoffnung, in: SUARA, Nr. 3/2012, S. 15
- 32 Vgl. Global Indonesian Voices (2014): Takeaways from 2014 Indonesian Legislative Election, URL <http://www.globalindonesianvoices.com/12503/takeaways-from-2014-indonesian-legislative-election/> [28.04.2014].
- 33 Vgl. Republika (2013): Kinerja Jokowi-Ahok Dinilai Fenomenal, URL <http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/13/10/17/musql8-kinerja-jokowiahok-dinilai-fenomenal> [23.04.2014].

„Mein Jerusalem“

Mir erscheint Jerusalem zunehmend als ein Ort, zu dem fast jeder eine Meinung hat. Nicht jede Meinung trifft zu. Nicht jede Erwartung wird erfüllt. Manchmal schadet auch der Aufenthalt. *„Since 1980, Jerusalem's psychiatrists have encountered an ever-increasing number of tourists who, upon arriving in Jerusalem, suffer psychotic decompensation. (...) On average, 100 such tourists are seen annually, 40 of them requiring admission to hospital.“*¹ So warnte mich auch schon der Münchener Fahrer bei meiner Ausreise vor der Stadt und dem Umzug dorthin. „Sie lesen doch die Bibel?“

Richard Asbeck, Auslandsmitarbeiter in Jerusalem, Israel

¹ Durst et. al. (2000): Jerusalem syndrome, The British Journal of Psychiatry, S. 86.

JERUSALEM – STADTENTWICKLUNG AUF BESETZTEM GEBIET

RICHARD ASBECK ||

Vor mehr als 5.000 Jahren hinterließen Menschen nachweisbare Spuren an dem Ort, wo sich heute Jerusalem befindet. Seitdem galt Jerusalem sicherlich phasenweise bei seinen Zeitgenossen als eine ‚Megastadt‘. Auch war Jerusalem in der Vergangenheit bereits eine international anerkannte Hauptstadt. Gegenwärtig sieht die Lage jedoch anders aus. Mit kaum mehr als 800.000 Einwohnern hat Jerusalem rein quantitativ betrachtet den Beinamen *mega* nicht verdient. Zudem verbietet der bisher ungeklärte israelisch-palästinensische Konflikt der deutschen Außenpolitik, Jerusalem als eine Hauptstadt anzuerkennen – weder als eine israelische, noch als eine palästinensische.

Doch bleibt das dreimal heilige Jerusalem aus religiöser Perspektive *mega*. Für die drei monotheistischen Weltreligionen ist Jerusalem wichtiger oder wichtigster Ort. Judentum, Christentum und Islam beeinflussen mit ihrem religiösen Wahrheitsanspruch auch die städtebauliche Entwicklung. Noch mehr beeinflussen jedoch die israelische und palästinensische Nationalbewegung, die sich aus den religiösen Überzeugungen durchaus ableiten lassen, die urbane Entwicklung Jerusalems. Die Stadt muss eine große Ansammlung an religiösen und politischen Identitäten ertragen. Insofern kann anhand von Jerusalem lediglich (und auf keinen Fall exemplarisch) gezeigt werden, wie im Einzelfall spirituelle und machtbezogene Überzeugungen die urbane Entwicklung einer Stadt beeinflussen.

Jede Darstellung Jerusalems ist wegen der multiplen Identität der Stadt *per se* unvollständig und unausgewogen. Die Unvereinbarkeit der Narrative und der immer auch intolerante Wahrheitsanspruch von Religion schaffen eine Polarisierung, die eine ausgewogene Darstellung praktisch nicht erlaubt. Dies gilt besonders in einer Zeit, in der Friedensinitiativen ermüden und der Sinn nach Ausgleich, Kompromiss und Versöhnung kaum zu spüren ist. Vorliegender Beitrag versucht daher gar nicht erst, auf die konträren Narrative einzugehen oder ausgeglichene Antworten zu suchen. Vielmehr werden rein selektiv drei urbane Tendenzen beschrieben, die sich neben vielen anderen Entwicklungen jüngst ereignen. Zunächst soll über die *Gentrifizierung* Jerusalems gesprochen werden, die vor allem entlang der Waffenstillstandslinie von 1949 und dem umgebenen Niemandsland zu sehen ist. Diese umfangreichen öffentlichen und privaten Investitionen stehen im starken Kontrast zu den infrastrukturellen Bedürfnissen in den jüdisch-ultraorthodoxen und arabischen Stadtvierteln mit ihrem überdurchschnittlich hohen Bevölkerungswachstum. Daher soll im zweiten Abschnitt über die demographische Zusammensetzung und ihre Auswirkung auf die Stadtentwicklung gesprochen werden. Da die sozio-ökonomische Forderung nach bezahlbarem Wohnraum zu einer Ausweitung des Stadtgebietes führt, soll drittens über die steigende Urbanisierung in den Vorstädten und die jüdische Besiedelung Ost-Jerusalems gesprochen werden. Hierdurch

lässt sich ableiten, welche Prioritäten die amtierenden Stadtplaner verfolgen.

Gentrifizierung der Innenstadt nach dem Sechstagekrieg

Das Waffenstillstandsabkommen von 1949 teilte Jerusalem entlang der so genannten „Grünen Linie“. West-Jerusalem wurde Teil des ein Jahr zuvor ausgerufenen israelischen Staates und völkerrechtlich anerkannt. Ost-Jerusalem wurde vom Haschemitischen Königreich Jordanien annektiert, international aber nur von Großbritannien und Pakistan anerkannt. Zwischen den beiden Stadtgebieten entstand durch einen gespaltenen Verlauf der Grünen Linie ein Niemandsland. Wie so häufig waren die Wohngebiete, die direkt an das Niemandsland angrenzten, gelegentlichen Feuergefechten ausgesetzt. Daher gehörten die angrenzenden Stadtteile entlang des Niemandslands lange Zeit nicht zu den bevorzugten Wohngebieten Jerusalems. Auf israelischer wie auf jordanischer Seite verkamen die Wohngebiete zu wenig gepflegten Gegenden. An den äußeren Mauern mehrten sich die Einschläge von Kleinfeuerwaffen. Nur sozio-ökonomisch schlechter gestellte Schichten gingen das Risiko ein, diese Stadtviertel zu bewohnen.

Der Anblick des Niemandslandes war trist. Sari Nusseibeh, bis vor kurzem Präsident der Al-Quds Universität und führender palästinensischer Intellektueller, beschreibt in seiner autobiographischen Betrachtung den Blick aus der jordanisch besetzten Altstadt auf das Land zwischen den beiden Stadtteilen:

"Unser Haus grenzte also unmittelbar an jenen öden, von den Vereinten Nationen und Sicherheitsunterhändlern ziemlich unbeholfen als "Niemandsland" bezeichneten Streifen, der unseren Teil Ostjerusalems von Mea Shearim, dem von den Haredim (wörtlich ‚die von Ehrfurcht Ergriffenen‘) bewohnten Stadtteil, trennte. Zwischen unserer Gartenmauer und dem Staat Israel befanden sich ein verlassenes, halb zerstörtes und

zerschossenes Betongebäude, ein UN-Beobachtungsposten, der zugleich Grenzstation war, sowie verstreut herumliegende Steine und zwischen den Landminen wachsende Disteln. Außerdem gab es einen Weinstock, der die vielen Kämpfe überlebt hatte. Im Frühjahr starrte ich stundenlang auf die jungen Blätter, und im Herbst sah ich zu, wie die saftigen Trauben reiften.“¹

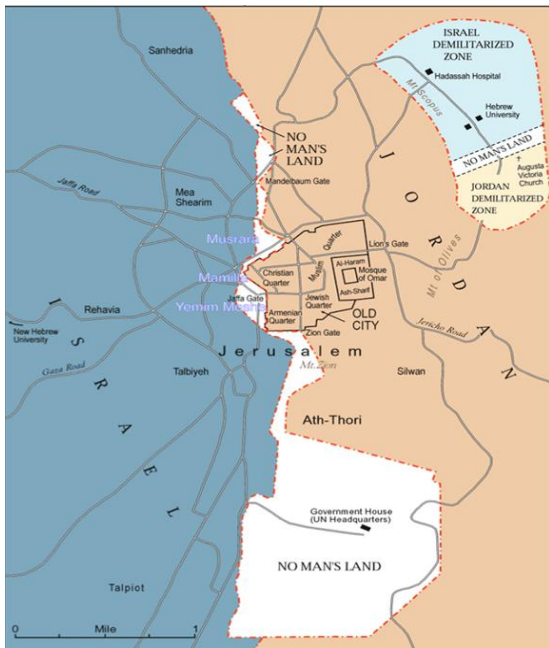
Erst 1967 änderte sich die Situation nach dem Sechstage-Krieg. Der Präventivschlag Israels gegen drei arabische Armeen leitete die israelische Besatzung und Besiedelung Ost-Jerusalems, des Westjordanlandes und der Golan-Höhen ein. Mit der Ausdehnung israelischer Gesetzgebung und Rechtsprechung auf Ost-Jerusalem legte Israel im Jahre 1969 schließlich die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung des Niemandslandes nach eigenen Vorstellungen.

Diese städtebauliche Entwicklung kann in zwei Phasen eingeteilt werden. Zunächst wurden die Grundbedürfnisse der Stadt durch den Bau belastbarer Straßen gestillt. Diese verkehrstechnisch wichtigen Neuerungen konnten erst mit der *de facto* Annexion Ost-Jerusalems beginnen, da vorher kein Straßenbau im Niemandsland möglich war. Eine verkehrstechnisch wertvolle Achse von Norden nach Süden wurde durch die hügelige Stadt gebaut, die zum ersten Mal Jerusalem mit den neuen, israelisch besetzten Gebieten im Norden, Osten und Süden der Stadt verband. Diese Konzentration auf wichtige verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen verzögerte eine zügige Entwicklung des Niemandslandes. Vielmehr stand der Bau der neuen Verkehrsader dem sofortigen Bau luxuriöser Wohngebieten, die heute die Stadt entlang der Grünen Linie schmücken, im Weg.

Dies änderte sich erst, als die israelischen Planer begannen, Ost-Jerusalem in das Konzept der „ewig ungeteilten Hauptstadt des jüdischen Staates“ einzupassen. In diesem Sinne wurde es zunehmend wichtiger, den Zugang zur Altstadt von den jüdischen Wohnvierteln West-Jerusalems aus zu verbessern. Folglich musste die neu geschaffe-

ne Nord-Süd-Verkehrsachse (Atarot-Talpiyot-Achse) durch West-Ost-Zugänge für Fußgänger überbrückt werden. Dies führte zu einer Stadtentwicklung, die eine fußgänger- und tourismusfreundliche Wirkung hatte und die Wohnqualität und den Immobilienwert in manchen Gegenden West-Jerusalems erheblich steigern ließ.

Geteiltes Jerusalem 1948-1967



Quelle: PASSIA - Palestinian Academic Society for the Study of International Affairs, URL <http://www.passia.org> (30.04.2014), ergänzt durch eigene Eintragungen.

Spätestens seit dem Besuch des deutschen Kaisers Wilhelm II. im Jahr 1898 sind auch brachiale Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs zur Jerusalemer Altstadt nicht unbekannt. Um erhobenen Hauptes auf seinem Schimmel reitend Einzug in die Altstadt zu erhalten, ließ Kaiser Wilhelm eine Rampe zu einer Bresche neben dem Jaffa-Tor aufschütten. Heutige Maßnahmen orientieren sich ebenfalls an den Bedürfnissen eines Souveräns und reagieren zeitgemäß auf Bürger-, Konsum- und Geschäftsinteressen. Der Ausbau von Einkaufsbezirken, luxuriösen Wohngebieten und Tourismusattraktionen ist das Resultat. Besonders auffallend ist diese Entwicklung in den Stadtgebieten Yemin Moshe, Mamilla und perspektivisch auch in Musrara.

Yemin Moshe: Dieses Gebiet wurde als eines der ersten Stadtgebiete *extra muros* 1891 von dem englischen Philanthropen Lord Montefiore gegründet, um die Lebensqualität der Juden von Jerusalem anzuheben. Aufgrund von nächtlichen Angriffen beduinischer Araber wurde der Wohnraum aber erst dann wirklich nachgefragt, als Lord Montefiore begann, neben dem kostenlos gestellten Wohnraum auch noch ein Gehalt für die tatsächliche Bewohnung von Yemin Moshe zu finanzieren. Erst nach 1967 wurde die Gegend deutlich aufgewertet. Eine Begrünung der Umgebung und die Renovierung des Wohnraums ließ Yemin Moshe nun zu einem der teuersten Wohngebieten Jerusalems werden. Aufgrund der Nähe zur Klage-mauer in der Altstadt wird dieser Wohnraum vornehmlich von betuchten Juden aus dem Ausland nachgefragt. Diese Klientel, die in der Lage ist, auch Quadratmeterpreise von gegenwärtig mehr als 15.000 EUR zu zahlen, wohnt die meiste Zeit des Jahres allerdings nicht in Jerusalem. So ist das Viertel abgesehen von den hohen jüdischen Feiertagen und den Besuchen von Touristen häufig verwaist.

Mamilla: Diese Gegend zwischen der westlichen Altstadtmauer auf der einen Seite und einem mamlukischen Friedhof sowie alten herodianischen Wasserreservoirs auf der anderen Seite hat ebenfalls eine deutliche Metamorphose erlebt. Wie Yemin Moshe wurde das Stadtviertel Mamilla im 19. Jh. als eine Wohngegend *extra muros* geschaffen. Diese Gegend wurde gleichermaßen von jüdischen und arabischen Einwohnern bewohnt. Nach dem Waffenstillstandsabkommen von 1949 befand sich das Viertel westlich bzw. auch innerhalb des Niemandslandes. Es lag in Reichweite der jordanischen Artillerie, die nun die nur noch magere städtebauliche Perspektive für das Stadtviertel bestimmte. Die beschädigte, ja gefährliche Bausubstanz wurde schließlich vor allem von Juden aus orientalischen Ländern bewohnt, die über nur wenig Mittel für eigenständige Baumaßnahmen verfügten. Aller-

dings zog die zentral gelegene Bausubstanz mit geschichtlichem Charakter die Aufmerksamkeit von Stadtentwicklern auf sich, nachdem die Kanonen zu schweigen begannen. Nach langen Auseinandersetzungen konnten die Stadtbehörden eine Umsiedelung von 600 jüdischen Familien erwirken und überließen die Stadtentwicklung von Mamilla einem privaten Firmenkonsortium. Im Jahre 2007 wurde die Mamilla-Einkaufszone – aufbauend auf alter Bausubstanz und erheblich durch kommerzielle Zonen und Fünfsternehotels ergänzt – eröffnet. Diese Ost-West Achse führt nun Fußgänger und Touristen unmerklich über die Nord-West-Verkehrsachse durch die Bresche am Jaffator in die Altstadt von Jerusalem.

Musrara: Ob Musrara einen ähnlichen Weg einschlagen wird wie Mamilla und Yemin Moshe, ist noch nicht klar. Die Zutaten für eine baldige *Gentrifizierung* sind bereits zu erkennen. Einzelne renovierte Altbauten, Präsenz von Künstlern und Studenten weisen in diese Richtung. Nur trennt die Verkehrsachse Atarot-Talpiyot Musrara massiv von der Altstadt, so dass eine Fußgängeranbindung nur durch den Bau von entsprechender Brückeninfrastruktur denkbar wäre. Weiterhin sind die angrenzten Stadtviertel Batei Nitin und Bab al-Zahra fast ausschließlich von ultra-orthodoxen und arabischen Bewohnern bewohnt, so dass ein direktes ‚*Upgrading*‘ von Musrara nicht selbstverständlich ist. Dennoch: auch im Falle der Entwicklung der Stadtviertel Yemin Moshe und Mamilla hat erst die Kombination von Umsiedlungspolitik sowie die Bereitstellung privatwirtschaftlicher Investments die *Gentrifizierung* eingeleitet. Dies ist für Musrara zumindest nicht auszuschließen.

Die drei oben genannten Stadtviertel sind beispielhaft für die städtebauliche Entwicklung im Niemandsland zwischen West-Jerusalem und der Altstadt. Die Städteplaner verwirklichten hierdurch ihr Ziel, eine moderne Stadt mit tiefem geschichtlichen Bezug in alten Mauern und Gemäuern zu schaffen. Hierbei wurde versucht, die

Altstadt in das mehrheitlich jüdische West-Jerusalem zu integrieren. Aus israelischer Sicht sollte Jerusalem als vereinte Hauptstadt eines jüdischen Staates geschaffen werden. Verlassene religiöse Orte wie Moscheen und Friedhöfe blieben in der Nähe von Mamilla zurück, sind aber zunehmend Vandalismus rechtsradikaler und krimineller Mitbürger ausgesetzt.

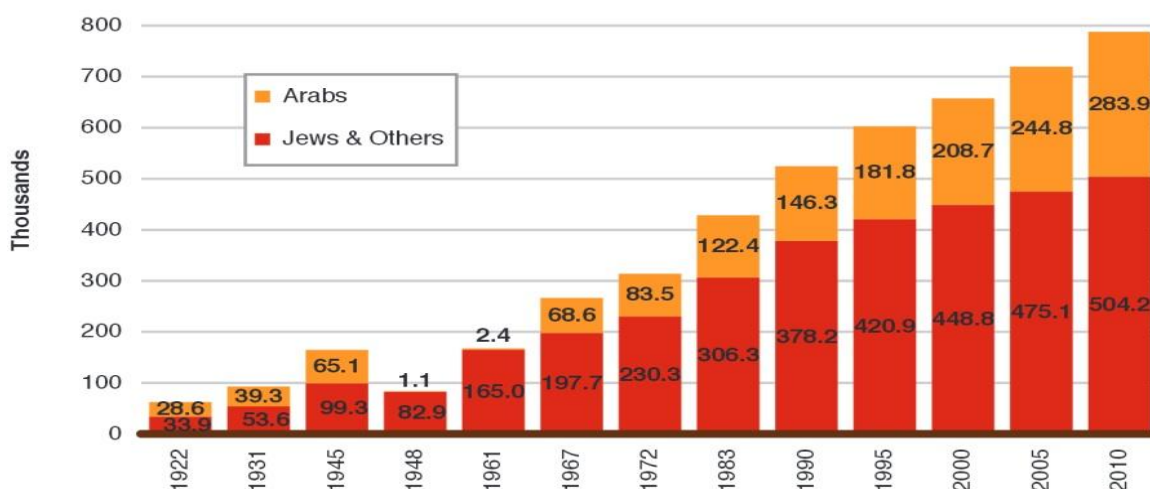
Das Niemandsland ist zu einem präsenten und viel besuchten Highlight Jerusalems geworden, dessen völkerrechtlich umstrittener Status nicht mehr zu erkennen ist. Dagegen fällt das sozio-ökonomische Niveau vieler anderer Stadtteile rapide ab. Dies wird um so deutlicher, je mehr ein Fortzug der Jerusalemer säkularen Mittelklasse in den Großraum Tel Aviv zu beobachten ist.

Demographische Entwicklung Jerusalems seit 1967

Mit der Einnahme Ost-Jerusalems änderte sich das demographische Verhältnis zwischen Juden und Arabern. Nach der Einnahme Ost-Jerusalems durch Israel kamen zu den rund 200.000 jüdischen Bewohnern West-Jerusalems weitere 69.000 arabische Bewohner hinzu. Die Gesamtbevölkerung verteilte sich 1967 auf 74 Prozent Juden und 26 Prozent Araber. Im Laufe der Zeit hat sich aber das Verhältnis zugunsten eines gewachsenen arabischen Bevölkerungsanteils geändert. Die Grafik zeigt einen deutlichen Anstieg der arabischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung in Jerusalem. Der Anteil der Arabischen Bevölkerung in Jerusalem (36 Prozent) ist dabei im Vergleich zur Arabischen Bevölkerung in ganz Israel (20 Prozent), Haifa (zehn Prozent), und Tel Aviv (vier Prozent) sehr hoch.²

An dieser Stelle sollte auch auf die eigentümliche staatsbürgerrechtliche Situation von Ost-Jerusalemern eingegangen werden, da ihr rechtlicher Status mittelbar Einfluss auf Demographie und Stadtentwicklung hat. Nach der Eroberung Ost-Jerusalems erteilte Israel den arabischen Einwohnern ein per-

Population of Jerusalem, by Population Group, 1922-2010



Quelle: Choshen et. al. (2012): Jerusalem: Facts and Trends 2012, Jerusalem Institute for Israel Studies, URL <http://www.jiis.org/upload/facts-2012-eng.pdf> [30.04.2014].

manentes Aufenthaltsrecht in Israel. Nach internationalen Übereinkommen konnte Israel den Bewohnern Ost-Jerusems eine verpflichtende Annahme der israelischen Staatsbürgerschaft gegen den eigenen Willen nicht auferlegen, sondern lediglich anbieten. Die israelische Staatsbürgerschaft wurde in der Vergangenheit jedoch kaum nachgefragt. Erst in jüngster Zeit ist die Nachfrage nach der israelischen Staatsbürgerschaft, die in palästinensischen Kreisen oftmals noch als eine Art Verrat betrachtet wird, gestiegen.

Ohne israelische Staatsbürgerschaft droht arabischen Ost-Jerusalemern jedoch immer auch der Verlust des Aufenthaltsrechts. Mit jeder Ausreise aus Israel müssen Ost-Jerusalemern bereits eine Rückkehrgenehmigung beantragen, wenn sie wieder nach Israel zurückkehren wollen. Auch ist der Nachweis eines tatsächlichen Lebensmittelpunktes in Ost-Jerusalem für eine Beibehaltung des Aufenthaltsrechts verpflichtend. Selbst längere Aufenthalte außerhalb des Stadtgebietes können zum Verlust des Aufenthaltsrechts führen. Da gerade die zunehmend beengte Wohnsituation in den arabischen Teilen Ost-Jerusems zu einem Verlassen des Stadtgebietes animiert, wurden seit 1967 nach Schätzungen palästinensischer Organisationen rund 86.000 Ost-Jerusalemern die Aufenthaltsgenehmigung entzogen.³ Parallel drängt der sinkende Lebensstandard und das steigende Risiko eines Verlustes des Aufenthaltsstatus viele Ost-Jerusalemern dazu, eine israelische Staatsbürgerschaft zu beantragen. Beide Prozesse sind im Interesse der Stadtverwaltung, die eine Stadt von Staatsbürgern mit allen Rechten und Pflichten verwalten möchte.

Aus städtebaulicher Perspektive hat diese Entwicklung vor allem zwei Auswirkungen. Zum einen wird von der Bevölkerung in Ost-Jerusalem ein fortgesetzter Aufenthalt in beengten Wohnverhältnissen über Gebühr toleriert, um das Aufenthaltsrecht zu sichern. Hierdurch wird das zwischenmenschliche Zusammenleben und die Infrastruktur extrem belastet. Übervölkerung und Slumbildung sind die Folge. Zum anderen trägt die Ablehnung der israelischen Verwaltungsstrukturen durch Ost-Jerusalemern auch zu einer fortwährenden Verschlechterung des staatlichen Dienstleistungsangebots bei.

Auch wenn die Bewohner Ost-Jerusems Anspruch auf Gesundheitsvorsorge haben und ein autonomes Schulsystem vom israelischen Staat gefördert wird, sind die Wohnverhältnisse in manchen arabischen Staat-

vierteln zunehmend prekär. Die Kinderarmut von arabischen Kindern in Ost-Jerusalem liegt nach Aussage der Vereinten Nationen jüngst bei 84 Prozent.⁴

Die andere Bevölkerungsschicht Jerusalems, die verstärkt im Prekariat lebt, ist diejenige der ultra-orthodoxen Juden (Haredim). Das demographische Wachstum dieses Bevölkerungsteils liegt mit durchschnittlich 6,2 Kindern pro Frau (2009) deutlich höher als das durchschnittliche israelische Wachstum mit weniger als drei Kindern. Insofern hat sich der Bevölkerungsanteil von Haredim an der Gesamtbevölkerung in Israel in den letzten 20 Jahren von sechs auf zwölf Prozent verdoppelt. In absoluten Zahlen bezeichnen sich derzeit nach Schätzungen knapp eine Million Israelis als ultra-orthodox. Im Jahr 2011 lebten 169.000 Haredim in Jerusalem und stellen 20 Prozent der Gesamtbevölkerung bzw. 34 Prozent der jüdischen Bevölkerung der Stadt.⁵

Da die Haredim zumeist in eigenen Stadtvierteln wohnen, in denen sie den Alltag und ein (aus ihrer Sicht) angemessenes Verhalten durchsetzen können, sind in Jerusalem eigene Mikrokosmen für Haredim entstanden. Gesellschaftliche Normen werden hier vor allem an religiösen Feiertagen durchgesetzt, wenn beispielsweise die Schabbat-Ruhe oder eine Geschlechtertrennung anlässlich des Laubhüttenfestes eingefordert wird.

Die haredischen Viertel Mea She'arim, Geula, Har Nof und Rommema werden durch den Anstieg der Bevölkerungsdichte zunehmend beengt. Der Staat reagiert auf Forderungen nach Errichtung neuer Stadtviertel mit Bauprojekten, die aber nur noch außerhalb Jerusalems umgesetzt werden können. Die neuen Stadtviertel erfüllen dabei nicht die Klischees eines Stetl-Charakter, ähnlich dem berühmten ultra-orthodoxen Viertels Mea She'arim. Vielmehr werden zunehmend moderne, religiöse Stadtviertel wie zum Beispiel Neve Ya'akov auf halben Weg nach Ramallah errichtet, die aus strategischer Sicht den Ring jüdischer Siedlungen um Jerusalem vervollständigen. Während für die anschwellenden Stadtviertel Ost-Jerusalems

kein Ventil in Form von neu geschaffenen Wohnraum geöffnet wird, wächst der jüdische Wohnraum in Siedlungen in Ost-Jerusalem erheblich. So wurde seit 1967 mit strategischem Weitblick eine systematische Judaisierung Ost-Jerusalems begonnen.

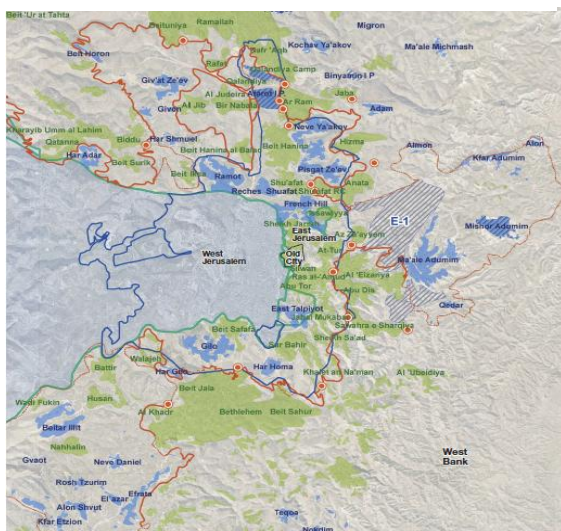
Ausdehnung Jerusalems und Siedlungspolitik

Eine natürliche Ausdehnung Jerusalems ist allein schon aus geologischen Gründen schwierig. Rund 800 Meter über dem Meeresspiegel liegt Jerusalem direkt am westlichen Rand des Jordangrabens, der im Pleistozän zwischen der afrikanischen und asiatischen Platte einbrach. Neben diesem Grabenbruch in Nord-Süd-Richtung hat die Erdkruste den tektonischen Spannungen auch im rechten Winkel zum Jordangraben nicht standgehalten. Hierdurch ist die Erdkruste ebenfalls in Ost-West-Richtung abschnittsweise eingebrochen.

Dieser Einbruch der Erdkruste ist aus verteidigungspolitischer Sicht für die jeweiligen Stadtherren sicherlich ein Segen und wird von den Festungsbauern seit Jahrtausenden geschätzt. Für Stadtentwickler der Gegenwart ist die zerklüftete Topographie jedoch ein Fluch. Das Kidron-Tal im Süden der Altstadt, in dem in dunkler kanaanitischen Vorzeit dem Gott Moloch Kindopfer entgegengebracht wurden, lässt beispielsweise eine kontinuierliche Besiedelung *extra muros* genauso wenig zu wie das Sorek Tal nördlich der Altstadt.

Diese geologische Beschaffenheit beeinflusst auch die strategische Stadtplanung Israels nach der Eroberung Ost-Jerusalems im Sechstage-Krieg. In ihrem wissenschaftlichen Beitrag zur Raumforschung beschreiben Helbrecht/Ruppe/Dirksmeier (2012) das Kalkül des Militärs bezüglich der Entwicklung Jerusalems. Die neue „Grenzziehung wurde durch zwei Aspekte geleitet: der Einbeziehung von Höhen in das Stadtgebiet zu einer Optimierung der Verteidigungsfähigkeit der Stadt und eine Maximierung der Stadtfläche bei gleichzeitiger Minimierung der arabischen Bevölkerung.“⁶

Ausdehnung Jerusalems und Siedlungen



Quelle: Just Vision (2014): Terrestrial Jerusalem, URL <http://www.justvision.org/sites/justvision.org/files/TJ%20Map.png> [30.04.2014].

Nach dem Präventivschlag Israels gegen Ägypten, Syrien und Jordanien im Jahre 1967 „wurden zunächst mit etwa 23,3 Quadratkilometern Land etwa 35 Prozent der Gesamtfläche für öffentliche Zwecke konfisziert. Auf diesen Flächen entstanden seitdem insgesamt 15 israelische Siedlungen mit rund 60.000 Wohneinheiten und 193.000 ausschließlich jüdischen Bewohnern im Jahr 2008.“⁷ Diese Neuordnung Ost-Jerusalems kann in unterschiedliche Siedlungsprojekte unterteilt werden. Zum einen wurde die jüdische Besiedelung der Altstadt aus einer religiösen Motivation heraus initiiert. Weiterhin wurden Teile von Jerusalem, die bereits vor 1948 jüdisch gewesen waren, in die vereinte Stadt wieder eingegliedert. Schließlich floss viel Energie und Aufwand in die Errichtung von massiven Siedlungsblöcken, die tief in die Judäische Wüste hineinragen. Zur Illustration dieser drei Besiedelungsarten wird die Entwicklung des marrokanischen Viertels der Altstadt, der Stadtteil Gilo und der Siedlungsblock Ma'ale Adumim genannt.

Altstadt: Bereits im April 1968 erteilten israelische Stellen die Erlaubnis zur Evakuierung und Beseitigung des so genannten Marokkanischen Viertels direkt gegenüber

der Klagemauer. Dieser aus dem 11. Jahrhundert stammende Teil des muslimischen Altstadtviertels, in dem vor 1948 auch ca. 1.500 Juden lebten, wurde im Zuge der Kampfhandlungen in Mitleidenschaft gezogen. Die Konfiskation des Gebietes gegen eine Entschädigungszahlung von 200 Jordanischen Dinar pro Familie leitete die Beseitigung der restlichen Häuser und Ruinen ein. Anschließend schuf die Stadtverwaltung einen erweiterten Platz für den Besuch der westlichen Tempelmauer. Besonders in den letzten zwanzig Jahren versuchen Siedlerorganisationen, Wohneigentum auch in dem christlichen, muslimischen und armenischen Viertel der Altstadt zu erwerben, um dort jüdische Bürger anzusiedeln. Zankapfel wird verstärkt der Tempelberg, der nach der israelischen Eroberung der Altstadt unter administrativer Aufsicht des jordanischen Königreiches blieb. Die jordanische Administration erlaubte den Zutritt aber nicht das Gebiet von Nicht-Muslimen auf dem Tempelberg. Jüngst häuften sich israelische Forderungen nach Ausweitung der israelischen Verwaltung auf den muslimischen Felsendom (Haram al-Sharif). Besuche von rechten Politikern und Aktivisten auf dem Tempelberg, die eine Übernahme Israels deklamieren, ereignen sich derzeit im Wochentakt. Im Frühjahr 2014 wurde der Tempelberg daher Schauplatz von häufigen Schlägereien zwischen den Provokateuren und Bewahrern.⁸

Gilo: Ein Beispiel für die Wiedereingliederung jüdischer Stadtviertel, die im Unabhängigkeitskrieg von 1948 unter jordanische Herrschaft gefallen waren, ist der Stadtteil Gilo. Das Stadtgebiet südlich von Jerusalem wurde bereits in den 1930er Jahren von zionistischen Einwanderern mehrheitlich per Landkauf erworben. Die Einwanderer wurden im Unabhängigkeitskrieg jedoch vertrieben. Erst 1973 wurde ein modernes Stadtviertel auf dem hügeligen Gebiet oberhalb von Jerusalem errichtet. Gilo trennt nun die palästinensischen Orte Beit Jala und Bethlehem von dem arabischen Stadtteil Beit Safafa. Das kontinuierlich

wachsende Stadtviertel wird inzwischen von mehr als 40.000 jüdischen Einwohnern bewohnt.

Ma'ale Adumim: Die Siedlungsblöcke östlich von Jerusalem unterscheiden sich von dem Stadtteil Gilo, das einen geschichtlichen Bezug zur zionistischen Einwanderung des 20. Jahrhunderts hat. So wurde beispielsweise die Siedlung Ma'ale Adumim von der Siedlerorganisation Gush Emunim auf einem Plateau östlich von Jerusalem gegründet. 1975 errichtete Gush Emunim mit 23 Familien eine provisorische Siedlung auf einer Felshöhe. Diese ist nach 40 Jahren auf eine Größe von 40.000 Einwohner angewachsen. Demographisch unterscheidet sich diese Siedlung dabei deutlich von den religiös motivierten Siedlern in der Altstadt Jerusalems. Die zumeist säkularen Bewohner von Ma'ale Adumim errichteten mit aktiver Unterstützung der israelischen Regierung eine Industriezone, die auf dem ehemals unbewohnten Felsplateau sogar einige kleine und mittlere Unternehmen anzog. Die hohe Lebensqualität, der billige Wohnraum, Arbeitsplätze und Unternehmertum steigern die Akzeptanz der Siedlung bei vielen jüdischen Israelis. Selbst im Nahost Friedensprozess wurde Ma'ale Adumim gemäß der so genannten Clinton-Parameter als einer der Siedlungsblöcke genannt, der im Rahmen von Gebietstausch bei einem Endstatusabkommen an Israel fallen würde.

Die palästinensische Seite hat den Clinton-Parametern und einem begrenzten Gebietstausch prinzipiell zugestimmt. Jedoch ist die Anzahl der Siedlungsblöcke stetig gestiegen. Neben Ma'ale Adumim wurde inzwischen ein Kranz von Siedlungsblöcken halbkreisförmig um Ost-Jerusalem errichtet. Die schiere Masse bebauten Landes lässt daher einen Landtausch zur Beilegung territorialer Streitigkeiten nur sehr begrenzt zu. Die territoriale Kontinuität eines palästinensischen Staates ist mit der derzeitigen Ausdehnung jüdischer Siedlungsblöcke nicht mehr zu vereinen. Der letzte Baustein, der einen zusammenhängenden palästinensi-

schen Staat gänzlich negieren würde, wäre die Bebauung des so genannten Gebietes „E1“ zwischen Ma'ale Adumim und Jerusalem. Bisher wurde dieses Gebiet – vor allem aufgrund von internationalem Protest – nicht bebaut.

Ausblick

Eine weitere Ausdehnung von Jerusalem steht vor politischen und geologischen Hindernissen. Zwar hat sich die Anzahl der Einwohner seit 1967 von 270.000 auf 800.000 Personen verdreifacht. Im internationalen Vergleich steht die Stadtgröße aber damit weit hinter anderen Beispielen zurück. Die projüdische Mittelallokation erreichte bisher eine Neuansiedelung von lediglich 200.000 jüdischen Israelis im Großraum Jerusalems. Gleichzeitig wurde das überdurchschnittlich hohe Bevölkerungswachstum der arabischen Bevölkerung durch freiwillige oder erzwungene Abwanderung gebremst.

Die Mittelallokation des kommunalen Budgets lässt aber deutlich erkennen, in welche Richtung die Stadtentwicklung steuert. Ruppe et. al. beschrieben die territoriale und demographische Zielsetzung, die von Israel nach der Eroberung Ost-Jerusalems angestrebt wurde. Demnach sollte durch die Einbeziehung von Höhen in das Stadtgebiet die Stadtfläche maximiert und gleichzeitig der Anteil der arabischen Bevölkerung minimiert werden. Da seit 1967 kein einziges neues Wohngebiet für arabische Bewohner geschaffen wurde und arabische Ost-Jerusalemiten nur in Ausnahmefällen in die neuen jüdischen Siedlungsblöcke ziehen, kann die territoriale Zielsetzung als erreicht gelten. Dagegen wurde das demographische Ziel nicht erreicht. Der Anteil der arabischen Bevölkerung ist trotz der extrem ungleichen Budgetverwendung gestiegen. Die Besserstellung jüdischer Viertel und die Vernachlässigung arabischer Viertel, die sich an der Aufteilung des Budgets und der Bereitstellung von staatlichen Dienstleistungen erkennen lässt, hat trotz allem nicht zu einem

Anstieg des jüdischen Bevölkerungsanteils in Jerusalem geführt.⁹

Parallel bleibt der Großraum Tel Aviv ein Magnet für die leistungsbereite jüdische Mittelschicht Israels und zieht mit seinem Arbeits- und Wohnangebot einen großen Personenkreis an. So ist der gelegentliche Spott der Tel Aviver zu verstehen, wenn sie sagen, das Beste an Jerusalem sei die Autobahn Nr. 1 – also die Ausfahrt vom 800 Meter hoch gelegenen Jerusalem hinab an die Küste. Dennoch bleibt Jerusalem mehr denn je der religiöse Anziehungspunkt aller drei monotheistischen Religionen und zieht weiterhin diejenigen an, die ihre Zukunft nicht nur im Diesseits suchen. Materielle und religiöse Gegensätze werden daher ein harmonisches Zusammenleben in Jerusalem auf absehbare Zeit beeinträchtigen.

|| RICHARD ASBECK

Auslandsmitarbeiter Israel

ANMERKUNGEN

- 1 Nusseibeh, Sari (2009): Es war einmal ein Land, Suhrkamp, Taschenbuch Verlag, S. 71.
- 2 Jerusalem Institute for Israel Studies (2012): Jerusalem: Facts and Trends 2012, URL <http://www.jiis.org/.upload/facts-2012-eng.pdf> [30.04.2014].
- 3 Palestinian Academic Society for the Study of International Affairs (2012): Passia Diary, Jerusalem, S. 408.
- 4 Vgl. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, 2013): The Palestinian economy in East Jerusalem: Enduring annexation, isolation and disintegration, S. 24, URL http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/gdsapp2012d1_en.pdf [30.04.2014].
- 5 Eigene Berechnung.
- 6 Ruppe et. al. (2011): Die Politisierung der Stadtplanung: die performative Rolle von Planungsinstrumenten in Konfliktzonen an Beispiel Jerusalem, Springer Spektrum.
- 7 Ebd.
- 8 Vgl. Caspit, Ben (2014): Temple Mount now central Israeli-Palestinian flashpoint, URL <http://www.almonitor.com/pulse/originals/2014/04/temple-mount-annexation-area-c-bennett-third-intifada.html> [30.04.2014].
- 9 2010 wurden neun Prozent des Budgets auf die Wohngebiete der palästinensischen Bevölkerung verwandt, die allerdings 35 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmacht; 50 Prozent der von Palästinensern bewohnten Häuser sind ohne Zugang zum Abwassernetz; lediglich 1,2 Prozent des Kulturretats sind für die palästinensische Bevölkerung vorgesehen. Vgl. Ruppe et. al. (2011).

„Mein Kairo“

Mein Kairo? Als ich vor fast 20 Jahren zum ersten Mal in Kairo war, stand ich im 20. Stock auf dem Balkon der Gastfamilie bei der ich damals gewohnt habe und dachte nach den ersten Erlebnissen in der Stadt und mit Blick über das schier unendliche beige-braune Häusermeer, dass ich für das vor mir liegende Auslandsjahr kein anderes Ziel brauche als hier zu sein. New York schien mir bei einem späteren Besuch im Vergleich zu Kairo schlicht langweilig.

Heute werde ich nur noch gelegentlich durch die Reaktionen mancher Besucher an diese ersten, absolut überwältigenden Eindrücke von Kairo erinnert. Nach vielen weiteren Aufenthalten kommt mir der tägliche Wahnsinn dieser Stadt, der Verkehr, das Chaos, der Dreck, die in jeder Hinsicht unfassbaren Extreme, ganz normal vor. In dieser zum Teil schon lebensfeindlichen Umgebung ist das Lebenselixier von Kairo seine Sinnlichkeit und die übergroße Menschlichkeit, auf die man hier allerorten stößt.

Auf Letzterer liegt allerdings durch die aktuelle politisch-gesellschaftliche Polarisierung und mehrere daraus resultierenden schrecklichen Ereignisse in den letzten Monaten ein tief-dunkler Schatten. Wenn ich mich heute durch die Stadt bewege, mit Menschen rede, einkaufe, am Schreibtisch oder in einer Besprechung sitze, ist das Wissen darum, was an manchen Plätzen dieser Stadt kürzlich geschehen ist, oder um die Zustände in den Gefängnissen, oder die Bilder von ausgebrannten Kirchen ein ständiger Begleiter. Kairo hat damit ein Stück seiner Menschlichkeit verloren.

Nina Präsch, Auslandsmitarbeiterin in Kairo, Ägypten

KAIRO - DIE MUTTER DER WELT

NINA PRASCH ||

Wenn ein Kairener in anderen Landesteilen Ägyptens gefragt wird, wo er herkommt, so würde er mit dem kurzen Wort *Masr* antworten. *Masr* ist das arabische Wort für Ägypten, es wird jedoch auch synonym für die Hauptstadt verwendet. Die Gleichsetzung der Begriffe ist nur ein kleines Beispiel für die Zentralisierung und herausragende Bedeutung der Metropole Kairo, die mittlerweile zu einer Megastadt herangewachsen ist. Mit dem Bevölkerungswachstum steigen die Probleme, die zusätzlich aufgrund der momentan schwierigen Wirtschaftslage weiter verschärft werden.

Die politisch-geographischen Fakten Ägyptens und seiner Hauptstadt

Ägypten zählt derzeit knappe 87 Millionen Einwohner, ist aber dreimal so groß wie Deutschland.¹ Die Verteilung der Bevölkerung im Land steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der zentralen Wasserquelle Ägyptens, dem Nil, sodass die meisten Städte im Niltal und -delta gezählt werden können. Im Kontrast dazu stehen die fast menschenleeren Wüstengebiete, die 96 Prozent der Landesfläche einnehmen.² Der physische Gegensatz zwischen fruchtbarem Land und trockener Wüste hat Ägypten in seiner kulturgeschichtlichen Entwicklung bis heute geprägt. Der Nil ist unbestritten die Lebensader des Landes, denn in keinem anderen Land sind die Einwohner so unmit-

telbar vom Wasser eines einzigen Stromes abhängig wie in Ägypten.

In der Hauptstadt mit umliegendem Ballungsraum leben derzeit geschätzte 20 Millionen Einwohner; dies entspricht fast 40 Prozent aller der in Städten wohnenden Bevölkerung Ägyptens. Folglich ist Kairo, gemessen an der Einwohnerzahl, nach Lagos die zweitgrößte Stadt Afrikas.³ Weitere Städte in Ägypten wie beispielsweise Alexandria mit seinen vier Millionen Einwohnern wirken dadurch im Vergleich geradezu klein. Zwar gab es unter den ägyptischen Städten verschiedene Wachstumsdynamiken, jedoch blieb Kairo durchgehend an der demographischen Spitze, behielt über die Jahre bis heute eine unveränderte, herausragende Position und hat durchweg die höchsten Zuwachsraten verzeichnet.⁴

In der Literatur wird mit Kairo zumeist das gesamte Stadtgebiet bezeichnet, welches sich jedoch weit über die Grenzen des Gouvernorates *Kairo* erstreckt. So umfasst die Stadt auch Teile der benachbarten Gouvernorate *Giza* welches sich auf der Westseite des Nils befindet und *Qalubiya* im Norden. Somit kann Kairo nicht als administrative Einheit gesehen werden, da sich das Stadtgebiet über drei einzelne Städte erstreckt, die mit der Zeit zu einer großen zusammengewachsen sind.

Der urbane Ballungsraum der Hauptstadt zieht sich auf beiden Seiten des Nils entlang

und erstreckt sich von den Pyramiden im Südwesten der Stadt bis zum internationalen Flughafen im Nordosten. Insgesamt ergibt dies eine Distanz von 30 Kilometern. Die Stadtfläche ist somit kleiner als die der deutschen Hauptstadt Berlin, zählt jedoch ein Vielfaches an Einwohnern.

Bevölkerungspolitische Maßnahmen, die dem starken Wachstum entgegenwirken sollten, hatten nur teilweise Erfolg. Das sich mit der Zeit verbessernde Gesundheitssystem führte zu einer steigenden Lebenserwartung und zu einer sinkenden Sterberate. Dies hatte zur Folge, dass über die Jahre die Größe der pro Kopf verfügbaren Bewässerungsfläche stetig sank und der Agrarsektor aufgrund dessen schon lange nicht mehr die Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln decken kann.⁵ Bei gleichbleibendem Bevölkerungswachstum muss deshalb damit gerechnet werden, dass es in Zukunft zu einem Defizit in der nationalen Nahrungssicherheit kommen kann, falls Importhilfen aus dem Ausland ausbleiben sollten. Eine große Abhängigkeit besteht hierbei zu den USA, die 90 Prozent des Weizenimportes decken.⁶

Ägypten war über die Jahre hinweg ein reines Agrarland, jedoch ging zeitgleich mit dem Wachstum eine Verschiebung der Verteilung der Bevölkerung zwischen Stadt und Land mit ein. Der verstärkte Zuzug in die Städte begann 1950 aufgrund der Vielzahl an staatlichen Projekten im Industrie- und Siedlungsbereich. Ein weiterer Grund findet sich in der wirtschaftlichen Liberalisierung ab den 1970er Jahren.⁵ Die unter Sadat vorgenommene Öffnung der zuvor eher sozialistischen Planwirtschaft nach Außen lockte auch viele ausländische Unternehmen nach Ägypten und hier insbesondere nach Kairo.⁷ Nicht zu vergessen sind neben den Binnenmigranten die Migranten aus den umliegenden Ländern, die nach Kairo kommen um Arbeit zu finden.

Diese Faktoren hatten zur Folge, dass sich allein in der Zeit zwischen 1950 und 1990 die Einwohnerzahl Kairos, mit einem Sprung von drei auf zehn Millionen, mehr als verdreifacht hat.

Das Bevölkerungswachstum entzieht sich weitestgehend - trotz einiger staatlicher Maßnahmen im Bereich Familienplanung - der staatlichen oder kommunalen Kontrolle. Mit diesem nahezu ungebremsten Zuwachs an Einwohnern konnte die staatlich gesteuerte Stadtentwicklung nicht Schritt halten und so leben fast 60 Prozent der Bevölkerung Kairos in informellen Wohnvierteln.⁸ Diese umfassen selbsterrichtete Bauten von innerstädtischen Backsteinhäusern mit Strom und Wasseranschlüssen bis hin zu am Stadtrand liegenden Holz oder Lehmverschlägen. Damit einhergehend steigen die Probleme: Zunehmende Umweltverschmutzung, unzureichende Trinkwasserversorgung, mangelnde Infrastruktur und Wohnungsnot kennzeichnen das Stadtbild.

Geographisch betrachtet befindet sich Kairo zwar nicht genau in der Mitte des Landes, liegt jedoch an zentraler Stelle. Bereits seit der Pharaonenzeit dient die Stadt als konstanter Herrschaftssitz und stellte das Bindeglied zwischen Ober- und Unterägypten dar.

Diese zentrale Lage ist auch in politischer Hinsicht präsent. Die sogenannte Primatstellung⁹ wird hierbei wesentlich durch zwei Faktoren geprägt. Erstens ist Kairo, wie oben beschrieben, die bevölkerungsreichste Stadt Ägyptens und auch des gesamten arabischen Raums. Zweitens ist es das Einkommens- und Wohlstandsgefälle, welches mit Blick auf den Einkommensdurchschnitt zwischen der in der Megastadt konzentrierten Oberschicht und der in Armut lebenden Bevölkerung auf dem Land existiert. Überdies hat Kairo eine funktionale Primatstellung inne; dies bedeutet, dass in der Stadt eine übergroße Konzentration an Einrichtungen mit politisch-administrativen, wirtschaftlichen und kulturellen Funktionen von nationaler Bedeutung vorherrscht. Sämtliche Verwaltungs- und Regierungsgebäude sowie alle Ministerien stehen gesammelt und vereint in Kairo. Diese Machtkonzentration ist vermehrt in Megastädten des globalen Südens präsent und so bildet auch Kairo mit seinen hochgradig zentrali-

sierten staatlichen Strukturen keine Ausnahme. Die Hauptstadt bildet somit das Zentrum der Macht, des Wohlstands und des kulturellen Lebens in Ägypten. Die drei genannten Faktoren wirken unabdingbar zusammen und verstärken die Primatstellung Kairos insoweit, als dass der Abstand gegenüber anderen Städten im Land kaum aufzuholen ist.

Die Geschichte Ägyptens war unbestritten wechselhaft und hinterließ Spuren in der Aneinanderreihung von mehreren benachbarten Stadtteilen die jeweils verschiedenen Herrschaftsdynastien angehörten. Kairos flächenhaftes Wachstum erklärt sich aus der Regulierung des Nils, durch welche die Hochfluten kontrolliert werden konnten. Bei der Kontrolle des Flusses zeigen sich bereits die frühen Wurzeln der administrativen Zentralisierung, die bis heute anhält. Technokraten kontrollierten die Bewässerung der Agrarfelder, Finanzbeauftragte kalkulierten die Wasserpreise, die Polizei sorgte für Sicherheit und Wasserrechte und das administrative System war für die Koordination all dieser Behörden zuständig. Genannte Einheiten befanden sich gesammelt und zentral an einem Ort. Zu dieser Zeit hatte das Ministerium für öffentliche Arbeiten, welches die Bewässerung regelte, die absolute Macht zu entscheiden welche Felder bewässert werden und zeigte somit Züge der autokratischen Bürokratie. Seit jeher belegt die Geschichte, dass Ägyptens Wohlstand, der ökonomische Aufschwung sowie die Stabilität des Landes stark von der administrativen Führung abhing. Krisen und Durststrecken erschütterten das Land, sobald sich das administrative System verschlechterte. Im Gegenzug stellte ein reformiertes System wieder Ordnung und Wohlstand her.¹⁰

Heutzutage ist Kairo unbestritten das politische, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes. Der offizielle Stadtname *al-Qahira* (die Siegreiche) stammt von der fatimidischen Stadtgründung 969 n. Chr, die auf die im Zuge der Islamisierung 641 n.

Chr. gegründete Stadt al-Fustat zurückgeht. Der Stadtbau begann auf dem östlichen Flussufer des Nils mit dem Bau der bis heute bestehenden Altstadt. Typisch für die Altstadt ist, entsprechend der Entstehungszeit, der sogenannte Sackgassengrundriss. Dieser beschreibt die vielfältige Ansammlung von Gassen und Sackgassen. Nur wenige Hauptstraßen verlaufen durch diesen Bereich. Dies wirkte sich förderlich für die Bildung von Nachbarschaften in abgeschlossenen Wohnvierteln aus und ist somit ein räumlicher Ausdruck von gesellschaftlicher Organisation. Die Altstadt stellt die Urzelle der heutigen Megastadt dar, da bis zum 19. Jahrhundert in diesem verhältnismäßig kleinen Gebiet alle zentralörtlichen Funktionen ganz Ägyptens wiederzufinden waren. So waren die heute noch bekannte Al Azhar und Hussein Moschee Zentren der Religionsausübung und Bildung, der Basar bzw. Markt war das damalige Geschäftszentrum und die mächtige Zitadelle am Rande der Altstadt, diente bis zum 19. Jahrhundert hinein als Herrschaftssitz. Hier wird die Fortsetzung des seit der Pharaonenzeit bestehenden zentralisierten Staates erkennbar.

Ende des 19. Jahrhunderts expandierte Kairo Richtung Westen bis zum Nilufer und es entstand eine europäisch geprägte Kolonialstadt, gekennzeichnet durch planmäßig angelegte Straßenzüge und repräsentative Gebäudefassaden. Im Zuge dessen entstanden sternförmige Kreuzungen, und breite, geradlinig verlaufende Straßen. Heutzutage bildet dieser Teil der Stadt das *Downtown* Viertel Kairos und stellt das Geschäftszentrum der Hauptstadt dar. Die beiden Nilinseln Zamalek und Roda führen ebenfalls auf die Zeit der kolonialen Stadterweiterung zurück und entwickelten sich seit der britischen Besetzung 1882 zu bevorzugten Wohngebieten der in Kairo lebenden Ausländer, die vorrangig aus Europa kamen.

Nach 1952 wuchs die Stadt mit neuer Dynamik, unter der Herrschaft der Staatspräsidenten Gamal Abdel Nasser und Anwar El-Sadat wurden moderne Stadtviertel erbaut. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Altstadt an Bedeutung verloren hätte. Sie

beherbergt z.B. die Al Azhar Moschee, die als religiöse Bildungsstätte seit 983 in der gesamten islamischen Welt von zentraler Bedeutung ist.

Das historische Stadtbild hat sich seit den 1990er Jahren in vieler Hinsicht globalisiert. Internationale Hotels, Banken und Regierungsgebäude prägen vielerorts die Stadtlandschaft. Diese Entwicklung ist durch die Öffnung des Marktes für ausländische Investoren und Waren begründet. Die Straßen sind gefüllt von riesigen Werbetafeln internationaler Produkte. In einigen Supermärkten sind Güter aus aller Welt erhältlich und auf den Straßen begegnet man Luxusautos der großen Weltmarken. All dies lässt erkennen, dass die ägyptische Hauptstadt von Globalisierungsvorgängen nicht unbeeinflusst blieb.

Aufgrund der unterschiedlichen Entstehung von Stadtvierteln, geprägt von einzelnen Epochen und Zeitabschnitten, erscheint Kairo wie ein räumliches und soziales Patchwork: historische Stadtteile befinden sich unmittelbar neben modernen Bürovierteln, prächtige Altbauten stehen neben Hochhäusern. Kairo ist eine Stadt zwischen Historie und Moderne.

Der starke Zuzug in die Hauptstadt und der damit einhergehenden steigenden Bevölkerungskonzentration wird von räumlichen und sozialen Verdrängungsprozessen begleitet, woraus sozioökonomische Disparitäten resultieren.

Eine Stadt stößt an ihre Grenzen - Probleme ohne Lösungen?

Große Wohnungsnot

Wie alle Megastädte, so leidet auch Kairo unter der extrem hohen Bevölkerungsdichte und den daraus hervorgehenden Problemen. In den älteren Stadtvierteln sind die Altbauten oft stark verfallen, jedoch wohnen teilweise mehr als 100.000 Einwohner pro Quadratkilometer.¹¹ Trotzdem sind etwaige Renovierungsarbeiten nicht in Sicht.



Informelles Wohnviertel: dichter Bau, unbefestigte Straßen und Ansammlungen von Müll sind hierbei typische Charakteristika. Foto: Lara Kirchner.

Anfang des 21. Jahrhunderts versuchte die staatliche Seite eine Dekonzentration des enormen Bevölkerungsdruckes zu schaffen. Dies fand in Form vom Bau neuer Wohnviertel in der Wüste statt, wobei die Stadien der Erschließung unterschiedlich lang anhielten bzw. teilweise immer noch anhalten. Nah an Kairo liegende Viertel haben hierbei gute Chancen, Anklang in der Bevölkerung zu finden. Neugründungen mit einer größeren Entfernung können dahingegen nur langsam, und nur mit Hilfe großer Anreize in Form von massiven staatlichen Förderungen mit Leben gefüllt werden. Eine Entwicklung, die auf größere Beliebtheit stößt, ist die Errichtung sogenannter Compounds, die mit dem Modell der *Gated Communities* gleichgesetzt werden können. Diese Flächen werden ausschließlich von reichen Kairenern und den in Ägypten lebenden Ausländern bewohnt und bestehen aus streng bewachten Wohnsiedlungen. Diese Flächen liegen

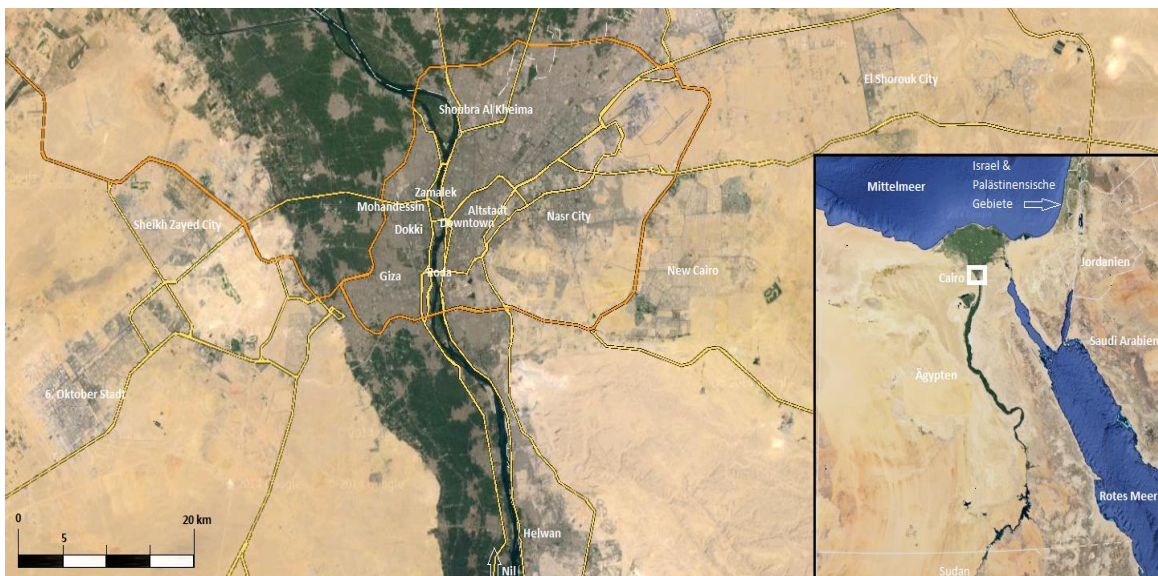
zwar außerhalb des Stadtgebietes Kairos, erfreuen sich dennoch einer zunehmenden Bevölkerungszahl.

Die Lösung der Dekonzentration konnte also bisher nur mäßige Erfolge erzielen, bzw. kam lediglich den wohlhabenderen Bewohnern Kairos zu Gute.

Die arme bis sehr arme Bevölkerung musste auf den informellen Wohnungsbau ausweichen. Die dadurch entstandenen informellen Wohnviertel, welche sich vorrangig im Norden und Westen des Stadtgebietes befinden, sind extrem verdichtet und leiden an unzureichender infrastruktureller Ausstattung. Diese Wohnviertel expandierten über die Jahre so stark, dass sie bald zahlreiche Dörfer der Umgebung mit einschlossen. Anfang des 21. Jahrhunderts gab es dank internationaler Unterstützung viele Projekte, die die Sanierung der überwiegend illegal entstandenen Viertel zum Ziel hatten. Der ehemalige Staatspräsident Hosni Mubarak ignorierte jedoch die Ausdehnung der informellen Siedlungen. Nach der Revolution 2011 schoss die Zahl weiterer informeller Wohnungen in die Höhe, was die Probleme weiter verschärfte. Eine derzeitige Lösung sieht es vor, illegal errichtete Bauten kurzerhand zu sprengen und so dem Vorschreiten des informellen Wohnungsbaus

entgegenzuwirken. Der Bau neuer, formeller, Wohnungen ist geplant, es bleibt jedoch fraglich inwieweit dieser neue Wohnungsbau tatsächlich der einkommensschwachen Bevölkerung zu Gute kommt. Nicht zu vergessen sei zudem, dass durch solche Reaktionen in Form von unvorhersehbaren Sprengungen ein weiterer Verdrängungsprozess durchaus stattfinden könnte und somit ein neues Konfliktpotential entstehen würde.

Die allgemein große Wohnungsnot wurde kürzlich öffentlich vom gerade gewählten Präsidenten Abdel Fatah Al Sisi zur Sprache gebracht. Zusammen mit den Vereinigten Arabischen Emiraten plant er ein *low-income* Wohnungsprojekt und verspricht innerhalb der nächsten fünf Jahre günstigen Wohnraum für die Jugend zu erbauen. Hierbei soll eine Gesamtzahl von einer Million Wohnungen errichtet werden.¹² Dies erinnert stark an das Großvorhaben in Minya, einer Stadt in Oberägypten, in der 1986 Wohnraum für insgesamt 150.000 Menschen, insbesondere aus den unteren Einkommensschichten, geschaffen werden sollte. Nach fast 30 Jahren ist nur ein Bruchteil der versprochenen Wohnungen fertig gebaut, viel gravierender aber ist, dass die meisten Wohnungen leer bleiben, da trotz



Die Karte zeigt das gesamte Stadtgebiet Kairos und den umliegenden Ballungsraum. Deutlich erkennbar sind die relativ neu erbauten Entlastungsstädte im Osten und Westen der Stadt. Während sich die Stadt des 6. Oktobers aufgrund der neuerrichteten Compounds an einer hohen Beliebtheit wohlhabender Bürger erfreut, kann im Gegensatz dazu El Shorouk City aufgrund fehlender Anreize nur schwer mit Leben gefüllt werden. Entwurf: Lara Kirchner, Quelle der Grundkarte: googlemaps.com.

hoher Subventionen die Mieten für die vorhergesehenen einkommensschwachen Empfänger unerschwinglich sind. Das mit propagandistischem Aufwand betriebene Großprojekt verschlang auch aus der internationalen Entwicklungszusammenarbeit erhebliche Mittel und scheiterte dann letztendlich doch an der Ineffizienz der staatlichen Verwaltung.

Das *low income* Projekt ist nicht das erste Wohnbauprojekt, das darauf abzielt der Wohnungsnot entgegenzuwirken. Im Gegenteil, neue Wohnhäuser wurden bereits flächendeckend zwischen Stadtrand und Wüste vom Staat sowie von privaten Investoren erbaut. So entstand zwar großflächig neuer Wohnraum jedoch ist dieser für den Stadtbewohner unattraktiv, da in den neu errichteten Wohnanlagen weder Gesundheits- noch Bildungseinrichtungen existieren. Es mangelt an einem ausreichenden Versorgungs- und Dienstleistungsangebot, sowie unzureichenden Verkehrsanbindungen in die Innenstadt. Diese Faktoren führen zu einem langanhaltenden Leerstand, da keine Anreize für einen Umzug geschaffen werden. Anstatt sich jedoch dem infrastrukturellen Problem zu widmen, werden weiterhin neue Wohnhäuser gebaut, mit der Hoffnung Käufer zu finden.

Es bleibt also fraglich, ob das hohe Versprechen des *low income* Projektes gegenüber der lokalen Bevölkerung erstens eingehalten und zweitens mit Leben gefüllt werden kann, damit dem Problem der Wohnungsnot entgegengewirkt werden kann.

Eine zusammenbrechende Verkehrsinfrastruktur

Der Nil, so nützlich wie er für die Wasserversorgung und wirtschaftliche Entwicklung sein mag, stellt aufgrund seiner Breite ein zusätzliches Hindernis für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dar. Zwar dienen mehrere Brücken zur innerstädtischen Flussüberquerung, diese halten dem hohen Verkehrsaufkommen jedoch nicht stand. Folglich entstehen auf den Brücken täglich notorische Engpässe mit kilometerlangen Staus. Im Rahmen der internationalen Ent-

wicklungszusammenarbeit wird seit den 1980er Jahren immer wieder versucht, die Infrastruktur der Megastadt zu verbessern. Eine spürbare Entlastung des täglich hohen Verkehrsaufkommens war der Bau einer U-Bahn, dessen zweispuriges Netz sich bis heute unterhalb der Stadt hindurch manövriert und täglich hunderttausende Fahrgäste transportiert. Jedoch ist der bisherige Netzausbau im Anbetracht der Stadtgröße zu gering und deckt nicht annähernd die gesamte Stadtfläche ab. Die Eröffnung der dritten Linie fand im Mai 2014 statt, jedoch sind von der geplanten 43 km langen Netzstrecke lediglich 7,7 km eröffnet worden. Die komplette Fertigstellung, die bereits für das Jahr 2013 angedacht war, wurde auf unbestimmte Zeit verschoben, jedoch sollen laut Plan bis zum Jahre 2019 sogar vier fertiggestellte U-Bahnlinien existieren, welche einen unterirdischen Transport durch die ganze Stadt sowie eine Verbindung zum Flughafen ermöglichen sollen.¹³

Zur allgemeinen Entlastung des Straßenverkehrs wurde ab Mitte der 1990er Jahre eine Umgehungsstraße gebaut, die seitdem einen Teil des großen Innenstadtverkehrs abfängt. Trotzdem sind alle Straßen der Stadt stark belastet, u.a. auch deshalb weil das Auto als Prestigeobjekt angesehen wird – wer es sich leisten kann, fährt mit dem Auto. Daneben ist für viele Menschen auch die fehlende Sicherheit ein ausschlaggebender Grund dafür, auf das eigene Fahrzeug zurückzugreifen. Eine steigende Anzahl an Diebstählen und Überfällen sowie Klagen seitens der Frauen über sexuelle Belästigungen trugen dazu bei, dass die Bevölkerung öffentliche Verkehrsmittel und Taxis oft als unsicher und gefährlich erachtet. Auch die Einführung von Frauenabteilen in U-Bahnen konnte das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste nicht hinreichend erhöhen. Ein weiterer Grund für das hohe Fahraufkommen liegt in den stark subventionierten Benzinpreisen. Ägypten hat mit umgerechneten ca. zehn Euro Cent pro Liter in der Region den günstigsten Benzinpreis.

Kairo versinkt im Müll

Während die staatlich finanzierte Stadtreinigung die Entsorgung des kommerziellen Großmülls regelt, haben sich die informellen, traditionellen Müllsammler dem Hausmüll angenommen. Diese sammeln den Müll täglich ein um diesen wiederum in ihrem, ebenfalls informellen, Wohnviertel zu verwerten. Trotz dieser zwei Systeme reicht die Müllentsorgung nicht aus, um den entstehenden Müllbergen innerhalb der Stadt gerecht zu werden. Täglich werden große Mengen an Müll statt in die hauseigene Tonne unachtsam auf die Straße oder in den Nil geworfen. Ursache dafür sind zum einen ein fehlendes Umweltbewusstsein und die exzessive Verwendung von Verpackungsmaterial (insbesondere Plastiktüten), zum anderen aber auch die Nichtexistenz öffentlicher Entsorgungsmöglichkeiten und ein fehlendes Recyclingsystem. Zur Eindämmung der verschwenderischen Herausgabe von Plastiktüten, wäre es sinnvoll wenn diese, wie auch in deutschen Supermärkten üblich, lediglich gegen einen kleinen finanziellen Betrag erhältlich wären. Die Auswirkung klingt minimal, im Anbetracht der Tatsache jedoch dass, nach Beobachtungswerten, eine durchschnittliche Hausfrau nach ihrem Markteinkauf insgesamt vier bis sechs Plastiktüten an ihren Händen zählt, könnte eine Kosteneinführung großflächig gesehen zur signifikanten Reduzierung des Plastikmülls führen.

Strom und Wasser - Zwischen Luxus und Verschwendung

Mit der zunehmenden Bevölkerung steigt ebenfalls der tägliche Strom- und Wasserbedarf. Die Elektrizitätswerke Ägyptens werden mit Gas betrieben, wobei eigene Vorräte schwinden und nicht mehr ausreichen, um den steigenden Bedarf im Sinne einer durchgehenden Stromversorgung zu decken. Grund hierfür ist die angespannte finanzielle Lage Ägyptens und die knappen Devisenreserven, die den Import von Gas und Diesel beschränken. Folglich kommt es bei Grundgütern wie Strom oft zu Versorgungsengpässen und unvorhersehbare, großflächige und meistens einstündig anhaltende Stromabschaltungen sind die Konsequenz. Das Problem verstärkt sich in den Sommermonaten, da aufgrund der starken Benutzung von Klimaanlage der Stromverbrauch massiv steigt.

Selbige Ausfälle gibt es im Sommer beim Wasser. Ähnlich den Benzinpreisen, subventioniert der Staat kräftig und verzerrt damit die Preise. Die Kombination aus geringen Kosten und fehlender Sensibilisierung führt zu einem verschwenderischen Umgang. So wird beispielsweise Wasser teilweise auf Straßen gekippt, um Staubaufwirbelungen im trockenen Sommer zu vermeiden. Diese Verschwendung resultiert in staatlich reguliertem Sperrern beider Güter, welches einerseits unmittelbar zum Einsparen der knap-



Proteste im November 2012 auf dem Tahrir-Platz. Vorkommnisse in der Hauptstadt können maßgeblich in die politischen Landesstrukturen eingreifen. Foto: Lara Kirchner.

pen Ressourcen zwingt, andererseits aber auch den Unmut der Bürger wachsen lässt und somit ein zusätzliches Konfliktpotential darstellt.

Sinnvoll wäre es hier Aufklärungskampagnen zu starten, welche die Auswirkungen eines verschwenderischen Umgangs zeigen. Langfristig gesehen wird aufgrund der desolaten Wirtschaftslage ohnehin kein Weg an Subventionskürzungen vorbei führen. Um hierbei ein Konfliktpotential zu vermeiden, könnte darüber nachgedacht werden, Kürzungen mit finanziellen Hilfen für die arme bis sehr arme Bevölkerung zu verbinden, um eine zusätzliche Belastung der Einkommensschwachen zu vermeiden.

Projekt der HSS

Der Fokus der Zusammenarbeit mit dem Projektpartner SIS (State Information Service) und den dazugehörigen 30 Nilzentren in allen Gouvernoraten Ägyptens liegt auf der Unterstützung eines Dezentralisierungsprozesses und einer verstärkten Bürgerbeteiligung. Zielgruppen sind dabei die lokale Zivilbevölkerung und Verwaltungsangestellte.

Innerhalb der einzelnen Veranstaltungen lernen die Teilnehmer theoretische Aspekte der Dezentralisierung als auch konkrete Möglichkeiten zur Implementierung neuer Ansätze unter den bereits jetzt vorhandenen Bedingungen.

Überdies wird im Rahmen des Projektes auf verschiedenen Ebenen das Bewusstsein dafür gestärkt, wie die Partizipation der lokalen Bevölkerung zu einer effektiveren Lösung lokaler Probleme beiträgt. Bei allen Maßnahmen wird insbesondere auch auf eine ausgeglichene Einbindung von Frauen geachtet.

Mehr zu unserer Arbeit unter:

www.hss.de/aegypten

Zentralität als politische Dimension

Die zentrale Stellung Kairos ist auch in politischer Hinsicht wirksam. So sind Vorkommnisse, die sich in der Hauptstadt er-

eignen, oft von unmittelbarer Bedeutung für den Rest des Landes. Andersherum gilt dies deutlich weniger. Das beste Beispiel dafür, dass Ereignisse in der Hauptstadt maßgeblich in die politische Entwicklung eingreifen können, ist die Revolution im Jahre 2011. Massendemonstrationen zwangen den damaligen Präsidenten in nur 18 Tagen dazu, sein Amt niederzulegen. Eine heterogene Bewegung protestierte gegen das alte Regime und für eine Verbesserung der Lebensbedingungen. Die Proteste wurden zu einer Massenbewegung und es gelang der Bevölkerung der urbanen Zentren, jedoch vor allem in der Hauptstadt, die Straßen zu erobern. Im Zentrum der Ereignisse stand klar der Tahrir-Platz, der zentrale Verkehrsknotenpunkt des Zentrums von Kairo. Der Platz diente in der globalen Medienöffentlichkeit als Sinnbild für die Revolution und bildete den Schauplatz für den Ausdruck politischer Forderungen. Der Tahrir-Platz wurde zur Ikone des politischen Widerstandes. Die Forderungen der Demonstranten auf dem Platz wurden gleichgesetzt mit denen des ganzen Landes. Folglich liegt nicht nur Ägyptens administratives und politisches Machtmonopol in der Hauptstadt, es sind gleichermaßen die Einwohner, die aufgrund der Zentralität ihres Auftretens ebenfalls an Bedeutung gewinnen.

Ausblick

Ägypten ist seit der Pharaonenzeit ein hoch zentralisierter Staat, wobei das Machtmonopol in der Hauptstadt Kairo liegt. Diese Zentralität äußert sich nicht nur im administrativen Bereich, sondern auch darin, dass Vorkommnisse in der Hauptstadt unmittelbaren Einfluss auf die Situation des ganzen Landes haben, sei es in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher oder politischer Hinsicht. Für andere Landestädte ist dieser große, bedeutungsvolle Abstand kaum aufholbar.

Die aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte beschriebenen Probleme in Kairo sind nach wie vor ungelöst, auch wenn in

den letzten Jahren in einzelnen Bereichen durchaus Erfolge erzielt werden konnten. So gab es beispielsweise große Fortschritte im Bereich der Telekommunikation und der städtischen Abwasserversorgung. Jedoch wirken Einzelerfolge lediglich wie der sprichwörtliche Tropfen auf dem heißen Stein und Entwicklungsperspektiven hängen sowohl von der internen Gesamtlage als auch von den globalen Einflüssen ab. So werden Kairo Probleme weiterhin von Wohnungsnot und Umweltproblemen dominiert und bis jetzt hat auch nach Mubarak keine Regierung etwaige Reformversuche unternommen.

Die bereits lang anhaltenden Versorgungsengpässe des Stroms zeigen deutlich die Stagnation der ägyptischen Wirtschaft. Aufgrund der anhaltend unsicheren politischen Situation ist ein Wirtschaftswachstum auch in zeitnaher Zukunft nicht in Sicht. Im Gegenteil, die schlechte Wirtschaftslage des Landes trägt verstärkt zur Perspektivlosigkeit vieler junger Ägypter bei, die jährlich erfolglos auf den Arbeitsmarkt strömen. Die sinkende Attraktivität Ägyptens im Tourismus ist ein zusätzlicher Faktor, der zum Wegfall einer wichtigen Säule der ägyptischen Wirtschaft beiträgt. Die für Touristen unüberschaubare politische Situation, welche sich in Reisewarnungen einzelner Botschaften ausdrückt, lässt momentan nicht auf eine Besserung des Tourismussektors hoffen.

So scheint es, als würde das Land in ökonomischer Hinsicht erst einmal weiter auf niedrigem Niveau bleiben, wobei jedoch abzusehen ist, dass die Abhängigkeiten diverser Hilfen aus dem Ausland steigen werden. Zwar haben die Hilfen aus dem Ausland Ägypten ein wenig Zeit verschafft, sind jedoch keine Dauerlösung.

Die große Herausforderung liegt darin, bestehende Subventionen zu kürzen, ohne jedoch dabei den sozialen Frieden zu gefährden und einen Volksaufstand zu vermeiden. Die Bürger, die am 30. Juni für die Absetzung Mursis auf die Straßen gegangen

sind, forderten eine Ent- und keine zusätzliche Belastung. Dabei muss darauf geachtet werden, dass Subventionen ausschließlich jenen Bürgern zu Gute kommen, die auf Staatshilfen wirklich angewiesen sind. Denn momentan machen Subventionszahlungen keinen Unterschied zwischen Arm und Reich. Doch da es oft die einkommensstarke Bevölkerung ist, die mit dem Auto fährt und im eigenen Haus eine Klimaanlage besitzt, sind es die Reichen, die somit noch stärker von den Subventionen profitieren als die Armen.

Bis zur Umsetzung solcher Reformen müssen jedoch erst einmal gemeinsame Leitlinien gefunden werden. Eine solche Entwicklung wird in der momentanen, unübersichtlichen politischen Situation gewiss noch ihre Zeit brauchen. Jedoch hat die ägyptische Gesellschaft bereits - besonders in schwierigen Zeiten - mehrfach langen Atem und ein großes Durchhaltevermögen unter Beweis gestellt und kann auch im Verlauf der vergangenen Jahrtausende bereits auf erstaunliche Leistungen zurückblicken.

Nina Prasch

Auslandsmitarbeiterin Ägypten

Lara Kirchner

Projektassistentin Ägypten

ANMERKUNGEN

- 1 Vgl. CIA World Factbook, Egypt (2014): The World Fact Book Egypt, URL <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/eg.html> [08.04.2014].
- 2 Vgl. Ebd.
- 3 Vgl. Ebd.
- 4 Vgl. Müller-Mahn, Detlef; Montasser Abdelghani (2006): Urbanisierung in Ägypten, in: Geographische Rundschau 11/2006, S. 10-12.
- 5 Vgl. Müller-Mahn, Detlef (2007): Ägypten und die Megastadt Kairo. Lokale Entwicklungen im Kontext globaler Einflüsse, in: Handbuch des Geographieunterrichts, Bd. 8, II, Entwicklungsländer II, hrsg. von Böhn, D., Rothfuß, E., Köln, S. 115-136.
- 6 Weilandt, Ragnar (2013): Benzin statt Bildung, in zenith – Zeitschrift für den Orient, November / Dezember 2013, S. 66-68.
- 7 Vgl. Ernst, Sonja (2006): Kairo - Weltkulturerbe neben Wolkenkratzern, URL <http://www.bpb.de/gesellschaft/staedte/megastaedte/64524/kairo?p=all> [08.04.2014].
- 8 Vgl. Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung(2014): Perspektiven der Urbanisierung – Städte nachhaltig gestalten, URL http://www.bmz.de/de/mediathek/publikationen/reihen/infobroschueren_flyer/infobroschueren/Materialie242_Infobroschuere_03_2014.pdf [08.04.2014].
- 9 Die funktionale Primatstellung beschreibt, zusätzlich zum hohen quantitativen Unterschied der Bevölkerungskonzentrationen, die ausgeprägte Dominanz einer Metropole im Vergleich zu anderen Städten und Zentren des selbigen Landes. Die Dominanz hierbei bezieht sich hauptsächlich auf den politisch-administrativen, wirtschaftlichen und kulturellen Bereich.
- 10 Vgl. Hamdan, Galal (1952): The personality of Egypt: reflections on the genius loci / by Gamal Hamdan ; translated by Laila Abdel Razek ; revised by Nahed Wasfy, 1st English edition, Ministry of Culture, Egypt, Foreign Cultural Relations, Cairo 2001.
- 11 Länderinfo Ägypten seitens des Auswärtigen Amtes, URL: <http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Laender/Aegypten.html> [15.05.2014].
- 12 Vgl. Ahrām online (2014a): El-Sisi to launch low-income housing project in Egypt, 09.03.2014, URL <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/64/96253/Egypt/Politics-/ElSisi-to-launch-lowincome-housing-project-in-Egyp.aspx> [15.05.2014].
- 13 Vgl. Ahrām online (2014b): New Cairo Metro Line that links Abbasiya with Heliopolis will open in a few days, 29.04.2014, URL: <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/3/12/100142/Business/Economy/New-Cairo-Metro-line-that-links-Abbasiya-with-Hel.aspx> [26.05.2014].

„Mein Bangkok“

Alljährlich feiert Thailand Mitte April für drei Tage *Songkran*, das buddhistische Neujahrsfest. Traditionell besuchen dann die jungen Leute ihre älteren Verwandten und erweisen ihren Respekt, indem sie Wasser über die Hände der Alten träufeln. Heute haben sich aus diesem Brauch zum Teil wilde Wasserschlachten mit Eimern, Wasserpistolen, Schläuchen etc. entwickelt. An *Songkran* stehen die Party-Gruppen in den Straßen, tanzen zu lauter Musik und sind mit Wasserspendern aller Art „bewaffnet“. Passanten werden gnadenlos nass gespritzt, vorbeifahrende Autos bekommen ebenso eine Dusche ab. Wer aber meint, an *Songkran* wäre dann vor allem die Metropole Bangkok eine besonders ausgeprägte Party-Hochburg, liegt völlig falsch. Das normalerweise zum Verkehrskollaps tendierende Bangkok wirkt dann fast wie ausgestorben. Reiche Bangkokker nutzen die freien Tage zu einem Urlaub außerhalb der Stadt; vor allem aber sind es jene Hunderttausende, die zwar in Bangkok wohnen und arbeiten, zum Neujahrsfest jedoch die Stadt verlassen. Sie reisen in ihre Herkunftsprovinzen, um *Songkran* im Kreise ihrer Verwandten zu begehen. Leere Stadtbusse, viele verwaiste S- und U-Bahn-Stationen überraschen. Auch mit dem Auto kann man jetzt Bangkok erkunden, ohne in irgendwelche Staus zu geraten. Ich verreise über *Songkran* nicht, ich bleibe in Bangkok: Ich mag *Songkran*!

Karl-Peter Schönfisch, Auslandsmitarbeiter in Bangkok, Thailand

BANGKOK – ORT GESELLSCHAFTSPOLITISCHER INTEGRATION ODER SPALTUNG?

KARL-PETER SCHÖNFISCH ||

In Thailands Hauptstadt bzw. im Großraum Bangkok leben heute unbelegten Schätzungen zufolge ca. zehn Millionen Menschen. Die wichtigsten politischen, juristischen, administrativen, wirtschaftlichen und kulturellen Institutionen des Landes finden sich dort konzentriert. Die Stadt ist das unangefochtene Zentrum der konstitutionellen Monarchie.

Bangkok ist das ökonomische Powerhouse und vereint die (Geld-)Eliten des Landes, die hier ihren Wohnsitz haben. Das Bangkoker Establishment, dessen Mittel- und Oberklassen über ein bis zu vierfach höheres Einkommen im Vergleich mit dem Landesdurchschnitt verfügen, ist nicht nur wirtschaftlich, sondern auch in politischer Hinsicht eine außerparlamentarische Macht im Staate, die nicht unterschätzt werden darf. Gleichwohl besteht hier zusätzlich eine seit langem bestehende besondere Affinität zum Königshaus, die die politische, wirtschaftliche und soziale Stellung der Eliten Bangkoks noch weiter verstärkt.

Bangkoks Aufstieg zur Metropole

Nach einer wechselvollen Geschichte mit sich ständig verlagernden Herrschaftssitzen wurde Bangkok 1772 endgültig zur Hauptstadt des heutigen Thailands. Die Machtha-

ber wählten einen strategisch günstigen Ort an einer Biegung des Chaopraya-Flusses, der zudem bereits wichtiger Transport- bzw. Handelsweg war.

Im Zuge mit Bangkoks weiterem Ausbau zum politischen und kulturellen Zentrum nahm zum Beginn des 19. Jahrhunderts der Handel mit China deutlich zu und steigerte die wirtschaftliche Bedeutung des Ortes rasant. Fast zur gleichen Zeit kamen noch Kaufleute westlicher Herkunft hinzu und sorgten zusätzlich für eine Erhöhung des überseeischen Handelsvolumens.

Unter der Regentschaft der Könige Mongkut (1851 – 1868) und Chulalongkorn (1868 – 1910) setzte Bangkoks Industrialisierung ein. Darüber hinaus wurde ein Bildungs- und ein System der Gesundheitsfürsorge eingerichtet. Zum Ende des 19. Jahrhunderts entstanden in Bangkok ebenso die ersten Universitäten, im Jahr 1907 eröffnete die erste kommerzielle Bank Thailands. Während sich Bangkoks Bedeutung in der Folge unaufhörlich steigerte, verharrten die nördlichen und südlichen Landesteile Thailands außerhalb des Großraumes Bangkok nahezu ausnahmslos auf dem Niveau der landwirtschaftlichen Subsistenzwirtschaft.¹

Thailands wirtschaftliche Entwicklung in sekundären und tertiären Produktionssektoren blieb bis in die 50-er Jahre hinein hauptsächlich Bangkok-zentriert.



Aufgrund der sehr rasch expandierenden Wirtschaft bot die Stadt immer mehr Arbeitsplätze, die zunächst viele Chinesen und später eine hohe Zahl von Arbeitsmigranten aus den thailändischen Provinzen anzogen. In den 60-er Jahren übersprang Bangkok die Zwei-Millionen-Marke, die sich gleichzeitig intensivierende verkehrsinfrastrukturelle Anbindung Bangkoks über Straße, Schiene, Wasser und Luft potenzierte das Wachstum der Stadt in der Folge zusätzlich.

Die wirtschaftliche und infrastrukturelle Vernetzung der Stadt wurde insbesondere durch die finanzielle Unterstützung der USA gefördert, die im Zuge der Indochina-Kriege von Vietnam, Laos und Kambodscha kommend eine Zunahme des kommunistischen Einflusses auf Thailand befürchteten. Mit der Errichtung von Militärbasen und der wirtschaftlichen Entwicklung vor allem grenznaher Räume wollten die USA einer solchen Gefährdung entgegenwirken.²

Umgekehrt wurde Bangkok für die in Thailand und Indochina stationierten amerikanischen Streitkräfte ein beim Militär so

genannter R&R (rest and recreation)-Standort, der zum einen den Anstieg des Prostitutionsgewerbes in der Stadt beschleunigte, zum anderen aber auch zum Ausbau des Tourismussektors in Thailand generell beitrug.

Somit war das weitere Wachstum der Metropole bis hin zur heutigen Megacity bereits frühzeitig vorprogrammiert. Bangkok war im Hinblick auf alle relevanten Infrastruktur- und Wirtschaftskomponenten im Vergleich mit den diesbezüglichen Zuständen in den hauptstadtfernen Provinzen allen anderen Landesteilen um mindestens 30 Jahre voraus.



Bangkok zwischen der glitzernden Hauptstraße Sukhumvit mit dem Skytrain (Foto links oben) und dörflichem Leben im Zentrum. Quelle: HSS Thailand.

Bangkok und der ländliche Raum

In nahezu allen Provinzen abseits der Hauptstadt führte die Bevölkerung lange Zeit ein eher abgeschiedenes Leben.³ Subsistenzwirtschaft dominierte, die individuelle Mobilität war aufgrund der fehlenden Infrastruktur erheblich eingeschränkt.

Während es in Bangkok ein Schulsystem und Einrichtungen der Höheren Bildung schon zum Beginn des 20. Jahrhunderts gab, hielt in ländlichen Räumen ein Erziehungssystem mit Grundschulen und in Bangkok ausgebildeten Lehrern erst ab Anfang der 1930-er Jahre Einzug. Davor oblag die schulische Erziehung den buddhistischen Mönchen aus den lokalen Klöstern und war somit mit „normalen“ Grundschulstandards nicht vergleichbar.

Begriff die Landbevölkerung die vornehmlich aus Bangkok entsandten Lehrer

noch als Bereicherung, so wurden demgegenüber die ebenfalls aus der Hauptstadt rekrutierten Leiter der örtlichen Verwaltungen und die Ordnungskräfte der Polizei als störend empfunden.⁴ Die Verwaltungsarbeit ging oft an den Interessen der ländlichen Bevölkerung vorbei; die Polizei führte neue Gesetze und Verordnungen ein, die sich anfangs nur schwerlich mit der dörflichen Kultur und Tradition vereinbaren ließen.

Politik und auch das Königshaus lagen fernab der Provinzen und waren der Bevölkerung dort eher fremd. Daran änderte zunächst auch die Einführung der konstitutionellen Monarchie im Jahre 1932 nichts, die über die sich anschließende Parlamentswahl (1933) auch erstmals Abgeordnete aus ländlichen Gebieten in die Welt der Politik beförderte. In der Folge reichte deren (und der ihrer parlamentarischen Nachfolger) eher begrenzter politischer Einfluss aber nicht aus, um etwas an der Bangkok-zentrierten Entwicklungspolitik des Landes zu verändern.

Bangkoks rapides Wachstum erhöhte aber den Bedarf der Stadt an ungelerten Arbeitskräften, z. B. im Bau- und Transportwesen, erheblich. Bis in die 1940-er Jahre waren es vor allem Einwanderer aus China, die diesen Bedarf deckten. Da es allerdings Anzeichen einer Massimmigration gab, führte die thailändische Regierung 1949 ein Quotensystem ein, das die Einwanderung aus China drastisch reduzierte.⁵ Angesichts des weiterhin hohen Bedarfs an Arbeitskräften wurde dieses Vakuum durch die Anwerbung von Arbeitern aus den eigenen ländlichen Räumen ausgeglichen. Dort war die Bevölkerung mittlerweile stark angestiegen und nicht-agrarische Jobs äußerst rar. Die Regierung glaubte zudem, im ländlichen Raum (vor allem im Norden und Nordosten Thailands) vermehrt sozialen Unfrieden erkannt zu haben mit der Gefahr einer sich intensivierenden Infiltration kommunistischer Ideen aus dem indochinesischen Raum.

Wenn man so will, war dies der Zeitpunkt, an dem die Hauptstadt für Teile der ländlichen Bevölkerung mehr als jemals

zuvor in den Fokus gelangte. Dazu trug aber auch das Königshaus bei. In der Absicht einer Verstärkung nationaler Integrationsbemühungen lenkte der 1950 inthronisierte und bis heute amtierende König Bhumibol Adulyadej zusammen mit seiner Ehefrau Königin Sirikit den Blick auf den ländlichen Raum. Für die Bevölkerung in den Provinzen war das Königshaus in Bangkok zuvor lange Zeit eher unsichtbar. Vor allem Sirikit, aber auch der König begannen, verschiedene Regionen des Königreiches zu besuchen und blieben auch insbesondere durch zahllose Radioansprachen im ganzen Land präsent. Zum Ende der 1950-er Jahre wurde es an allen Grundschulen des Landes allmorgendlich üblich, den drei Säulen der thailändischen Nation – Buddha, der König und Vaterland – ihren Respekt zu erweisen. Zudem wurden zu dieser Zeit erstmals, mit Unterstützung des United States Information Service, Fotos des Königs, der Königin und/oder der Königsfamilie massenhaft reproduziert und an viele, wenn nicht an alle Haushalte im Königreich verschickt. Bis heute sind solche Fotos fester Ausstattungsbestandteil vieler Haushalte, Amtsstuben, Schulen und sonstigen öffentlichen Gebäuden. Auch an Dorf- und Stadtein- und Stadtausgängen sind die Fotos und Abbildungen stets vorhanden.⁶

Diese Hinwendung zum ländlichen Raum und dessen Einbindung in nationale Entwicklungspläne intensivierte sich in den 1960-er Jahren. Wesentliche Impulse erhielt der rurale Raum sicherlich auch aus dem Umstand, dass das weiterhin rasant wachsende Bangkok immer mehr und schnell aus dem Um- und Hinterland versorgt werden musste. Bangkok benötigte vor allem Strom, Wasser, Baustoffe und Nahrungsgüter. Dadurch wurde insbesondere im Norden Thailands der Auf- und Ausbau von Staudamm- und Bewässerungsanlagen vorangetrieben und die Transport- und Kommunikationssysteme verbessert. Gleichzeitig schritt die Elektrifizierung ländlicher Räume voran und es folgten immer mehr Beschäftigungsmöglichkeiten in nicht-agraren Bereichen. Das ungezähmte Wachstum Bangkoks hatte so-

mit intensive Entwicklungsimpulse für den ländlichen Raum zur Folge, auch wenn diese erst sehr verzögert eintraten.

Bangkok und der gesellschaftliche Wandel

Die fortschreitenden Entwicklungen in den Provinzen außerhalb des Großraumes Bangkok führten selbstverständlich auch zu gesellschaftlichen Veränderungen. Es entstanden mehr und mehr lokale städtische Zentren, über den Ausbau der Transport- und Kommunikationswege rückten auch die Einrichtungen der höheren Bildung in Bangkok näher. In den entwicklungsintensiven 1960-er Jahren wurden zudem Universitäten in hauptstadtfernen Regionen gegründet. Im vergleichsweise rückständigen Norden und Nordosten zum Beispiel wurden 1964 in Chiang Mai und 1965 in Khon Kaen Universitäten eröffnet, die sich bis heute eines sehr guten Rufes erfreuen.

Während sich die Erwerbsmöglichkeiten auf dem Lande insbesondere aufgrund der zunehmenden Bevölkerung reduzierten, bot vor allem Bangkok uneingeschränkte Arbeitsmöglichkeiten v.a. im Bau- und Transportgewerbe. Einen Strom von Gastarbeitern aus den Provinzen zog es nach Bangkok. Hier lernten sie großstädtisches Leben kennen, das sich zwar grundsätzlich von den einfachen Verhältnissen in ihren Herkunftsdörfern unterschied, jedoch zusätzlichen Erwerb ermöglichte. Dieses zusätzliche Einkommen ging zu großen Teilen an ihre Familien in den Provinzen, die zwar zumeist weiter Landwirtschaft betrieben, aber ihren Kindern mit dem Geld zu besseren Bildungschancen verhelfen konnten.

Für viele Zehntausende thailändischer Arbeitsmigranten bedeutete Bangkok aber auch das Tor zur Welt außerhalb des Königreiches. Vor allem die arabischen Emirate, Japan, Korea u.a. nahmen Gastarbeiter aus Thailand in hoher Zahl auf, die zunächst durch ihre Rücküberweisungen die dörfliche Entwicklung unterstützten und nach ihrer Rückkehr ihre speziellen Erfahrungen aus den bis dahin völlig fremden Kulturen in ihre Provinzen trugen.

Des Weiteren formierten sich in den 1980-er Jahren in Thailand eine Vielzahl von Nichtregierungsorganisationen, von denen sich sehr viele in den Dienst der sozioökonomischen Weiterentwicklung und Bildung der ländlichen Bevölkerung stellten.

Summa summarum wurden die Bürger in den Provinzen selbstbewusster, informierter und sicherlich auch politisch mündiger. Öffentlich vorgetragene Kritik an der Regierungspolitik häufte sich. Ein Beispiel hierfür mag Pak Mun sein. Die Entscheidung der Regierung des Jahres 1989, den Pak Mun-Staudamm im Nordosten des Landes zu bauen, generierte aufgrund der damit erfolgenden Landnahmen und Umsiedlungserfordernisse neben zusätzlichen ökologischen Bedenken Protestwellen, die die betroffene ländliche Bevölkerung zu Tausenden vereinte.⁷ Dass letztlich der Bau zwar nicht verhindert werden konnte, ändert nichts an der Tatsache einer erstmals öffentlich vorgetragenen politischen Meinungsäußerung aus dem ländlichen Raum.

Das Selbstverständnis des Bangkokker Establishments

In den Augen der Bangkokker – und hier insbesondere aus der Sicht der Mittel- und Oberschichten der Stadt – gilt die Bevölkerung aus den umliegenden Provinzen als unterprivilegiert und simpel, man schaut auf sie herab. Exemplarisch zitiert Chaiyot eine Nachfahrin des ehemaligen Königshauses der Lanna-Dynastie im Norden Thailands: „[Die Bangkokker] bezeichnen uns als dumm. Sie stereotypisieren uns und lassen uns fühlen, dass wir unter ihnen stehen. Sie sagen, wir seien arm und würden die Steuern zahlen.“⁸

In der Tat ist es für Nicht-Bangkokker schwierig, Zugang zur „elitären Welt“ der Stadt zu finden. Die (Geld-)Eliten Bangkoks haben sich über Jahrzehnte hinweg formieren, manifestieren und ihre wirtschaftlichen und politischen Netzwerke ungestört aufbauen können. Das hohe Maß an Zentralismus ist dabei der wohl meinenden Durchsetzung einer wirklichen demokratischen

Grundordnung nicht förderlich: “Thailand is a centralised, feudal institution. Here we have a twisted, incestuous web of intertwining patronage, networks headed by political godfathers who rival each other or cooperate depending on political circumstances (...) Political and legal institutions, law enforcement, taxation and economic power are all concentrated in Bangkok. Formally we have democratic institutions, but they are dwarfed and dominated by old traditions, formally or informally.”⁹ In einem weiteren Kommentar stellt Voranai fest: “No matter who wins and no matter if we become a fully fledged democracy, the elite will still rule.”¹⁰

Offenkundig wird das elitäre Selbstverständnis auch im Alltagsleben Bangkoks. Gerne zeigt man seine Zugehörigkeit zum Establishment der Stadt öffentlich. Wenn neben dem Mercedes noch ein BMW und gegebenenfalls auch noch ein Porsche in der Hauseinfahrt geparkt stehen, ist man gesellschaftlich angekommen. Selbstredend gehört die passende Kleidung und sonstige Marken-Accessoires zur Ausstattung der Mittel- und v.a. der Oberschicht Bangkoks dazu. Der soziale Status will nicht nur demonstriert sein, er wird geradezu zelebriert. Die Gesellschaft Bangkoks ist insbesondere in Bezug auf die Mittel- und Oberschichten der Stadt von Eitelkeit, aber oft auch von Neid geprägt. Diese Erscheinungen lassen sich dann auch in der Politik beobachten, wo es oft darum geht, eher für persönliche und weniger für gemeinschaftliche Interessen einzutreten. Dabei geht es z. B. auch um die Sicherung von wirtschaftlichen Pfründen, die sich am besten aus staatlich geförderten Großprojekten erwirken lässt. Hier sieht man die Eliten Bangkoks entsprechend positioniert, während sie im Hinblick auf soziale Verbesserungsabsichten (beispielsweise im Rahmen der Diskussion um die Implementierung eines landesweiten Mindestlohnes, einer bezahlbaren Gesundheitsfürsorge u.ä.) eher Interessenlosigkeit oder gar Ablehnung demonstriert.

Projekte der HSS

Der stark ausgeprägten zentralisierten Organisation der Verwaltung, gepaart mit einer mangelhaften Einbeziehung der lokalen Bevölkerung in Entscheidungsfindungsprozessen begegnet die Hanns-Seidel-Stiftung durch ein neues Programm zur Förderung demokratischer Strukturen auf lokaler Ebene, mit dem Ziel demokratisches Bewusstsein auf Seiten der lokalen Verwaltung und Bevölkerung zu stärken.

Die Funktion partizipativer, dezentralisierter Entscheidungen analog der deutschen Erfahrung der kommunalen Selbstverwaltung kann in einer hierarchischen Gesellschaftsordnung wie der thailändischen ein zentrales Mittel sein, die tiefen politischen Friktionen zu bewältigen. Dies erfordert nicht nur die Förderung von Regierungs- und Verwaltungskompetenz auf lokaler Ebene, sondern auch von Vertrauen in der Bevölkerung. An beiden Aspekten setzen die Projektmaßnahmen in Form von Konferenzen und Seminaren in ausgewählten Provinzen an.

Mehr zu unserer Arbeit unter:
www.hss.de/thailand

Regieren in Bangkok

Der neuerliche Militärputsch vom 22. Mai 2014 – es ist bereits der zwölfte seit 1932 – zeigt zum wiederholten Mal, auf welchen tönernen Füßen die Demokratie in Thailand steht und wie schwer es für eine Regierung ist, in der Hauptstadt bestehen zu können. Die letzte Regierung steht hierfür als ein weiteres Beispiel.

Im Falle der mit absoluter Mehrheit regierenden Administration unter Premierministerin Yingluck Shinawatra wurde versucht, wie schon so oft bei anderen Regierungen zuvor, sie durch außerparlamentarische Kräfte zu entmachten. Den endgültigen Sturz der Yingluck-Regierung leiteten dabei zum Teil gesetzeswidrige Demonstrationen oppositioneller Herkunft, ein sehr fragwürdiges Urteil des Verfassungsgerichts gegen

eine angeblich nicht verfassungskonforme Gesetzesfassung, eine neue, allerdings annullierte Parlamentswahl sowie schließlich der verfassungsgerichtlich als erwiesen angesehene Vorwurf der Vetternwirtschaft ein.

Die Yingluck-Administration fand sich beim Bangkokker Establishment von Anfang an in der Kritik. Einflussreiche Kreise in Bangkok betrachteten zum einen diese Regierung lediglich als „Platzhalter“ für den sich wegen einer zweijährigen Haftstrafe im Exil befindlichen und in Bangkok ungeliebten Ex-Premier Thaksin Shinawatra, den Bruder Yingluck Shinawatras. Wobei viele Yingluck nur als seine „Marionette“ sahen. Zum anderen fokussierte auch diese Regierung und ihre Partei im Hinblick auf ihre politischen Schwerpunkte in guter Thaksin'scher Tradition auf die Förderung insbesondere ländlicher Räume in Thailand, was ihr einerseits sicherlich bewusst als wichtiges politisch-strategisches Element zu einem zahlenmäßig riesigen Wählerpotenzial verhalf, andererseits aber nicht unbedingt mit den wirtschaftspolitischen Interessen Bangkokker Kreise korreliert.

In diesem Zusammenhang ist gleichwohl relevant, dass Thaksin und die übrige Shinawatra-Familie aus dem fernen Chiang Mai im Norden Thailands stammen. Trotz einer eindrucksvollen politischen Karriere hat Thaksin es nie geschafft, fester Bestandteil der Bangkokker Eliten zu werden. Dabei ist es pikanterweise die Polarisationsfigur für die rezenten Konflikte in Thailand, eben Thaksin Shinawatra gewesen, der als einziger von nunmehr insgesamt achtundzwanzig Regierungschefs seit der im Jahr 1932 begründeten konstitutionellen Monarchie eine volle Legislaturperiode (2001 – 2005) überstanden hat, bis auch er durch den Militärputsch des Jahres 2006 zu Fall gebracht wurde.

Alleine Letzteres spricht für sich und zeigt an, wie schwierig es ist, von Bangkok aus die politischen Geschehnisse eines ganzen Landes, einer ganzen Nation zu lenken, insbesondere dann, wenn die Regierung selbst gesetzten Programmen folgen will, welche an alten Interessen und Privilegien rütteln,

diese aber weitreichenden Einfluss in der Hauptstadt besitzen. Absolute parlamentarische Mehrheiten – wie z.B. in den Fällen der Thaksin- und zuletzt Yingluck-Administration – scheinen in Bangkok dabei nur nebensächliche Bedeutung zu haben.

Ausblick

Fraglos wird die Einflussnahme der Eliten Bangkoks auf die Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik Thailands auch mittelfristig noch sehr relevant bleiben. Sie wird vor allem dann virulent bleiben, wenn es nicht gelingen sollte, die Sensibilität und im Besonderen die generelle Akzeptanz für die demokratische Grundordnung des Königreiches und die allgemeine Zustimmung zum Wählerwillen zu erhöhen.

Die Bangkokker werden begreifen müssen, dass die Menschen außerhalb der Metropole die Demokratie ihres Landes nicht mehr nur als Instrument etwa personenbezogener Unterstützung, sondern immer mehr als Chance für die Durchsetzung dem Allgemeinwohl dienlicher Interessen begreifen. Mit Blick auf die außerparlamentarische Bewegung der so genannten „Rothemden“, der United Front for Democracy against Dictatorship (UDD), die sich nach dem Sturz Thaksins zur Unterstützung der Thaksin-nahen Nachfolgeparteien formierte, resümiert Supalak in der Bangkokker Zeitung ‚The Nation‘: „Studies have indicated that the red shirt movement was created due to grievances over inequality, not necessarily Thaksin's money. Hence, for them an election is not just a symbol of democracy, but an effective way to access national resources and wealth.“¹¹ Auch Voranai betrachtet die UDD nicht mehr ausschließlich als eine Erscheinung des thailändischen Nordens, sondern als eine Bewegung, der sich mittlerweile Menschen aus allen sozialen Schichten und Regionen des Königreiches angeschlossen haben.¹²

Weiter werden die Bangkokker erkannt haben, dass Protestbewegungen nicht mehr nur aus Bangkok heraus entstehen. Alle wesentlichen außerparlamentarischen Proteste

wie z. B. die Studentenrevolten von 1973 und 1976 oder beispielsweise jünger die Bewegung der People's Alliance for Democracy, die sich im Jahre 2005 gegen Thaksin aufstellte, hatten bis dahin ihre Wurzeln in Bangkok. Jetzt werden aber mit der UDD Demonstrationen durch Bevölkerungsteile, die zum größten Teil nicht aus Bangkok kommen, in die Stadt getragen; sie beschränken sich nicht mehr nur auf lokal vorgetragene Aktionen wie im Falle des Protestes gegen den o. e. Pak Mun-Staudamm. Die Bevölkerung außerhalb Bangkoks hat sich grundlegend gewandelt. Viele Menschen arbeiten nicht mehr auf subsistenzuellem Niveau und bei weitem ist die Landwirtschaft nicht mehr ausschließliches Erwerbsfeld. Viele Regionen und Menschen haben Zugang zu modernen Kommunikationsmitteln, Bildungseinrichtungen und sind mittlerweile aufgeklärter, als es das Fernsehen und andere Medien in Bangkok immer noch zu suggerieren versuchen. In Fernsehserien ist es immer noch so, dass die „Dummen“ vornehmlich vom Lande stammen, während die Bangkokker die Intelligenzia darstellen. In lokalen städtischen Zentren wie z. B. in Chiang Mai, Khon Kaen und vielen anderen Orten ist ein Bildungsbürgertum entstanden, das zum Teil im Hinblick auf seine soziale und wirtschaftliche Stellung durchaus auf gleicher Stufe mit den (Geld-) Eliten Bangkoks steht.

Bangkok wird sich in Thailand seine herausragende Stellung noch bewahren können. In politischer Hinsicht ist es allerdings geboten, dass sich die gestalterischen, um nicht zu sagen die mächtigen und einflussreichen Kräfte der Stadt vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Veränderungen im Königreich anpassen müssen. Anderenfalls drohen weitere gesellschaftliche Spaltprozesse, die einer erwünschten nationalen Integration und Versöhnung entgegen wirken. Die jüngsten Konflikte im „Land des Lächelns“ haben dies wiederum sehr deutlich gezeigt.

ANMERKUNGEN

- 1 Keyes stellt für die Region im Nordosten Thailands, den so genannten Isaan, die Entwicklung regionaler wirtschaftlicher Disparitäten sehr anschaulich dar. Vgl. Keyes, Charles (2014): *Finding Their Voice, Northeastern Villagers and the Thai State*, Chiang Mai, S. 75 ff.
- 2 Vgl. Ebd., S. 102 ff.
- 3 Vgl. Ebd., S. 53 ff.
- 4 Vgl. Ebd., S. 110 ff.
- 5 Vgl. Ebd., S. 76.
- 6 Vgl. Ebd., S. 94 f.
- 7 Vgl. Ebd., S. 161.
- 8 Chaiyot, Yongcharoenchai (2014): *The Kingdom of the North*, in: *Bangkok Post Spectrum*, Vol. 7, No. 10, March 9 – 15, S. 6.
- 9 Voranai, Vanijaka (2014a): *Why Feudalism is Failing Thailand*, in: *Bangkok Post*, 09.05.2014, S. 11.
- 10 Voranai, Vanijaka (2014b): *Do You Hate the Elite?*, in: *Bangkok Post*, 04.05.2014, S. 11.
- 11 Supalak, Ganjanakhundee (2014): *Coups are Only Helping Boost Thaksin's Image?*, in: *The Nation*, 28.05.2014, S. 6 und vgl. Keyes, Charles (2014), S. 190.
- 12 Vgl. Voronai, Vanijaka (2014c): *Wake up, Thailand*, in: *Bangkok Post*, 09.02.2014, S. 11.

|| **Karl-Peter Schönfish**

Auslandsmitarbeiter Thailand

„Mein Lima“

Wenn Sie mit dem Flugzeug kommen, dann wünsche ich Ihnen eine Ankunft in Lima bei Nacht und einen Sitz am Fenster. Der Blick auf das nächtliche Lima ist imposant. Ein goldenes Lichtermeer, welches sich bis fast zum Horizont erstreckt; eingerahmt durch den Pazifik im Westen und die Anden im Osten. Die Stadt wirkt gewaltig, quirlig und unfassbar groß. Sollten sie jedoch am Tag eintreffen, dann schlage ich einen Sitzplatz am Gang vor. Und Sie sollten sich den Blick aus dem Fenster sparen und sich besser in die Lektüre des Bordmagazins vertiefen. Denn fast acht Monate im Jahr liegen große Teile der peruanischen Hauptstadt tagsüber unter einer dicken Nebel- oder Wolkenschicht: *Panza de burro*, also „Eselsbauch“, nennt der *Limeño* im Winter den Himmel. In diesen Monaten die Sonne zu sehen ist reine Glückssache, was eine deutsche Entwicklungsagentur in einer Stellenausschreibung für Lima einmal zu dem Hinweis veranlasste: „Mit wetterbedingten Depressionen ist zu rechnen.“ Und selbst wenn sie Glück haben und kein Nebel über Lima liegt, so sieht man beim Anflug auf die Stadt zunächst einmal nur Brauntöne, gemischt mit gelb-grauem Staub. Lima ist eine Wüstenstadt – und das sieht man auch.

Schön wird die Stadt erst in den innerstädtischen und den reicheren Bezirken. Dort vergisst man schnell, dass die peruanische Küste fast auf ihrer gesamten Länge von Chile im Süden bis Ecuador im Norden ein reines Wüstengebiet ist. Wenn sie am *Malecón*, der Küstenpromenade der Stadtteile Miraflores, San Isidro und Barranco, entlang flanieren, dann werden sie neben modernen Apartmenthochhäusern, sauberen Straßen und zuweilen alten Sommerresidenzen, auch liebevoll gepflegte Parks mit Spielplätzen, Blumenbeeten, Sportanlagen sowie Cafés oder Restaurants finden, welche ihnen neben Gaumenfreuden und perfekt gemixten Pisco Sours auch einen spektakulären Blick über die Küste von Lima und die dort an der Steilküste vorbeisegelnden Gleitschirmflieger bieten. Im Meer, z. B. am beliebten „Waikiki-Strand“, tummeln sich fast ganzjährig, trotz beinahe eisiger Wassertemperaturen, unzählige Surfer.

In die Stadt verliebt man sich nicht auf den ersten Blick. Umso schöner ist es, mit der Zeit die Unmengen an schönen Ecken, Straßen, Plätze, Märkte und Kirchen der Stadt zu entdecken, die fast allen Touristen, die auf dem Weg zum Machu Picchu nur auf einen Sprung in der Stadt der Könige vorbeischaauen, für immer verborgen bleiben werden.

Henning Senger, Auslandsmitarbeiter in Lima, Peru

LIMA IST (NICHT?) PERU

HENNING SENGER ||

Der vorliegende Essay will einen „Rundum-Einblick“ in die Metropole Lima liefern. Ohne Zweifel kommen aus Platzgründen viele Themen zu kurz, werden vielleicht gar nicht erst aufgegriffen oder leicht vereinfacht dargestellt.

Der Beitrag erhebt keinerlei Anspruch auf eine umfassende Beschreibung der Megacity, sondern möchte vielmehr eine „Heranführung“ sein für Leser, die sich bisher noch nicht intensiv mit Perus Hauptstadt auseinandersetzen mussten oder konnten.

Unterteilt wird der Artikel in drei größere Sektionen: Zunächst versucht sich der Autor in einer Definition der Megacity am Pazifik. Im Vordergrund steht die Frage: „Was genau umfasst der Begriff Lima denn eigentlich?“. Der zweite Teil des Essays stellt Lima dann dem Rest des Landes gegenüber. Welche Bedeutung hat die Stadt für das Land und umgekehrt? Angeschnitten werden in erster Linie politische und sozioökonomische Themen. Im abschließenden Teil werden exemplarisch einige der wichtigsten Herausforderungen für die Stadt Lima besprochen: Finanzen, Infrastruktur, Verkehr und Sicherheit.

Über welches Lima wollen wir denn sprechen?

Für den Ortsfremden schwer verständlich, doch leider nicht von der Hand zu weisen, ist die oben stehende Frage. Wenn man von „Lima“ spricht, über was redet man dann eigentlich?



Stadtwappen von Lima

Die Antwort ist nicht so einfach und darf stellvertretend dafür stehen, wie schwierig es ist, „Lima“ zu beschreiben und zu erklären. Grundsätzlich hilft es, zu präzisieren. Und so sollte man mehrere „Arten“ von Lima unterscheiden:

Zunächst wäre da Lima als „Hauptstadt“. Damit ist nicht unbedingt eine feste geographische Einheit oder ein Gebiet gemeint, vielmehr bezieht sich der Begriff „Lima Capital“ auf ein soziopolitisches Agglomerat von Macht und Einfluss. In der Hauptstadt Lima sind die politischen Gewalten des Landes konzentriert, die Ministerien haben hier ihren Hauptsitz, die oberste Steuerbehörde ebenso wie die wichtigsten Banken, Versicherungen, Fabriken und Großkonzerne. Die

Kommandozentralen von Heer, Flotte und Luftwaffe haben ihre Hauptquartiere in Lima und die Stadt beherbergt auch die wichtigsten Galerien, Museen, Konzertsäle und Dauerausstellungen. Der größte Flughafen des Landes gehört zur Hauptstadtregion ebenso wie der größte Hochseehafen des Landes in Callao. Es ist Lima als Hauptstadt, welche auch das Verhältnis Limas zum Rest des Landes prägt.

Kurzum: Die *Hauptstadt Lima* ist das politische, kulturelle, wirtschaftliche und administrative Herz des Landes. Alle Wege führen letztlich nach Lima.

Eine zweite Definition von Lima bekommt man, wenn man von „*Lima ciudad*“ redet, also von der „*Stadt Lima*“. Und Lima Stadt ist so etwas wie das vernachlässigte Stiefkind, das hässliche Geschwisterlein, welches ständig im Schatten von Ruhm und Einfluss des großen Bruders, der Hauptstadt Lima leben und sich durchschlagen muss.

Lima Stadt ist eine Metropolis mit 8,5 Millionen Einwohnern. Eine Metropolis, die über die Jahre und Jahrzehnte völlig unkontrolliert und planlos wachsen, um nicht zu sagen „wuchern“ konnte. Es ist *Lima Stadt*, welche heutzutage mit den fast schon klassisch zu nennenden Problemen einer Megacity zu kämpfen hat und diese lösen soll. Zu verdanken hat sie diese Probleme in vielen Fällen der *Hauptstadt Lima*; und so müssen die „Limeños“, die Einwohner Limas, einerseits mit dem Vorwurf leben, verantwortlich zu sein für den schon fast sprichwörtlichen „centralismo limeño“, der es dem Rest des Landes so schwierig macht, aufzuholen und sich wirtschaftlich, sozial und politisch gegenüber der *Hauptstadt* zu behaupten, auf der anderen Seite sind es auch die Limeños, die in einer Stadt leben müssen, die bei vielen als schlicht „unregierbar“ gilt.

Und dann gibt es auch noch den *Großraum Lima-Callao (Lima Metropolitana)* und die *Region Lima*. Hier tummeln sich so unterschiedliche Gebilde wie die „Provinzen Limas“, administrativ zusammengefasst in der „Region Lima“, sowie die davon (administrativ) unabhängigen Gebilde „Lima

Provincia“ und die Provinz Callao mit Hafen und Flughafen. Diese dritte „Version“ von Lima ist eigentlich die „unschärfste“, nicht zuletzt weil sie mehr Vision als Realität ist. Denn obwohl dieser Ballungsraum viele gemeinsame Probleme und viele gemeinsame Herausforderungen kennt, die man am besten geschlossen und in konzertierten Aktionen angehen sollte, kennt dieses Gebiet eben keine gemeinsame Verwaltung oder politisch-administrative Klammer, welche berufen wäre, diese Herausforderungen anzupacken.

Eine kleine administrative Aufdröselung

Auf der nachfolgenden Karte sind die 24 Regionen (auch *Departamentos*) von Peru zu sehen. Diese Verwaltungseinheiten entsprechen in etwa denen der deutschen Länder – auch wenn Peru von einer echten föderalistischen Struktur wie der der Bundesrepublik weit entfernt ist. Die Regionen sind die größten politisch-administrativen Gebilde unterhalb des peruanischen Nationalstaates. Jede Region unterteilt sich wiederum in verschiedene Provinzen – und diese dann nochmals in Munizipien oder Distrikte.

Eine dieser 24 Regionen trägt den Namen Lima. Doch ist mit der Region Lima nicht die Stadt gemeint. Lima als „Stadt“ gibt es als Verwaltungseinheit nämlich gar nicht. Es gibt lediglich die „Provincia de Lima“, welche administrativ vom „Alcalde Metropolitano de Lima“ geführt wird. Die Provinz besitzt einen Sonderstatus, denn über ihr thront keine Region. Die „Provincia de Lima“ ist somit de jure kein Teil der Region Lima. Unterteilt ist die Provinz in 43 Distrikte. Ebenfalls einen Sonderstatus besitzt die „Provincia Constitucional del Callao“, welcher die Stadt dem administrativen Zugriff der Provinz Lima ebenso entzieht wie dem der Region Lima.

Addiert man die sechs Distrikte der Hafenstadt Callao und die 43 Distrikte der Provinz Lima, dann erhält man das, was man gemeinhin in Peru „Lima Metropolitana“, also Metropolregion Lima nennt. Für diese Metropolregion gibt es wie bereits ange-

sprochen keine gemeinsame politisch-administrative Ebene.

Zur „Metropolregion Lima“ gehören also nicht nur *Lima Stadt*, sondern auch noch einige Vorstädte und Vororte. In der *Provinz Lima* gibt es auch ländliche Gebiete, sodass von einem wirklichen Stadtgebiet keine Rede sein kann.



Regionen und Departamentos in Peru. Gemeinfreie Graphik, URL http://es.wikipedia.org/wiki/Regiones_y_departamentos_del_Per%C3%BA [21.04.2014].

Die Bedeutung und die Dominanz Limas

Lima als Spielball verschiedenster Interessen

In den oben genannten komplexen Strukturen liegen auch die großen Herausforderungen für die Zukunft begründet: Eine Metropolregion, in welcher verschiedene Verwaltungsstrukturen existieren, die von unterschiedlichen, voneinander unabhängigen politischen Konstrukten geführt werden, muss beim Koordinieren von Aufgaben und beim Lösen von Problemen wahre Herkulesarbeit leisten.

In Lima Metropolitana und Umland konkurrieren und interagieren 49 Bezirksbürgermeister und ihre Stadträte, zwei „Oberbürgermeister“ (von Lima und Callao) und ihre Stadträte und Verwaltungen sowie zwei

Regionalpräsidenten (Regionen Lima und Callao) mit ihren jeweiligen Verwaltungsapparaten.

Fast alle sind sich darin einig, dass die Zahl der Verwaltungen zu hoch und zu unübersichtlich ist. Ebenfalls sind sich so gut wie alle darin einig, dass es zwecklos ist, zu versuchen, diese Strukturen nachhaltig aufzubrechen. Zu viele Einzelinteressen sowie Klüngel und gut geschmierte Vetternwirtschaft auf politischer und wirtschaftlicher Ebene stehen auf dem Spiel. Auch die Geschichte spielt eine Rolle: Die Liste der Präsidenten Perus, die im Bürgermeister Limas mehr einen Konkurrenten um die Macht, als einen untergeordneten Mandatsträger sahen, ist lang. Auch die Gründung Callaos sowie dessen Erhebung zunächst zur Stadt im 17. Jahrhundert und später zur „konstitutionellen Provinz“ lag bestimmt auch darin begründet, den mächtigen Bürgermeistern Limas den Zugriff auf den wirtschaftlich sehr bedeutenden Hafen Callao zu entziehen. Dass der heutige internationale Flughafen ebenfalls in Callao und nicht in Lima gebaut wurde mag auch etwas mit dieser Konkurrenz zu tun haben.

Man könnte nun denken, dass der Bürgermeisterposten von Lima ein geradezu ideales Sprungbrett sein müsse, um zu höheren Weihen – sprich ins Präsidentenamt – zu gelangen. Doch die nackten Zahlen zeichnen in diesem Fall ein völlig anderes Bild: Zumindest in den letzten 100 Jahren ist kein Bürgermeister der Hauptstadt zum Präsidenten gewählt (oder auch nur ernannt) worden. Was nicht heißen soll, dass es keine Versuche gab. Zuletzt versuchte sich der in Lima sehr populäre Luis Castañeda (Bürgermeister von 2003 bis 2010) an diesem Karrieresprung. Bei den Wahlen 2011 erreichte er landesweit allerdings nur magere zehn Prozent der Stimmen.¹ Das schlechte Abschneiden Castañedas muss aber nicht zwangsläufig in einem Zusammenhang mit dem Gegensatz von Lima und dem Rest des Landes stehen. Castañeda führte über Wochen in den nationalen Umfragen und brach

erst kurz vor den Wahlen wegen taktischer Wahlkampffehler in den Umfragen ein.

36 der insgesamt 130 Abgeordneten des Einkammer-Kongresses des Landes gehören zum Wahlkreis Lima (Lima Provincia), dazu kommen vier Abgeordnete für den Hafen Callao und nochmals vier für die restliche Region Lima. Damit kommen Hauptstadt und Umland auf 44 von 130 Abgeordneten (34 Prozent). Eine Mehrheit im Parlament gegen Lima zu organisieren ist fast unmöglich. Von Verfassungsänderungen, welche die Regionen mehr in den Vordergrund stellen würden, ganz zu schweigen.

Ebenfalls wirkt es sich nachteilig aus, dass Lima Provincia mit seinen 36 Sitzen im Kongress nur ein einziger Wahlkreis ist. Das führt mit großer Häufigkeit dazu, dass viele Stadtteile im nationalen Parlament keinerlei Stimme haben. Und das sind meist ausge-rechnet Stadtviertel, die vom sozialen und ökonomischen Standpunkt aus betrachtet nicht besonders begünstigt sind (kaum ein Abgeordneter aus Lima wohnt – geschweige denn kennt – die marginalisierten Viertel der Hauptstadt).² Und da die Parteien und Bewegungen – sofern man die peruanischen „Wahlvereine“ überhaupt so nennen kann – eher die Tendenz haben, ihre Kandidaten im dunklen, stillen Kämmerlein zu bestimmen, fallen Politiker, die nicht zur (politischen und sozialen) Elite der Stadt gehören, meist unter den Tisch.

Der Stadtrat von Lima, der sich gemeinsam mit dem Oberbürgermeister (Alcalde Metropolitano) um die Belange von Lima Stadt kümmern soll, hat gerade einmal 39 Mitglieder (40 wenn man die direkt gewählte aktuelle Alcaldesa de Lima, Susana Villerán, mitzählt). Das sind für eine siebeneinhalb Millionen Metropole nicht gerade besonders viele Repräsentanten. Wenn man sich dann noch vor Augen hält, dass die Stadt selbst in 43 Distrikte unterteilt ist, dann kommt man auch im Falle des Stadtrates unweigerlich zu dem Schluss, dass auch hier einige Stadtteile mit keinem eigenen Repräsentanten vertreten sein müssen.

Exkurs: Das peruanische Wahlrecht

Das peruanische Wahlrecht kennt keine uninominalen Wahlkreise, was dazu führt, dass es dem Bürger zum Teil sehr schwer fällt, einen Abgeordneten zu finden, der die Interessen des Viertels, der Kleinstadt, des Distrikts oder der Provinz repräsentiert. In Deutschland gibt es 299 Bundestagswahlkreise, in Peru lediglich 24 Wahlkreise. Diese sind deckungsgleich mit den 24 Regionen des Landes (wobei eine „Region“ in etwa vergleichbar mit einem Bundesland ist). Jede Region entsendet eine bestimmte Anzahl Abgeordneter ins Parlament nach Lima (die Anzahl der Abgeordneten hängt mit der Bevölkerungszahl der Region zusammen). Jede Region wiederum ist unterteilt in verschiedene Provinzen, Bezirke und Municipien. Da die Abgeordneten auf Ebene der Regionen als einem einzigen Wahlkreis bestimmt werden, kommt es häufig vor, dass viele Provinzen und Distrikte keine „direkten“ Ansprechpartner im Parlament besitzen, dafür aber einige wenige Provinzen oder Distrikte innerhalb der gleichen Region die Mehrzahl der gewählten Abgeordneten stellt.

Zahlen und Fakten

Es reicht zunächst einmal, wenn man einen Blick auf die zehn einwohnerstärksten Kommunen des Landes wirft:

	Volkszählung 1993	Volkszählung 2007
Lima Metropolitana	6.321.173	8.472.935
Arequipa	619.156	749.291
Trujillo	509.312	686.834
Chiclayo	424.004	524.442
Piura	272.964	377.496
Iquitos	274.759	370.962
Cusco	255.568	348.935
Chimbote	282.279	334.568
Huancayo	258.209	323.054
Tacna	174.336	242.451
Peru insgesamt:	22.639.443	28.220.764

Quelle: INEI – Censos de Población y Vivienda aus den Jahren 1993 und 2007, Eigene Zusammenstellung.

Lima allein ist zehnmal so groß wie Arequipa, die zweitgrößte Stadt des Landes. Addiert man die Einwohnerzahlen der Plätze zwei bis zehn, dann erreichen diese Städte zusammengezählt nicht einmal die Hälfte der Einwohner von Lima Metropolitana.

Auch im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung steigt die Bedeutung Limas: Lebten bei der Volkszählung 1993 noch knapp 27,8 Pro-

zent der Gesamtbevölkerung im Ballungsraum Lima, so hat sich der Wert mit der jüngsten Volkszählung im Jahr 2007 auf 30 Prozent erhöht.

Insgesamt hält auch im gesamten Land der Trend zur „Verstädterung“ an. Lebten nach dem Zensus von 1993 noch 35 Prozent der Menschen in Peru in ländlichen Gegenden, so waren es 2007 nur 28 Prozent. Dieser Wert wird in den vergangenen sieben Jahren noch weiter zurückgegangen sein. Heute schätzt man, das nur noch 22-24 Prozent der Peruaner auf dem Land leben; knapp dreiviertel der Menschen sich hingegen in urbanen Gegenden niedergelassen haben.³

Exkurs: Ein Vergleich mit Deutschland

Fast man die „Region Lima“, „Lima Provincia“ und „Callao“ zusammen, dann kommt man auf knapp 10,3 Millionen Menschen, die sich auf einem Gebiet niedergelassen haben, welches knapp 35.000 km² groß ist. Das entspricht zufällig ziemlich genau dem Bundesland Baden-Württemberg (10,7 Millionen Einwohner auf 35.700 km²). Mit dem Unterschied, dass nicht dreiviertel der Einwohner Baden-Württembergs in Stuttgart leben und Baden-Württemberg repräsentiert auch nicht ein Drittel der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik.

Auch was die Verkehrswege angeht führt so gut wie kein Weg an der Metropole vorbei. Zunächst einmal liegt Lima recht zentral an der Küste. Die Nordgrenze zu Ecuador ist in etwa gleich weit entfernt wie die Südgrenze nach Chile. Die Panamericana, jene große, die Subkontinente verbindende Straße von Feuerland bis Alaska, führt durch Lima. Mit Callao steht Lima einer der größten Häfen des Kontinents zur Verfügung; der knapp 90 Prozent des gesamten Überseehandels des Landes abwickelt. Und auch der internationale Flughafen der Stadt hat sich in den letzten zehn Jahren mit aktuell knapp zwölf Millionen Passagieren zu einem bedeutenden Drehkreuz in Südamerika entwickelt, sondern gilt auch als bester Flughafen des Subkontinents.

Aber gerade das Flugnetz ist auch ein hervorragendes Beispiel für die erdrückende

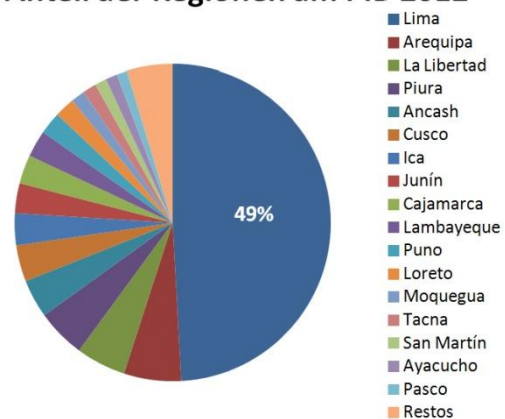
Übermacht der *Hauptstadt Lima*. 95 Prozent der Inlandsflüge werden über Lima abgewickelt. Was bedeutet das konkret? Wenn jemand zum Beispiel von Trujillo an der nördlichen Küste des Landes nach Iquitos im Amazonasgebiet (weit im Nordosten des Landes) reisen möchte – und dabei nicht tagelang im Bus oder im Boot unterwegs sein will – dann besteht die einzige Möglichkeit in einer Flugreise mit der Flugroute Trujillo-Lima-Iquitos. Retour genauso. Ebenso verhält es sich mit anderen Routen. Wer vom Machu Picchu kommend über Cusco in den Dschungel nach Puerto Maldonado weiterreisen will, der kommt um einen Zwischenstopp in der Hauptstadt nicht herum.

Exkurs: Auch hier ein Vergleich mit Deutschland

Man muss sich einfach einmal vorstellen, wie es wäre, wenn man von Köln nach München fliegen wollte, es aber keine Direktflüge gäbe, sondern alle Routen stets mit einem Umsteigen in Berlin verbunden wären.

Ökonomisch sieht es ähnlich aus. Lima Metropolitana ist der Wirtschaftsmotor des Landes. Die anderen Regionen sind „wirtschaftliche Peripherie“ und haben für sich genommen kaum eine große Bedeutung. Besonders deutlich wird das bei einem Blick auf das peruanische Bruttoinlandsprodukt, an welchem der Anteil von Lima Metropolitana den anderen 23 Regionen gleichgewichtet ist.

Anteil der Regionen am PIB 2012



Quelle: INEI (2013): Cuentas Nacionales – Producto Bruto Interno por Departamentos 2001-2012, Eigene Zusammenstellung, URL http://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1104/libro.pdf [24.03.2014].

Die Vormachtstellung von Lima lässt sich auch am Einkommen ablesen. Im Jahr 2012 verdiente der durchschnittliche „Limeño“ 1.037,70 Soles im Monat (das sind umgerechnet etwa 325,- Euro). Der Landesdurchschnitt liegt hingegen bei 790,60 Soles. Noch stärker wird das Gefälle, wenn man den durchschnittlichen Pro-Kopf-Verdienst der ländlichen Bevölkerung gegenüberstellt: 377,44 Soles.⁴ Natürlich wird dieser exorbitante Unterschied wieder etwas gemildert durch die Lebenshaltungskosten, die in Lima weitaus höher liegen als in anderen Städten oder auf dem Land.

Um diese vielleicht etwas verzerrte Wahrnehmung zu relativieren, lohnt sich ein Blick auf den Gini-Koeffizienten.⁵ Auch in Bezug auf die ungleiche Verteilung von Einkommen hat sich in Peru in den letzten Jahren etwas getan: Der Gini-Index sank seit 2005 beständig von damals 0,51 auf 0,45 im Jahr 2012.⁶ Zum Vergleich: Deutschland rangierte im Jahre 2012 bei 0,28.⁷ Allerdings lagen die USA nach Angaben des World Factbook der CIA 2009 ebenfalls bei einem Wert von 0,45.⁸

In Lima Metropolitana lag 2005 der Gini-Index bei 0,50, also nur ein klein wenig unter dem Landesdurchschnitt. Sieben Jahre später wurde für die Metropolregion ein Wert von 0,41 gemessen. Die Schere im Vergleich zum Landesdurchschnitt hat sich also zugunsten der Hauptstadt weiter vergrößert – auch wenn sich insgesamt im Rest des Landes der Koeffizient ebenfalls verbessert hat. Wenig Veränderung gab es übrigens in den ohnehin benachteiligten Regionen Sierra und Selva: Hier sank der Índice nur marginal von 0,51 auf 0,48 in der Sierra oder stagnierte gar bei 0,46 (Selva).

All das sind Indikatoren, die darauf hindeuten, dass trotz gegenteiliger politischer Rhetorik die Politik in der Hauptstadt Lima nach wie vor die Hauptstadt Lima favorisiert und bevorzugt.

Verschiedene Welten: Lima und der „Rest“

Ein weiteres Beispiel aus dem Feld der Infrastruktur/Versorgung, welches vor allem auch die Bevorzugung Limas in vielen Bereichen anschaulich darstellt, ist die Versorgung der Bevölkerung mit Strom, Wasser und Kanalisation (Abwasser). Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2001. Seither hat sich die Situation insgesamt verbessert; doch man sollte sich immer vor Augen halten, dass wir hier von einer Zeit nach der zweiten Jahrtausendwende reden.

Die Tabelle unterteilt sich in unterschiedliche geographische Zonen, wobei „costa“ stets für Gebiete in Küstennähe steht, „sierra“ meint die zentralen, hochgelegenen Andengebiete Perus und „selva“ ist das weitläufige Amazonasgebiet (Dschungel) des Landes.

Die Spalten neben der geographischen Angabe beziehen sich auf den Zugang zu den oben genannten *servicios basicos*, der Grundversorgung mit Wasser, Kanalisation und Strom. Die Tabelle gibt an, wie viele Haushalte im Jahr 2001 über keinerlei Grundversorgung verfügten, wie vielen Haushalten mindestens eines dieser Grundgüter zur Verfügung stand (also entweder Wasser oder Kanalisation oder Strom), wie viele Haushalte über mindestens zwei Grundgüter verfügten und zu guter Letzt wie viele Haushalte zu allen drei Arten der Grundversorgung Zugang hatten (Angaben in Prozent der Haushalte in der Region).

Geographische Zone	Keine Grundversorgung	Wenigstens 1	Wenigstens 2	Alle 3
Nördliche Küste	20,93	19,83	13,73	45,51
Zentrale Küste	15,37	13,92	16,42	54,29
Südliche Küste	2,16	16,83	25,00	56,01
Nördliche Sierra	40,35	30,59	10,27	18,79
Zentrale Sierra	34,39	23,94	20,72	20,95
Südliche Sierra	26,45	20,16	21,09	32,30
Selva	41,81	27,09	12,90	18,20
Lima Metropolitana	1,77	16,74	3,74	77,75
<i>Gesamtes Land</i>	<i>21,60</i>	<i>20,91</i>	<i>12,97</i>	<i>44,53</i>

Quelle: Roca Rey, Iris und Belissa Roja: „Pobreza y Exclusión social: Una Aproximación al Caso Peruano“, in: Bull. Inst. fr. études andines, Nr. 31, 2002, S.699-724.

Das Gefälle ist eindeutig. In der Hauptstadt verfügten mehr als Dreiviertel der Haushalte über eine Grundversorgung, während es im Amazonasgebiet lediglich etwas mehr als 18 Prozent waren.

Auch wenn sich die absoluten Zahlen in den letzten 14 Jahren durchweg verbessert haben, so hat sich an der Tendenz auch im Jahre 2014 nichts geändert: Lima steht an vorderster Front, gefolgt von den urbanen Zentren an der Küste. Das Andenhochland und der Dschungel haben nach wie vor das Nachsehen und die Entwicklung kommt nur langsam voran. Es ist schon bitter-ironisch: Devisenbringende Touristen kommen nicht wegen der Wüstengebiete der Küste oder wegen der Hauptstadt nach Peru, sondern meist wegen der Anden und des Dschungels.

Urbanisierung wird anhalten

Viele Indikatoren deuten daraufhin, dass der Trend zur Verstädterung weiter anhalten wird. Lateinamerika und die Karibik weisen heute schon mit fast 80 Prozent Urbanisierung ein Niveau auf, welches sonst allenfalls noch in den USA zu finden ist. Europa hat der Subkontinent in diesem Fall schon hinter sich gelassen.⁹

Eine Studie von Oxford Economics aus dem Jahr 2012 kommt zu dem Schluss, dass im Großraum Lima im Zeitraum zwischen 2010 und 2025 rund 38 Prozent aller neuen Jobs des Landes entstehen werden. Mehr noch: Laut Oxford Economics werden die Ballungszentren Lima, Arequipa (Fünf Prozent) und Trujillo (Sieben Prozent) für die Hälfte aller neuen Arbeitsplätze in ganz Peru sorgen. In Zahlen gesprochen: Die Experten gehen davon aus, dass in diesen drei Städten bis 2015 mehr als 2,4 Millionen neue Arbeitsplätze entstehen werden.¹⁰

Armes Land – Reiche Stadt?

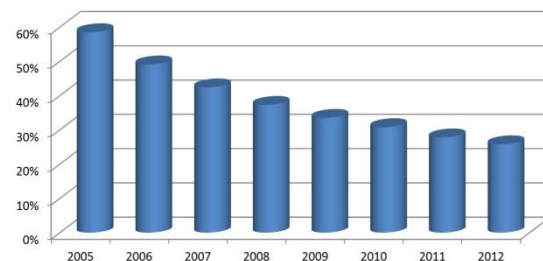
Dass Peru sich seit Ende der 90er Jahre positiv entwickelt, daran besteht eigentlich kaum ein Zweifel. Die Erfolge im Kampf gegen die Armut lassen sich sehen. Peru – und die Hauptstadt als Zugpferd – ist ein wirt-

schaftliches „Boomland“, welches seit mehr als einer Dekade imposante Wachstumsraten zwischen (real) fünf und zehn Prozent aufweisen kann.

Das „Instituto Nacional de Estadística e Informática (kurz INEI)“, vergleichbar in etwa mit dem deutschen statistischen Bundesamt, veröffentlicht jedes Jahr eine sehr umfassende Studie zur Armutsentwicklung in Peru.

Insgesamt bestätigen die Studien eine beeindruckend positive Tendenz, doch mischt sich in das „Licht“ hier und da auch ein wenig „Schatten“. Nach Analysen von peruanischen und internationalen Experten konnte die Armut im Zeitraum von 2005 bis 2012 um mehr als 30 Prozentpunkte gesenkt werden. Galten im Jahr 2005 noch 58,5 Prozent der Peruaner als arm, so waren es im Jahr 2012 nur noch 25,8 Prozent. Zu verdanken ist diese Entwicklung in erster Linie der guten und vor allem stabilen wirtschaftlichen Entwicklung im Land, dem Rückgang der Inflation und auch den Sozialprogrammen der letzten Regierungen.

In Armut lebender Teil der Bevölkerung



Quelle: Peruanische Statistikbehörde INEI aus den Jahren 2009 und 2012. Eigene Zusammenstellung.

Diese zunächst einmal sehr positive und beeindruckende Entwicklung hat aber auch seine Schattenseiten. Zum einen sagt die Statistik nichts über die Chancengleichheit im Land aus. Dass diese alles andere als ausgewogen ist, zeigte trotz Verbesserungen der bereits angesprochene Gini-Index. Der seit 2011 amtierende Wirtschaftsminister Luis Miguel Castilla sagte einmal ziemlich zutreffend, dass das Grundproblem der Armut im Lande darin bestehe, dass es in Peru nicht so sehr darauf ankomme, wie sehr man sich bemüht oder anstrengt für den eigenen

sozialen Aufstieg, sondern vielmehr darauf, ob es in der Gegend, wo man geboren und aufgewachsen ist, auch asphaltierte Straßen, sprich Infrastruktur, gäbe.¹¹

Es ist natürlich erst einmal eine Sache, den in bitterster Armut lebenden Menschen durch Sozialprogramme zu helfen, die akute Not zu lindern. Nachhaltig bekämpft hat man die strukturelle Armut damit aber noch nicht.

Einen weiteren Hinweis auf diese Unausgewogenheit bekommt man auch, wenn man sich die Zahlen der einzelnen Regionen anschaut. In urbanen Regionen und an der Küste liegen die Armutsraten deutlich unter dem Durchschnitt. Statistisch gesehen Pech haben die Menschen, die in ländlichen Gebieten der Sierra und im Amazonasgebiet leben. Dort galten auch im Jahr 2012 noch mehr als die Hälfte aller Menschen als arm (53 Prozent). Eine der niedrigsten Armutsraten weist hingegen das Ballungszentrum Lima auf: hier lebten im Jahr 2012 offiziell nur 14,5 Prozent der Bewohner in Armut.

Auch die extreme Armut ist spürbar zurückgegangen im Land. Wurden 2007 noch 11,2 Prozent der Bevölkerung als extrem arm (d.h. Menschen, denen weniger als 1,25 USD pro Tag zur Verfügung stehen) eingestuft, so waren es im Jahr 2012 noch knapp sechs Prozent. Doch auch bei der extremen Armut treten wieder regionale Unterschiede zu Tage: In Lima sank dieser Wert von 0,9 (2007) auf 0,7 Prozent (2012). Im ländlichen Raum galt 2007 noch fast ein Drittel (32,7 Prozent) aller Einwohner als extrem arm, fünf Jahre später waren es noch 19,7 Prozent.¹²

Die gute wirtschaftliche Entwicklung der letzten Dekade mit üppigen Wachstumsraten hat also durchaus dafür gesorgt, dass es mehr Wohlstand und weniger Armut im Land gibt, denn auch in den von Armut am meisten betroffenen Regionen haben sich die absoluten Zahlen deutlich verbessert. Allerdings sorgte das Wirtschaftswachstum eben nicht für eine Verbesserung der Chancengleichheit.

Diese Chancenungleichheit wird sich nicht allein durch weiteres Wachstum und

gute makroökonomische Zahlen beseitigen lassen. In diesem Fall braucht es eine regulierende und ausgleichende Tätigkeit des Staates, der durch die Verbesserung von Infrastruktur, durch bessere Zugangschancen zu Bildung und Ausbildung den Menschen der ländlichen Gebiete neue Perspektiven eröffnen kann. Das Gefühl vieler Menschen, dass an ihnen das Wirtschaftswachstum und der neue Wohlstand vorbeigeht, wird durch die Untersuchung bestätigt und stellt eine der großen Herausforderungen für die amtierende Regierung Humala (seit 2011) dar. Dieses Gefühl wird auch in Zukunft dafür sorgen, dass viele Menschen ihrer Heimat den Rücken zukehren werden, um in den urbanen Zentren der Küsten – und insbesondere in Lima – eine (vermeintlich) bessere Zukunft zu finden.

Die Probleme einer Metropole

Die Finanzen

Die Bürgermeisterin von Lima, Susana Villerán, verfügt über einen Jahresetat von ungefähr 490-500 Millionen US-Dollar. Dieses Budget verplant die Stadt in Absprache mit dem Stadtrat, allerdings ohne Verpflichtungen, das Budget mit den 43 Distrikten, der Nachbarstadt Callao oder der Region Lima abzustimmen. Die einzelnen Stadtteilbürgermeister verfahren übrigens genauso. Und sie verfügen zusammen sogar über ein größeres Budget als die Stadt selbst: zwischen 680 und 700 Millionen Dollar geben die Bezirke zusammengezählt im Jahr aus. Allerdings gibt es keinen „Finanzausgleich“ zwischen den Stadtteilen, sodass es ärmeren Stadtvierteln naturgemäß sehr schwer fällt aufzuholen.¹³

Der jährliche Etat der Stadt naturgemäß nicht aus, um sich all der Probleme anzunehmen, mit der sich die Stadt konfrontiert sieht. Das führt dazu, dass die Stadtregierung regelmäßig die Zentralregierung um Hilfe bitten muss. Und das hat natürlich seinen Preis – finanziell wie auch politisch.

Das Wasser

Eine der größten Herausforderungen für die Metropole am Pazifik besteht in der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Heutzutage sind zwar knapp 80 Prozent der Stadtbevölkerung an die Kanalisation angeschlossen, doch besonders in den Randgebieten, also den jüngeren Armenvierteln, die sich als eine Art Gürtel rund um die Stadt ziehen, stellt die Grundversorgung mit Wasser noch immer ein Problem dar.

Die Armenviertel werden Großteils durch Tanklaster mit Wasser versorgt. Doch sind es nicht etwa städtische oder staatliche Betriebe, die diese Bevölkerung versorgen, sondern private Anbieter. Meist sind es Kleinbetreiber, die einen mehr oder weniger sauberen alten Tanklaster mit Wasser befüllen und dieses in den Vierteln ohne Wasserversorgung verkaufen. Und das teilweise zu Preisen, die kein wohlhabender Limeño aus den „guten Vierteln“ jemals für sein Wasser ausgeben müsste. Für die Wasserversorgung in den Vierteln, die über eine Kanalisation verfügen, sorgt der Staatsbetrieb „Sedapal“. Dass es sich beim Wasserversorger um einen Staatskonzern handelt, ist nicht konfliktfrei und der Widerstreit von Interessen der Hauptstadt Lima und Lima Stadt tritt auch hier zu Tage: Die Stadtverwaltung verfügt über keinen direkten Zugriff auf den Staatsbetrieb, der von der nationalen Regierung kontrolliert wird. Es gibt auch keinen konkurrierenden städtischen Betrieb, sodass die Wasserversorgung mitunter zu einem „Politikum“ werden kann.

Im Durchschnitt kann sich eine arme Familie aus den marginalisierten Vierteln der Stadt ohne Anbindung an die normale Wasserversorgung knapp 30 Liter Wasser pro Tag und Kopf leisten. In San Isidro, einem der reichsten Stadtviertel Limas liegt der Konsum bei etwa 400 Litern und bester Versorgung durch die staatliche Behörde.¹⁴

Mehr noch: Da es in Lima im Schnitt pro Jahr lediglich drei Regentage gibt, müssen die Parks und die Bäume, welche die besseren Stadtviertel zieren und begrünen, auch durch Tanklaster versorgt werden. In diesem

Fall handelt es sich aber nicht um private Anbieter, sondern dieser Service wird von den Bezirken bezahlt. Ein Bewusstsein bezüglich der Bedeutung des „kühlen Nasses“ ist erst im Entstehen begriffen. Dabei wäre eine stärkere Sensibilisierung bei diesem Thema von grundsätzlicher Bedeutung. Die Stadt bezieht ihr Trinkwasser bisher aus einigen Grundwasserquellen und vor allem aus den Flüssen, die im andinen Hochland entspringen.¹⁵ Dabei reichen die Wassermengen von der Pazifikseite der Anden längst nicht mehr aus, um den Bedarf der Metropole zu decken, sodass Wasser von der Ostseite der Anden durch Tunnel nach Lima geleitet werden muss.¹⁶ Im Großraum Lima münden drei Flüsse ins Meer: der Rimac, der Chillón und der Lurín. Alle drei entspringen in den Anden und haben nicht zuletzt durch die Auswirkungen des globalen Klimawandels an Größe eingebüßt, d.h. sie transportieren immer weniger Wasser.¹⁷ Und auch mit der Wasserqualität steht es insgesamt nicht zum Besten. Insbesondere die Flüsse im Andenhochland und in der peruanischen Selva weisen oftmals hohe Schwermetallanteile auf. Das ist der Preis für das teilweise unkontrollierte und rücksichtslose Abbauen von Bodenschätzen. Zum Teil wird das ungereinigte und ungeklärte Wasser zur Gemüse- und Obstbewässerung genutzt, sodass in Lima eigentlich jeder, der es sich leisten kann, sein Obst nicht von den kleinen lokalen Märkten bezieht, sondern lieber höhere Preise – und dafür bessere Qualitätsgarantien – in den großen Supermarktketten in Kauf nimmt.¹⁸



Ein Wasser-Lastwagen gießt die Blumen und Parks an der Küstenpromenade von Miraflores; Quelle: Henning Senger.

Verkehr

Der Verkehr in Lima ist eine Katastrophe. Schuld daran ist nicht zuletzt der Öffentliche Personennahverkehr. Und das hat damit zu tun, dass – wie bereits eingangs erwähnt – zu viele unterschiedliche Interessen und fehlendes Durchsetzungs- und Koordinierungsvermögen der lokalen Autoritäten durchgreifende Änderungen weitestgehend verhindern.

Ein echtes staatliches oder städtisches Busunternehmen sucht man zum Beispiel vergeblich. Auch sind Busse, wie wir sie aus Deutschland oder Europa kennen, im öffentlichen Verkehr in Lima noch immer eine Seltenheit. Dominiert wird der ÖPNV in der Metropole durch eine Unzahl von kleinen Transportunternehmern und mittelgroßen Kooperativen. Und diese setzen in der Regel Kleinbusse (micros) ein, die – meist in einem Fahrstil, welcher einem das Blut in den Adern gefrieren lässt – auf durch Lizenzverträge mit der Stadtverwaltung festgelegten Routen durch die Millionenmetropole rollen, und in denen man sich fühlt wie ein Fisch in der Konserve. Dabei setzen die Buseigentümer auf ein System von Sub-Unternehmern: In der Regel mieten die Fahrer die Busse bei einem Unternehmer oder bei einer Kooperative an und kontrahieren dann selbst noch „Gebühreneintreiber“, die aus der geöffneten Seitentür des Kombis heraus die Route anpreisen, die Leute in den Wagen quetschen und den Fahrpreis eintreiben.

Es versteht sich von selbst, dass es sich bei den Kleinbussen nicht um die modernsten Vehikel aller Zeiten handelt, sondern in der Regel um spritfressende und abgasintensive Modelle nahe der Verschrottungsreife. Der Effekt für Limas Straßen ist verheerend. Die Kleinbusse halten nahezu willkürlich dort, wo sie am Straßenrand Fahrgäste ausmachen, sie verstopfen wegen ihrer schiereren Anzahl die Hauptverkehrsadern der Stadt, und sie verschmutzen mit ihren ungefilterten Abgasen die Luft.

Dennoch scheint die Macht der „Transportistas“ derart groß zu sein, dass es

bisher noch keinem Bürgermeister gelang, dieser Situation Herr zu werden.

Für den Ortsfremden ist es auch äußerst schwer, ein System dahinter zu erkennen bzw. festzustellen, welcher Kleinbus ihn zumindest in die Nähe seines Zielortes bringen kann. Es gibt keinen Linienverkehr, ganz zu schweigen von einem Fahrplan. Hier hilft es nur, Passanten um Rat zu fragen. Zu Gute Halten muss man diesem „System“, dass es wenig „Wartezeit“ gibt. So kann man tagsüber durchaus alle vier Minuten auf einen Kombi hoffen. Nicht gesichert ist dann allerdings, ob auch noch Platz im Wagen ist, denn naturgemäß sind die kleinen Transporter schnell überfüllt.

In den letzten Wochen und Monaten kam es zu einer ungewöhnlichen Häufung von schweren Unfällen mit Todesfolge, sodass sich einmal mehr die Presse auf das Thema stürzte und härtere Maßnahmen gegen unverantwortliches Verhalten im Straßenverkehr gefordert werden. Doch dafür ist die Polizei eigentlich hoffnungslos unterbesetzt und viel zu schlecht ausgerüstet. Viele der Busfahrer dürften eigentlich gar keinen Führerschein mehr besitzen; doch das Justizsystem ist überlastet – und auch die Polizei ist korruptionsanfällig. Viele „Transportistas“ besitzen beste (Familien-)Beziehungen in die Polizeikreise hinein.

Mit zunehmendem Wohlstand nimmt selbstverständlich auch die Zahl der PKWs zu. Und auch das führt dazu, dass die Straßen und Avenidas der Hauptstadt immer stauanfälliger werden.

Die Stadt und die Regierung setzen bisher auf zwei Gegenprojekte: Zum einen hat man vor drei Jahren (nach 25 Jahren „Bauzeit“) eine erste Hochbahnstrecke eingeweiht, die den Verkehr auf einer Ost-West-Route entlasten soll. Ein paar Jahre zuvor wurde bereits der „Metropolitano“ eingeweiht, ein Schnellbussystem welches an der einzigen Stadtautobahn entlang den Nord-Süd-Korridor entlasten soll. Beide Systeme sollen in den nächsten Jahren weiter massiv ausgebaut werden.¹⁹

Fahrräder sieht man übrigens nicht allzu viele – und das obwohl Lima eigentlich recht flach ist. Die Limeños kennen sich und ihren (Auto-)Fahrstil wohl selbst am besten, so dass der Drahtesel schon allein aus gesundheitsfürsorglichen Motiven nicht weit verbreitet ist. Und auch nur in den besseren Stadtvierteln wie San Isidro, Barranco und Miraflores findet man überhaupt Ansätze eines Fahrradwegesystems.

Sicherheit

Grundsätzlich das Thema Nr. 1 unter den Bürgern der Hauptstadt ist die Sicherheit. Die Angst um die eigene Sicherheit und die der Mitbürger belegt bei Umfragen unter der Bevölkerung stets Platz 1, wenn nach den drängendsten Problemen der Metropole gefragt wird.²⁰ Auf den Plätzen zwei und drei folgen beständig die Themen „Verkehrschaos“ und „Umweltproblematiken“.

Dabei ist Lima an sich keine unsichere Stadt. Zumindest was die Kapitalverbrechen anbelangt. Mit einer Mordrate, die sich in den letzten Jahren bei zwischen fünf und sieben Tötungsdelikten pro 100.000 Einwohner einpendelte, liegt Lima im Vergleich mit anderen lateinamerikanischen Megastädten auf einem der unteren Ränge.²¹ Und auch im Landesdurchschnitt steht Lima gut da: Die Mordrate in Peru lag im Jahr 2011 mit 9,45 deutlich höher als die in Lima mit 5,36. Das Gefühl der Unsicherheit scheint also viel eher von Diebstählen und Raubüberfällen herzurühren. Drei von vier Limeños geben in Umfragen an, bereits Opfer eines Verbrechens geworden zu sein. Von allen Straftaten, die zur Anzeige gelangen, sind fast 75 Prozent Diebstähle. Die meisten (etwa 50 Prozent) sind Opfer von simplen Diebstählen ohne Gewalt oder Bedrohung. Schwierigkeiten bereiten auch Vandalismus, Drogenkonsum und -handel) sowie Ruhestörungen und exzessiver Konsum von Alkohol auf öffentlichen Plätzen. Den Delinquenten stehen in Lima etwa 29.000 Polizisten gegenüber, verteilt auf knapp 100 Kommissariate im Stadtgebiet bzw. in den 43 Bezirken. Die Zahl der Polizisten hat nach einer

größeren Polizeireform im Land unter der Regierung Garcia (2006-2011) stark abgenommen. Gab es 1989 im ganzen Land 120.000 Polizisten (ein Polizist auf 175 Einwohner), so waren es 2007 noch 90.000 (ein Polizist auf 300 Einwohner). Daneben kämpft auch die Polizei mit den schon oft genannten administrativen Problemen, die sich aus den verschiedenen Zuständigkeiten (Lima Stadt, Callao und Provinzen von Lima) ergeben.²²

Die Bezahlung ist ebenfalls schlecht, und viele Polizisten verdienen sich ein Zubrot, indem sie (teilweise genehmigt) einen Zweitjob als (privates) Sicherheitspersonal annehmen. Und natürlich gibt es große Unterschiede zwischen den einzelnen Stadtvierteln, wobei - wie sollte es anders sein – ärmere Viertel mit weitaus mehr Kriminalität zu kämpfen haben als die Wohngebiete der Mittel- und Oberschicht. Reichere Bezirke verfügen neben den regulären Polizeieinheiten noch zusätzlich über „seguridad ciudadana“ oder „serenazgos“, die aus den Haushalten der Bezirke finanziert werden und so eine Art „Schutzmann und Helferlein-Programm“ darstellen. So bietet der Serenazgo in einigen Stadtvierteln auch eine Art nachbarschaftliche Pannenhilfe, wenn das Auto stehen bleibt oder ein Reifen platzt.²³

Interessant ist, dass das Phänomen der in Metropolen weit verbreiteten „gated communities“ in Lima nicht nur auf die Reichenviertel beschränkt ist.²⁴ Bei diesen abgegrenzten und meist durch privates Sicherheitspersonal bewachten Stadtteilvierteln (im Spanischen auch „condominios“ oder „barrios cerrados“) handelt es sich um die Antwort der Zivilgesellschaft auf die, nach ihrem Empfinden, immer stärker werdende Unsicherheit. „In Mode gekommen“ sind die bewachten Viertel bei Ober- und Mittelschicht in den achtziger Jahren, als die Terrorgruppe „sendero luminoso“²⁵ es wagte, ihren Terror, der sich bis dahin auf die Andenregion beschränkt hatte, durch Autobomben mitten ins „Herz der Zivilisation“ zu tragen, nämlich in die bürgerlichen Stadtviertel Miraflores und San Isidro.

Die meisten heutigen „barrios cerrados“ wurden nicht geplant konstruiert, sondern nachträglich durch zusätzlich gebaute Mauern und neu angelegte Schranken geschaffen. Und die meisten dieser condominios liegen in Vierteln der Unter- und der unteren Mittelschicht. Reichere Limeños ziehen, wenn sie denn glauben, den Schutz der gated communities zu brauchen, in suburbanen Gegenden, wo so etwas wie abgeriegelte Vororte entstanden.

Schlusswort

Der Beitrag hat – wie in der Einführung dargestellt – versucht, verschiedene Aspekte der Metropolregion Lima zu beleuchten. Bei der Lektüre anderer Beiträge in dieser Ausgabe der AMEZ werden dem Leser bestimmt gravierende Unterschiede, aber auch überraschende Ähnlichkeiten und Gemeinsamkeiten auffallen. Die Herausforderungen, aber auch die Möglichkeiten, welche „Megastädten“ heutzutage bieten, sind zahlreich und komplex. Lima ist darin weder Vorreiter noch Nachzügler.

Und doch hofft der Autor, dass der Essay auch ein wenig den „Charakter“ und die Vielseitigkeit der Pazifikmetropole vermitteln konnte. Wenn der Leser nach Beendigung dieses Artikels glaubt eine bessere Vorstellung, einen besseren Eindruck vom „Gebilde“ Lima zu haben, dann haben diese Zeilen ihren Zweck bereits erfüllt.

|| **Henning Senger**

Auslandsmitarbeiter Peru

ANMERKUNGEN

- 1 Nichtsdestotrotz gilt Castañeda bei den im Herbst 2014 anstehenden Kommunalwahlen wieder als haushoher Favorit für den Bürgermeisterposten – auch wenn er bisher offiziell seine Kandidatur noch nicht angemeldet hat.
- 2 Dieser „Konstruktionsfehler“ im Wahlsystem gilt für alle Regionen.
- 3 Vgl. Weltbank Datenbank (2012): Perú, <http://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS> [13.06.2014].
- 4 Vgl. Nacionales Institut für Statistik und Informatik (INEI) (2013): „Arbeitsbericht 2007-2012“, S. 19.
- 5 Der Koeffizient, der nach dem italienischen Mathematiker und Soziologen Corrado Gini benannt ist, misst das Maß von Gleichheit oder Ungleichheit bei der Verteilung von Vermögen oder Einkommen, wobei 0 maximale Gleichverteilung bedeutet und 1 dementsprechend maximale Ungleichverteilung.
- 6 Vgl. Nacionales Institut für Statistik und Informatik (INEI) (2013): S. 24.
- 7 Vgl. OECD (2011): OECD Factbook 2011-2012: Economic, Environmental and Social Statistics, URL <http://www.oecd-ilibrary.org/sites/factbook-2011-en/03/05/01/index.html?itemId=/content/chapter/factbook-2011-31-en%20> [23.04.2014].
- 8 Vgl. CIA (2014): The World Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html> [23.04.2014].
- 9 Vgl. Statista – das Statistik Portal (2012): <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/169400/umfrage/urbanisierung-nach-kontinenten/> [06.2014].
- 10 Vgl. Oxford Economics (2012): Innovative Cities: Key Challenges for Latin American and Caribbean Cities, https://www.paho.org/equity/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=87&tmpl=component&Itemid=158 [PDF-Download am 01.04. 2014].
- 11 Miguel Castilla in einem Gespräch mit Bundesminister a.D. Michael Glos und dem Autor am 15.02.2012 in Lima.
- 12 Alle Angaben nach INEI 2009 und 2012 a.a.O.
- 13 Zum Vergleich: Der Haushalt des peruanischen Staates betrug im Jahr 2013 knapp 107 Milliarden Soles (circa 33 Milliarden Euro). Der Bundeshaushalt in Deutschland liegt für 2013 bei knapp 302 Milliarden Euro.
- 14 Vgl. Ioris, Antonio (2007): The geography of multiple scarcities: Urban development and water problems in Lima, Peru, in: Geoforum, Nr. 43 (2012), S.612-622.
- 15 Vgl. Schütze, Martin und Gloria Robleto (2009): Die Lebensader versiegt – Wasserversorgung in Megacitys, in: Politische Ökologie Nr. 114, S. 31-33.
- 16 Vgl. Ebd., S. 31.
- 17 In der wüstenartigen Küstenregion Perus konzentrieren sich lediglich zwei Prozent der landesweiten Wasserreserven. Allerdings leben um die 60 Prozent der Gesamtbevölkerung Perus in eben dieser Küstenregion.
- 18 Diese Situation soll sich in den kommenden Jahren verbessern. Unter anderem führt die deutsche GIZ gemeinsam mit dem peruanischen Staat ein großes Projekt zur Wasserver- und -entsorgung durch.
- 19 Die ehrgeizigen Pläne der „Metro de Lima“ kann man sehr schön auf folgender Seite einsehen: <http://www.aate.gob.pe/>. Bisher gibt es allerdings lediglich die Linie 1 und auch die fährt noch nicht auf der gesamten „grünen“ Route.
- 20 Vgl: o.A. (2007): Perú: alta sensación de inseguridad a pesar de baja tasa de homicidios, in: RPP Noticias, (19.02.2013), <http://www.rpp.com.pe/2013-02-19-peru->

- alta-sensacion-de-inseguridad-a-pesar-de-baja-tasa-de-homicidios-noticia_568842.html [24.04.2014].
- 21 Vgl. Costa, Gino / Carlos Romero (2011): Respuestas a la inseguridad en Lima, in: Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana, No. 9, Quito 2011.
 - 22 Vgl. Ebd., S.37-38.
 - 23 Allerdings kann man diesen „Service“ nur im eigenen Stadtviertel in Anspruch nehmen. Einem Einwohner von Miraflores, den in San Isidro eine Autopanne ereilt hat, Pech gehabt. Der Autor spricht hier aus eigener Erfahrung.
 - 24 Einen guten Überblick über das Thema „gated communities“ in Lima bietet: Plöger, Jörg: Lima, Stadt der Gitter: Abgesperrte Nachbarschaften als Reaktion auf veränderte sozioökonomische Rahmenbedingungen“, in: Gans, P., A. Priebis und R. Wehrhahn (Hrsg.): Kulturgeographie der Stadt; Kieler Geographische Schriften Nr. 111, S.369-381, 2006.
 - 25 Zu Deutsch: „Der leuchtende Pfad“. Wer mehr über den Leuchtenden Pfad und dessen Terrorregime in den Anden sowie die nicht weniger brutale Antwort des peruanischen Staates wissen möchte, dem sei das eindrucksvolle Buch „Tod in den Anden“ (im Original „Lituma en los Andes“) von Mario Vargas Llosa empfohlen.

„Mein Casablanca“

Das erste Mal reiste ich im Januar 2000 in ein islamisches Land. Ich sehnte mich nach einem regelrechten Kultur- und Klimawechsel im wahrsten Sinne des Wortes, nachdem ich mich für mehrere Monate intensiv in meine philosophische Dissertationsarbeit vertieft hatte.

So war der an sich triste Flughafen Casablanca mein erster Berührungspunkt mit dem Land. Der Anflug auf Casablanca war wunderschön. Die Wolkendecke war weit aufgerissen, es herrschte eine Art „Aprilwetter“, mit dem klaren und eigentümlichen Licht, das man so nur an den Westküsten des Atlantiks finden kann und das Landschaften auf magische Art und Weise mit einem goldenen Schleier überzieht. Den Duft beim Ausstieg aus dem Flugzeug werde ich nie vergessen. Er betört mich bis heute und bestätigt die Aussage Serge Lutens, dass sich nichts tiefer ins Gedächtnis eingräbt als Düfte. Sie sind die Essenz der Erinnerung. Ohnehin hätte ich es nie für möglich gehalten, dass ein Flughafen nach etwas anderem als nach Kerosin riechen könne. Doch damals, im Januar, dem Monat der Orangenreife, schien eine eigentümliche Duftmischung aus Orangen, Minze, Zimt und Koriander aus dem Süden und der Mitte des Landes bis ins Innere des Flughafenterminals vorzudringen.

Noch war ich unentschlossen, ob ich mit dem Nahverkehrszug oder Sammeltaxi zum Bahnhof „Casablanca Musafirin“ fahren sollte, von wo aus ich meine Reise nach Marrakesch fortsetzen wollte. Aus dem Terminal kommend, mich Richtung Taxistand bewegend, machte ich eine weitere, überaus eindrucksvolle Beobachtung: hinter der Stoßstange seines Taxis kniete ein junger Mann, seine Sportschuhe lagen wie unbedacht hingeworfen neben seinem Gebetsteppich, und inmitten des tosenden Lärms der an ihm vorbeifahrenden Autos verrichtete er völlig unbeeindruckt und konzentriert sein Gottesdienst. Nie hatte ich in meinem Leben eine solch fromme Gestik in einem solch profanen und lärmenden Umfeld beobachten können. Er ließ den Alltag buchstäblich an sich vorbeirauschen. Ich war beeindruckt und reimte mir spontan meine Gedanken zusammen: Er macht eine Pause vom Rausch der Welt. Und ich. Ich brauchte eine Pause von den philosophischen Epistemen, von all den Erklärungsmustern für das Telos des Lebens. Und ich begriff sehr schnell, dass das hier möglich war hier in Marokko.

Dr. Jochen Lobah, Auslandsmitarbeiter in Rabat¹, Marokko

¹Dr. Jochen Lobah lebt und arbeitet in Rabat, hat jedoch wegen seines persönlichen Hintergrundes Casablanca gewählt.

ZWISCHEN WIRTSCHAFTSWUNDER, ARMUT UND FRAGILER GENTRIFIZIERUNG – DIE REGION „LE GRAND CASABLANCA“

JOCHEN LOBAH ||

Fast alle Marokkoreisende finden sich früher oder später in Marrakesch wieder. Die Stadt verkörpert wie keine andere in der arabischen Welt den Traum von Tausend und einer Nacht. Jährlich betört sie über 1,5 Millionen Touristen. Damit liegt sie im weltweiten Ranking der Städtereisen unter den Top 10. Marokkos mit Abstand größte Metropole, Casablanca, bleibt in der Regel von Marokkoreisenden völlig unbeachtet. Die Stadt ist im besten Falle der logistische Ausgangspunkt für die touristisch begehrte Tour durch Marokkos Königsstädte, Fès, Meknès, Marrakesch und Rabat. Steht Casablanca auf dem Reiseziel, so bedeutet das zumeist einen Zwischenstopp am Flughafen Mohammed V. und eventuell einen kurzen Ausflug zur Moschee Hassan II. Für Marokkaner hingegen ist die Metropole ein Ort der Verheißung nach sozialem Aufstieg und Sicherheit.

Von der Entzauberung eines Mythos

Casablanca's Flughafen Mohammed V. liegt etwa fünfundzwanzig Kilometer außerhalb der Stadt, mitten im Niemandsland. Mit ca. 7,5 Mio. Passagieren pro Jahr liegt er deutlich an der Landesspitze vor dem Flughafen Marrakesch/Menara mit einem jährlichen Passagieraufkommen von 3,5 Mio.¹ Wer lediglich einen Zwischenstopp an Casablanca's Flughafen einlegt, kann je nach Wetterlage die unübersichtlichen Konturen der von vier Mio. Einwohnern besiedelten Region *Le Grand Casablanca* sowie das mit 201 Metern

höchste Minarett der Welt erblicken, das sich an der Küste *Ain Diab* im Süden der Stadt mit maurischer Erhabenheit „aus“ dem Ozean erhebt. Wer die Stadt als Geschäftsreisender für ein paar Tage besucht, wird auch bei näherem Hinsehen zunächst vergeblich nach der Schönheit und romantisch-legendären Atmosphäre aus *Rick's Café* suchen. Das in dem 1942 mit Humphrey Bogart und Ingrid Bergmann gedrehten Hollywoodstreifen „Casablanca“ suggerierte Café wurde erst 2001 von der als amerikanische Diplomatin im Land arbeitenden Cathy Krieger nachgebaut. Die amerikanische Ex-Diplomatin hat den Mythos Casablanca wiederbelebt und der Filmgeschichte ein Stück Leben eingehaucht.

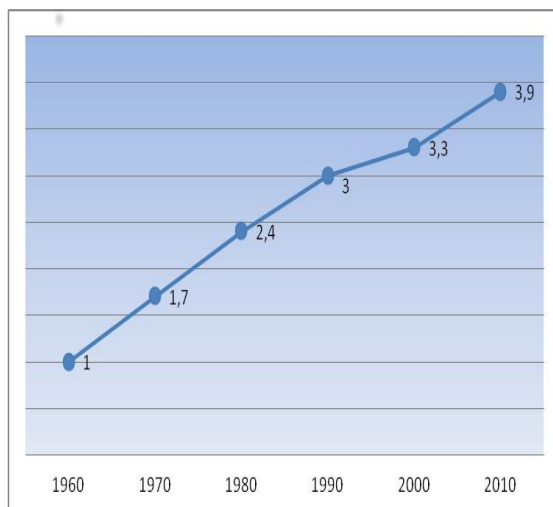


Die amerikanische Ex-Diplomatin Cathy Krieger hat 2001 der Stadt Casablanca einen Teil ihres von Hollywood angedichteten Mythos zurückgegeben und das einstige Studioprodukt „Rick's Café“ zum Leben erweckt. Man muss viele Wochen im Voraus reservieren, um hier in den Genuss eines exklusiven Dinners zu kommen. Dem Fotografen war es nach zähen Verhandlungen nur gestattet, den Eingangsbereich abzulichten. © Jochen Lobah.

Im Rahmen der Strategie des marokkanischen Tourismusministeriums spielt Casablanca keine Rolle, doch bleibt die Stadt für

einen Großteil der Marokkaner ein Ort der Verheißung nach wirtschaftlicher Prosperität und sozialer Sicherheit. Das zeigt sich vor allem in den Zuwanderungszahlen der Region *Le Grand Casablanca*: Von 1960 bis ins Jahr 2004 hat sich die Zahl der Einwohner mehr als verdreifacht, allein im Zeitraum von 1994 bis 2013 wuchs die Bevölkerung in der Region um etwa 30 Prozent. Zählte die Region 1960 noch 1,07 Mio. Einwohner, so waren es im Jahr 2012 offiziell 4,05 Mio. Einwohner. Aufgrund des einsetzenden Geburtenrückgangs innerhalb des letzten Jahrzehnts hat sich die Zahl der marokkanischen Zuwanderer nach Casablanca statistisch zuletzt deutlich verringert. Zwischen den Jahren 2004 und 2012 lag das jährliche Bevölkerungswachstum im Durchschnitt bei 0,9 Prozent.² Mehr als zehn Prozent aller Einwohner Marokkos leben heute in der Region *Le Grand Casablanca*.

Bevölkerungswachstum der Region Le Grand Casablanca in Mio. seit 1960



Quelle : Haut commissariat au Plan (2010): *Monographie de la région de Casablanca*, S.17, URL www.hcp.ma/file/105438/ [30.04.2014].

Ein Großteil der Zuwanderung Casablanças verdankt sich dem sogenannten *exode rural*, der Landflucht bäuerlicher Familien aus dem Umland von Casablanca sowie dem von langen Trockenperioden gebeutelten Süden des Landes. Die meisten von ihnen stranden in den großen Bidonvilles Sidi Bernoussi und Sidi Moumen. Hier

leben etwa dreihunderttausend Menschen am Rande der Armutsgrenze und teilweise ohne Zugang zu fließendem Wasser. Insgesamt fehlt einem Großteil der Zuwanderer aus dem ländlichen Raum die nötigen Bildungsvoraussetzungen, um für den anspruchsvollen Arbeitsmarkt im privatwirtschaftlichen Sektor, der „Le Grand Casablanca“ dominiert, konkurrenzfähig zu sein. So schlagen sich viele Zuwanderer mit Gelegenheitsjobs im Hafen von Casablanca oder im Baugewerbe durch. Der erwartete soziale Aufstieg bleibt in vielen Fällen aus, sodass sich sozial schwache Stadtteile und Bidonvilles weiter ausdehnen. Die Landflucht bleibt zudem nicht ohne Auswirkungen auf die strukturschwachen und ruralen Auswanderungsregionen. Sie beeinträchtigt die Entwicklung im ländlichen Raum Marokkos erheblich. Dies zeigt sich vor allem in einem Rückgang der landwirtschaftlichen Tätigkeit insgesamt und in einer sich weiter vertiefenden infrastrukturellen Diskrepanz zwischen ländlichen Regionen und den Ballungszentren Kenitra-Rabat-Casablanca, Tanger-Tétouan sowie den Großstädten Marrakech und Agadir. Die infrastrukturellen Defizite gefährden darüber hinaus die landwirtschaftliche Selbstversorgung der Landbevölkerung. Zudem gibt es nur rudimentäre Ansätze für alternative wirtschaftliche Aktivitäten, sodass weiter wenig Entwicklungspotenzial in strukturschwachen Regionen vorhanden ist.³ Fast alle Landstriche südlich des Hohen und Mittleren Atlas leben vom Dattelanbau. Ausnahmen bilden hier lediglich die Region Souss-Massa-Draa mit ihrer umfangreichen und von Fraueninitiativen verwalteten Arganölproduktion sowie die Region um die Kleinstadt El-Kelaa M`Gouna im Süden des Landes, die international als Rosenhauptstadt bekannt ist und Kosmetikprodukte auf der Basis von Rosenwasser exportiert.

Die Region *Le Grand Casablanca* ist flächenmäßig zwar die kleinste der insgesamt 16 Regionen Marokkos, sie ist jedoch zugleich die bevölkerungsreichste. Die Region erwirtschaftet im Schnitt etwa fünfundzwanzig Prozent des gesamten marokkanischen

Bruttoinlandsproduktes. Vierzig Prozent aller mittelständischen und großen Unternehmen konzentrieren sich in der Region *Le Grand Casablanca*. Laut der Deutschen Industrie- und Handelskammer in Casablanca befinden sich darunter auch etwa 120 deutsche Firmen bzw. Firmen mit deutscher Kapitalbeteiligung.⁴ Die kommunale Planung ist dank des zuletzt erheblich gestiegenen Drucks seitens des marokkanischen Königshauses darauf ausgerichtet, Casablanca innerhalb der nächsten Jahre zu „der“ Finanzmetropole Nordafrikas zu entwickeln.

Casablanca verfügt über den größten Güterumschlag- und Fischereihafen Marokkos. Etwa sechzig Prozent des marokkanischen Seehandels werden über Casablanca abgewickelt. Damit liegt er weit vor dem neuen Fähr- und Containerhafen TangerMed im Norden des Landes, von dem aus jährlich über fünf Millionen Passagiere auf Fähren die Meerenge zwischen Gibraltar und dem Norden Afrikas überqueren.

Während die Region klar das wirtschaftliche Zentrum des Landes bildet, ist die politische Macht in Rabat konsolidiert. In der Stadt befinden sich ausnahmslos alle Ministerien, das Parlament sowie der größte Königspalast des Landes. König Mohammed VI. residiert privat unweit von Rabat, in seinem Anwesen in der Nachbarstadt Salé. Insbesondere der *Makhzen*, die elitäre Beraterentourage des Königshauses, die trotz der erweiterten Machtbefugnisse des Parlaments im Zuge der neuen Verfassung von 2011 letztlich allein die wichtigen politischen Entscheidungen trifft und die politische Richtung im Land vorgibt, ist mit ihrem Netzwerk und den daran hängenden großen Familienclans fest in Marokkos Hauptstadt verwurzelt. Der administrative Charakter der Stadt spiegelt sich auch auf der Ebene der Stadtplanung wider. Die weitläufigen und ruhigen Villenviertel Souissi und Hay Riad, wo ausnahmslos alle Botschaftsresidenzen und internationale Organisationen ihren Sitz haben, verleihen der Stadt zweifellos ein nobles Ambiente. So ist die Lebensqualität neben der Global City Marrakesch so gut wie

in keiner anderen Stadt Marokkos, allerdings sind auch die Lebenshaltungskosten nirgendwo im Land so hoch wie im Großraum Rabat.



Jugendliche feiern an einem Samstagnachmittag ausgelassen eine Housemusik- und Breakdanceparty auf einem Vorplatz der Stadtmauer zwischen Boulevard *Sour Jdid* und der Medina, während in unmittelbarer Nachbarschaft Muslime zum Nachmittagsgebet in die Moschee eilen. Die Gegensätze könnten nicht größer sein, doch ist das ein wesentliches Faszinosum der vier Millionen Metropole. © Jochen Lobah.

In Casablanca manifestieren sich dagegen die Widersprüche und Disparitäten der marokkanischen Gesellschaft wie in keiner anderen Stadt des Landes. Nirgendwo im Land gibt es mehr Modernität und findet man so viel Toleranz gegenüber dem Glücksspiel, dem Alkohol und sogar der offiziell streng verbotenen Prostitution. Doch nirgendwo findet man zugleich so viel gebündelte Armut im Land wie in den Bidonvilles Sidi Moumen und Sidi Bernoussi sowie in dem gigantischen Vorort Mediouna. Die Kriminalitätsrate ist im Landesvergleich exorbitant hoch. Der Verkehr bricht regel-

mäßig zusammen, die Infrastruktur weist erhebliche Defizite auf. Doch seit Beginn des Jahres 2014 erfährt die Stadt einen schicksalhaften Wandlungsprozess. Die Ereignisse und Planungen im Hinblick auf die urbane Entwicklung der Stadt überschlagen sich regelrecht. Casablanca, so drückte es ihr Wali, der höchste Verwaltungsbeamter in der Region *Le Grand Casablana*, Driss Benhima, jüngst aus, stehe am Scheidepunkt zweier Schicksalswege: „Barcelona oder Kalkutta“.⁵ Entweder bekommt die Stadt ihre schweren administrativen, infrastrukturellen und sozialen Defizite in den Griff oder sie wird sich weiter fragmentieren und in Anarchie versinken.

Königlicher Zorn – Mohammed VI. und der Notfallplan Casablanca

Die Spezialausgabe „Casablanca“ des renommierten marokkanischen Nachrichtenmagazins *Tel Quel* im April 2014 hätte es nicht treffender formulieren können: Es bedurfte des „königlichen Zorns“, damit die Dinge im Land wieder in Bewegung geraten. König Mohammed VI. widmete einen großen Teil seiner Eröffnungsrede zur Wiederaufnahme der parlamentarischen Aktivität nach der Sommerpause am 11. Oktober 2013 dem desolaten infrastrukturellen wie administrativen Zustand Casablanças. Den städtischen Mandatsträgern warf er chronische Versäumnisse im Hinblick auf das Management sowie die urbane Planung der Region *Le Grand Casablana* vor und forderte eine dringende Restrukturierung der Verwaltungsbehörden. Im Hinblick auf den Zustand der Stadt sprach er von „unerträglichen sozialen Ungleichheiten, von einer Stadt der Wolkenkratzer und Bidonvilles, vom wichtigsten Finanzzentrum Marokkos und zugleich dem Zentrum der Arbeitslosigkeit und äußerster Armut, ganz zu schweigen von den Müllbergen, die das Weiß der Stadt tagtäglich trüben“.⁶ Er bekräftigte darüber hinaus seine Entschlossenheit, Casablanca zu einem internationalen Finanzzentrum zu machen, was vor allem eine intakte Infrastruktur voraussetze, die internationalen Ansprüchen standhalten könne.⁷

INVESTITIONSSSEKTOREN NOTFALLPLAN CASABLANCA 2014 IN PROZENT



L'ÉCONOMISTE (2014) : Wessal Cassablanca Port, Un Mega-Projet de 6 Milliards de DH. Ausgabe 4246, URL <http://www.leconomiste.com/article/930281-wessal-casablanca-portun-m-ga-projet-de-6-milliards-de-dh> [20.05.2014].

Die scharfe Kritik seitens des Königs an den Zuständen der Finanz- und Wirtschaftsmetropole Marokkos blieben nicht folgenlos. Am 10. Februar 2014 wurde im Rahmen einer Pressekonferenz der politischen Führungsriege der Stadt und Region offiziell der Notfallplan (*plan d'urgence*) Casablanca 2014 verkündet. Im Zuge dieser Initiative wird dem Stadtrat vom marokkanischen Innenministerium ein zusätzliches Budget in Höhe von 2,8 Mrd. Dirham (ca. 250 Mio. EUR) zur Verfügung gestellt, um insbesondere in den Bereichen Abwasser- und Stromversorgung benachteiligter Viertel an der Peripherie der Stadt sowie bei der infrastrukturellen Erschließung dringliche Defizite zeitnah zu beseitigen.⁸ Politisch engagierte Blogger sowie das kritische Nachrichtenmagazin *Tel Quel* behaupten jedoch, die Intervention des Königs käme viele Jahre zu spät.⁹ Zudem nutze er desolate Zustände, um sich immer wieder als einziger politischer Initiator und Reformator des Landes in Szene zu setzen, damit seine Popularität ungebrochen bleibt. Die Maßnahmen sollen auch einen nachhaltigen Beitrag zum Aufbau adäquater Rahmenbedingungen für die Schaffung des internationalen Finanzplatzes *Casablanca Finance City* leisten. Das auslaufende Abkommen mit der Pariser Börse wurde von marokkanischer Seite nicht erneuert. Dagegen wurden mit der Londoner Börse sowie dem Nasdaq zwei renommierten Plätzen des internationalen Börsenhandels Kooperationsabkommen unterbreitet. Marokko schwebt hierbei eine strategische Partnerschaft vor, die den Aufbau des

Finanzplatzes Casablanças seitens des Partners langfristig begleitet und evaluiert.



Im Bau- und städteplanerischen Sektor herrscht über weite Strecken Anarchie. Viele Gebäude sind ohne nachhaltige urbane Planung und mit dem Ziel rascher Gewinnbringung entstanden. Andere Gebäude verfallen oder warten auf Investoren. Die Unübersichtlichkeit im Zentrum der Stadt ist fast schon legendär. © Jochen Lobah.



An verstopfte Straßen, ineffiziente öffentliche Verkehrsmittel und lange Mobilitätszeiten haben sich die Einwohner der Stadt, die „Casaouis“, sowie die Pendler schon lange gewöhnt. © Jochen Lobah.

Das Bündnis der arabischen Monarchien – Der Golf-Kooperationsrat (GKR) als Entwicklungsfaktor Casablanças

Drei Jahre nach Beginn des arabischen Frühlings bleibt festzuhalten, dass die Monarchien in der arabischen Welt den Aufruhr und die Umstürze in der Region relativ unbeschadet überstanden haben. Das hat sie in der Folgezeit dazu veranlasst, ihre ohnehin schon relativ guten Beziehungen, insbesondere im sicherheitspolitischen und wirtschaftlichen Bereich, weiter auszubauen. Das marokkanische Königshaus verfügt seit jeher über hervorragende Verbindungen zu den Monarchien und Emiraten der arabischen Halbinsel. Trotz der internen Span-

nungen zwischen Katar, Saudi-Arabien im Hinblick auf die Unterstützung islamischer Gruppen und Parteien, die sich zum Parlamentarismus und freien Wahlen bekennen, unterhält Marokko ausnahmslos zu allen arabischen Familiendynastien ausgewogene und freundschaftliche Beziehungen.¹⁰ Erst im Dezember 2013 unterzeichneten Marokko und Katar ein Abkommen über 1,25 Mrd. EUR finanzielle Soforthilfe, die Teil einer bereits im Jahre 2012 beschlossenen Vereinbarung zwischen Marokko und den Ländern des Golf-Kooperationsrates (GKR) sind. Die Vereinbarung sichert Marokko finanzielle Unterstützung in Höhe von 5 Mrd. EUR für den Zeitraum 2012 bis 2016 zu. Das großzügige Finanzpaket des Golf-Kooperationsrates zielt darauf ab, das marokkanische Königshaus bei der Bewältigung reformpolitischer *Top-Down-Initiativen* zu unterstützen, um die Stabilität der marokkanischen Monarchie und die im Vergleich zu anderen Ländern der Region guten und liberalen Entwicklungs- und Investitionsperspektiven langfristig aufrecht zu erhalten.¹¹ Der Zusage umfassender Finanzhilfen ging seitens des Bündnisses der Golfstaaten bereits am 10. Mai 2011 eine offizielle Einladung an Marokko voraus, dem Golf-Kooperationsrat beizutreten. Allerdings blieb diese Offerte im weiteren Verlauf ergebnislos, zumal der interne Widerstand im GKR zu groß wurde und Marokko einerseits geographisch zu weit von der Golf-Region entfernt ist, andererseits wirtschaftlich zu einer immensen Belastung für die GKR-Monarchien würde.¹² Einig war man sich während des GKR-Treffens im Dezember 2013, dass die strategische Partnerschaft in allen Sektoren, Finanzen, Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus, Kommunikation sowie Lebensmittel und Landwirtschaft weiter ausgebaut wird. Seit den Ereignissen des arabischen Frühlings im Jahre 2011 ist jedenfalls eine noch intensivere Konsolidierung der arabischen Monarchien zu beobachten. Sie setzen vor allem auf Stabilität und begegnen Parteien mit islamischer Referenzebene sowie der Muslimbruderschaft mit äußerster Skepsis, mit Ausnahme von Katar. Die finanzielle Unterstützung für Marok-

ko seitens des GKR wird im Allgemeinen heute als Zeichen der „strategischen Partnerschaft“ mit den Golfstaaten sowie als Kompensationszahlung für die letztendliche Nicht-Aufnahme Marokkos in den GKR bezeichnet.¹³

Eindrucksvolle Beispiele der Finanzhilfe seitens des Golf-Kooperationsrates sind die beiden gigantischen Gentrifizierungsvorhaben *Wessal Casablanca-Port* und *Casablanca Marina*, die der Stadt Casablanca ein vollkommen neues Gesicht, vor allem entlang der Küste, verleihen sollen.

***Wessal Casablanca-Port* – New Gentrifiers und Latte-Macchiato**

Neben der fast schon fertiggestellten *Casablanca Marina* beginnt mit dem Mega-Projekt *Wessal Casablanca-Port* die zweite Welle der Supergentrifizierung entlang der Atlantikküste der Stadt. Direkt neben dem neuen und schicken Geschäfts- und Luxuswohnviertel *Casablanca Marina* hat König Mohammed VI. Anfang April den Startschuss für das 540 Mio. EUR Projekt *Wessal Casablanca-Port* gegeben. Der überwiegende Teil des Geldes des Wessal-Fonds, der einen Finanzrahmen von 2,5 Mrd. EUR umfasst, stammt aus Investmentfonds der arabischen Golf-Staaten. Das Projekt sieht eine komplette Sanierung und Umstrukturierung des jetzigen Hafenviertels vor und wird der Stadt ein komplett neues Gesicht verleihen.

Noch unterscheidet sich die Hafengegend von Casablanca wenig von jenen anderer großer Hafenstädte der Welt. Jenseits des *Boulevard des Almohades* tummeln sich in kleinen Bars und Cafés Hafentarbeiter, Abenteuerurlauber und allerlei Vagabunden. Auch Prostituierte können hier relativ unbehindert ihrem Geschäft nachgehen. Erschöpfte Arbeiter lassen hier sogar bei Bier und Wein den Tag ausklingen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die *Brasserie du Maroc* 1996 das erste 100-Prozent marokkanische Bier mit dem Namen *Casablanca* auf den Weltmarkt brachte. 37 Prozent der Gesamtproduktion wird in die Vereinig-

ten Staaten, nach Belgien, Spanien und Großbritannien exportiert.¹⁴

Fast das gesamte Hafenviertel Casablanças grenzt an die alte Medina. Hier sind ausnahmslos die schwachen Einkommensgruppen zu Hause, die Tagelöhner des Hafens und andere Familien, die mit weniger als 250 EUR pro Monat auskommen müssen. Im Zuge der Neustrukturierung des Hafenviertels zu einem weiteren Geschäfts-, Luxuswohn- und Touristenzentrum ist auch eine Sanierung der angrenzenden Altstadt vorgesehen. Es bleibt zu befürchten, dass ein Großteil der einkommensschwachen Gruppen die Gegend verlassen muss und in die Stadtrandgebiete abgeschoben wird. Das könnte zu einem weiteren Anwachsen der Bidonvilles *Sidi Moumen* und *Sidi Bernoussi* führen, denn die Kapazitäten der Großprojekte für sozialen Wohnungsbau an der östlichen Peripherie der Stadt sind weitestgehend erschöpft. Darüber hinaus haben diese Umsiedlungswellen in den neu entstandenen Stadtteilen neue Probleme hervorgebracht. Viele Menschen mussten aufgrund der Distanz ihre ohnehin schon schlecht bezahlte Arbeit aufgeben und fanden sich in einer ihnen völlig unvertrauten Wohnarchitektur wieder. So befinden sich Teile der neu errichteten Gebäude bereits wenige Jahre nach ihrer Fertigstellung durch unsachgemäßen Gebrauch in einem desolaten Zustand. Auch dort steigen die sozialen Spannungen und die Kriminalitätsrate entsprechend an.

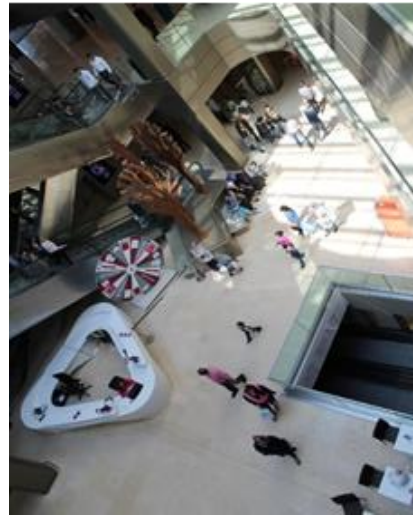
Fest steht bereits jetzt, dass das Hafenviertel und das daran angrenzende Altstadtviertel nach der Fertigstellung des Projekts *Wessal Casablanca-Port* den „New Gentrifiers“ vorbehalten sind. So jedenfalls beschreibt es die Gentrifizierungsliteratur.¹⁵ Bei den „New Gentrifiers“ wird es sich nicht um Landadelige (*gentry*) oder eine neue Mittelschicht handeln, die nach den Annehmlichkeiten des Großstadtlebens sucht und ärmere Schichten systematisch aus einem Stadtviertel verdrängt, wie es die ursprüngliche Bedeutung des Wortes suggeriert.¹⁶ Im Hafenviertel Casablanças werden es vielmehr die marokkanische Upper-Class, reiche private Immo-

bilieninvestoren und Yachtbesitzer aus Europa sowie darüber hinaus wohlhabende Araber aus den Golf-Staaten sein, die das Viertel in wenigen Jahren zu einer *Latte-Macchiato-Gegend* verwandeln werden. Das alte soziale Milieu der Hafenarbeiter, Niedriglöhner und Prostituierten wird vollkommen von einem neuen, dezidiert auf *Leisure* und Konsum fixierten Milieu verdrängt werden.

Das *Wessal Casa-Port* Projekt sieht eine Neustrukturierung mit fünf Schwerpunkten vor: Zum einen der völligen Neugestaltung und Erweiterung des Fischerei-, Yacht- und Segelhafens, ein Büro- und Geschäftszentrum, das höchsten internationalen Ansprüchen genügen soll, ein Wissenschafts- und Konferenzcampus mit großer Forschungsbibliothek, neue Luxushotels und eine gigantische Shoppingmall zum Flanieren und Konsumieren. Dazwischen sind großzügige Grün- und Erholungsflächen für alle Einwohner Casablanças geplant.¹⁷ Insgesamt sollen 450 Mio. Dirhams (40 Mio. EUR) in die Sanierung des Fischereihafens investiert werden, 100 Mio. DH (9 Mio. EUR) in die Modernisierung des Terminals für Kreuzfahrtschiffe, 500 Mio. DH (45 Mio. EUR) in die Erneuerung der Werften sowie für die Gebäude des Kultur- und Konferenzentrums. In einer zweiten Phase sollen 300 Mio. DH (25 Mio. EUR) für die Sanierung der angrenzenden Medina verwendet werden. Offizielles Ziel der Initiative ist „die Verbesserung der Lebensqualität sowie der infrastrukturellen Integration des Küstenstreifens in seine urbane Umgebung“ voranzutreiben.

So kann man bereits jetzt sehen, wie, nur getrennt von den beiden großen Verkehrsadern an der Küste der Stadt, dem Boulevard *Sour Jdid* sowie der *Avenue des Almohades*, zwei völlig unterschiedliche soziale Milieus aufeinander prallen. Denn die elegante *Casablanca Marina* grenzt wie das Hafenviertel weiter nördlich direkt an die alte Medina. Das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen eines Marokkaners liegt bei ca. 4.166 EUR pro Jahr. Die Einwohner der Medina dürften sich in etwa in diesem Einkommensbereich bewegen, während sich

auf der anderen Seite des Boulevards wohl nicht wenige Millionäre niederlassen werden. Für die Zukunft scheint ungewiss, ob es angesichts solch gigantischer Gentrifizierungsvorhaben und einer weiter wachsenden Kluft zwischen den sozialen Milieus bei dem friedlichen Zusammenleben in Marokko bleibt.



Der Boulevard *Sour Jdid* trennt die neuen eleganten Wohn- und Geschäftsviertel von *Casablanca Marina* von der Medina Casablanças, in der die sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen leben. Die sozialen Gegensätze könnten nicht größer sein, auch wenn in Marokko das Zusammenleben von arm und reich in den Augen eines Ausländers auf geradezu frapierende Art und Weise funktioniert. Weitere gigantische Gentrifizierungsvorhaben im nördlich angrenzenden Hafenviertel werden allerdings in naher Zukunft auch immense sozialpolitische Herausforderungen schaffen. © Jochen Lobah.

Die Gentrifizierungswelle, die im eleganten südlichen Küstenabschnitt *Ain Diab* ihren Ausgangspunkt nahm, hat Casablanca unangefochten zur Shopping- und Konsumhauptstadt Marokkos werden lassen. Mit der Shoppingmall und dem Livingresort *Anfa-place* im nördlichen Teil von *Ain Diab* sowie

der gigantischen und futuristisch anmutenden *Morocco Mall* im südlichen Teil verfügt Casablanca bereits über zwei großangelegte Megaeinkaufszentren. Eine weitere, im Zuge des Projekts *Wessal Casa-Port* geplante Shoppingmall gibt die Marschroute einer Illusion des unbegrenzten Konsums vor.

Die großen sozialen Disparitäten bleiben dagegen nicht nur für Marokkos König und seine Berater, den *Makhzen*, sondern auch für die Verantwortlichen der Region *Le Grand Casablanca* die politische Herausforderung schlechthin. Schon einmal gelang es einer verschwindend kleinen Gruppe, der sogenannten *Salafia Jihadia*, sozial extrem benachteiligte Jugendliche für den Einsatz blinder und nihilistischer Gewalt gegen soziales Unrecht und Korruption zu sensibilisieren. Das Resultat war ein verheerendes Inferno, das die Stadt am 16. Mai 2003 heimsuchte und schwer traumatisiert hat.



Im eleganten Livingresort *Anfaplace* herrscht tagtäglich bis 22.30 Uhr ein buntes Treiben. Die Anlage ist umgeben von exklusiven Luxusapartments, die preislich mühelos mit großzügigen Wohnungen in München oder London mithalten können. © Jochen Lobah.

Die Fratze des Terrors - Die Zäsur vom 16. Mai 2003

Kein anderes historisches Ereignis hat die Atmosphäre und die Wahrnehmung der Stadt so verändert wie die Terroranschläge vom 16. Mai 2003. Bei fünf fast zeitgleich verübten Selbstmordattentaten kamen über vierzig Menschen ums Leben. Mehr als ein-

hundert Personen wurden zum Teil schwer verletzt. Nicht nur Casablanca, sondern das ganze Land hatte ein schweres Trauma erlebt. Bei den Anschlägen handelte es sich um die schwersten Terroranschläge in der Geschichte Marokkos.

Die Einwohner Casablanças waren in den Tagen nach dem ersten Schock außer sich vor Wut und Verzweiflung. Zehntausende zogen spontan und in organisierten Protestmärschen durch die Stadt und erteilten dem „Hass und dem Terror im Namen des Islam“ eine klare Absage.

Ziel der Anschläge waren jüdische und westliche Einrichtungen.¹⁸ Die Gewalt gegen jüdische Einrichtungen war bis dato beispiellos in Marokko. Das Land war bis zur Staatsgründung Israels im Jahre 1948 vor allem seit der katholischen Reconquista Ende des fünfzehnten Jahrhunderts im heutigen Süds Spanien feste Heimat der sephardischen bzw. andalusischen Juden. Jede islamische Altstadt, sei es in Marrakesch, Fès oder Meknès, besitzt eine eigene *Mellah*, ihr jüdisches Viertel, das man noch heute gut an der sich von den klassisch arabischen Häusern abhebenden Architektur erkennen kann. Die *Mellah* wurde in der Regel stets in der Nähe des Sultans- oder Königspalastes errichtet, damit die staatliche Autorität bei Unruhen und Spannungen zwischen den Religionsgruppen sofort präsent sein konnte. Noch heute ist der marokkanische König Mohammed VI. „Führer der Gläubigen“ (*Amir al mu'minin*), wohlgemerkt nicht nur der Muslime, sondern aller anderen monotheistischen Religionsangehörigen (Juden, Christen) auch. Daher lautet die Bezeichnung auch „Führer der Gläubigen“ (*mu'minin*) und nicht der „Führer der Muslime“ (*muslimin*). Für Juden ist nach der Auslegung des islamischen Rechts die Scharia in keinsten Weise bindend, sie gilt lediglich für Muslime, sodass erb- und familienrechtliche Angelegenheiten unter den wenigen verbliebenen Juden noch heute nach talmudischem Recht geregelt werden. Lebten 1948 noch dreihunderttausend sephardische Juden in Marokko, sind es heute lediglich noch dreitausend. Die meisten davon

leben in Casablanca, Marrakesch und Essaouira.¹⁹ Für ihre Sicherheit bürgt König Mohammed VI. höchstpersönlich.

Die Reaktionen der Sicherheitsbehörden waren entschieden und hart. Es folgte eine Verhaftungswelle, die über zweitausend verdächtige Personen umfasste. Davon wurden im weiteren Verlauf der erfolgten Anklagen 1.400 Personen zu hohen Haftstrafen verurteilt. Viele von ihnen traten 2008 in einen Hungerstreik, um gegen unmenschliche Haftbedingungen zu protestieren.

Die Attentäter, alle zwischen 20 und 23 Jahren alt, stammten ausnahmslos aus dem Elendsviertel *Sidi Moumen*, einem nordöstlichen Stadtteil von Casablanca. Sie wurden von dem Netzwerk *Salafia Jihadia* rekrutiert, einem Ableger Al-Qaidas, der zu dieser Zeit unter Führung von Abu Musab Al Zarkawi²⁰, dem jordanischen im Irak operierenden Top-Terroristen stand. Er soll laut Ermittler die Anschläge selbst angeordnet haben. Am 10. Juni 2006 wurde er durch einen amerikanischen Luftangriff im irakischen Hibhib getötet.²¹

Das Phänomen gewaltbereiter islamischer Extremisten ist in Marokko seit den Ereignissen von Casablanca im Jahr 2003 beständig präsent. Erst im April 2011 ereignete sich ein weiterer schwerer Anschlag auf ein bekanntes und von ausländischen Touristen frequentiertes Café im Zentrum Marrakeschs. Dabei kamen 17 Menschen ums Leben. Die marokkanischen Sicherheitskräfte zerschlugen nahezu wöchentlich kleine und dezentral strukturierte Terrorzellen im Land. Nach jüngsten Angaben aus Sicherheitskreisen soll die Zahl seit den Anschlägen von 2003 bei mehreren Hundert liegen.²² Die salafistische Richtung des Islam erfährt nicht nur global, sondern auch in Marokko in den letzten Jahren erheblichen Zulauf.

Dies spiegelt sich geradezu ostentativ im identitätsstiftenden Lifestyle der Salafis im öffentlichen Leben Marokkos wider. Habitus und muslimische Praxis orientieren sich ausnahmslos an der Frühzeit des Islam und am Beispiel der Sunna des Propheten Mohammed. Die salafistische Strömung hat in Scheich Hassan el Kettani, Mohammed Fizazi

und Scheich Maghrawi zudem ausgesprochen populäre und intellektuell äußerst versierte Figuren im Land. El Kettani und Fizazi wurden 2012 bzw. 2011 durch königliche Begnadigung vorzeitig aus dem Gefängnis entlassen, nachdem sie auf der Grundlage des Anti-Terror-Gesetzes in Marokko langjährige Haftstrafen verbüßten.²³ Am 28. März 2014 verrichtete König Mohammed VI. das Freitagsgebet in der Tarik Ibn Zyad-Moschee in Tanger, in der Mohammed Fizazi zuvor die Freitagspredigt hielt. Das Ereignis zog erhebliche Aufmerksamkeit seitens der Medien und der Öffentlichkeit auf sich. Es wird überwiegend als Versöhnungsoffensive des Königshauses im Hinblick auf salafistische Gruppierungen gedeutet, um die soziale und religiöse Stabilität im Land zu erhalten. So haben die Salafisten um Fizazi jüngst die Gründung einer Partei sowie ihre politische Partizipation in Aussicht gestellt.²⁴ Sorge bereiten den Sicherheitsbehörden die über 1.500 marokkanischen Dschihadisten, die derzeit in Syrien kämpfen. Ihre Rückkehr sowie die systematische Rekrutierungsstrategie, die bereits in marokkanischen Gefängnissen beginnt, stellen auf absehbare Zeit ein erhebliches Sicherheitsproblem im Innern dar.²⁵

Casablanca und der Islam - Die Moschee Hassan II.

Casablanca konnte sich bis in die neunziger Jahre hinein nicht mit einem historischen Bauwerk oder einer außergewöhnlichen Sehenswürdigkeit rühmen. Die Stadt kann auch auf keine dynastische Geschichte wie die anderen Königstätten des Landes, Fès, Marrakesch, Meknès und Rabat zurücksehen, obwohl sich ihre Gründungsgeschichte bis ins 8. Jahrhundert n.Chr. zurückverfolgen lässt.

Als bedeutendste Wirtschaftsmetropole Marokkos ist sie folglich ein Produkt der Industrialisierung und der Moderne. Doch am 30. August 1993 wurde ein von König Hassan II. in Auftrag gegebenes Monumentalbauwerk fertiggestellt, das der Stadt für alle „Ewigkeit“ ein neues Gesicht verleihen

sollte: Die Moschee Hassan II. Sie ist nach den Heiligen Stätten in Mekka und Medina, das drittgrößte und zugleich höchste Sakralbauwerk der Welt²⁶ und besitzt mit zweihunderteins Metern weltweit das höchste Minarett. Es ist zugleich das höchste Gebäude Afrikas. In und vor dem großen Platz der Moschee, direkt an der Atlantikküste, stehen zum *Tarawih*-Gebet in den Nächten des Fastenmonats Ramadan bis zu 120.000 Muslime zum Gebet beieinander.²⁷

Obwohl zu Beginn von drei Jahren die Rede war, betrug die Bauzeit der Moschee insgesamt sieben Jahre. 1993 wurde die Moschee letztlich offiziell eingeweiht. Insgesamt arbeiteten über zwölftausend Fachkräfte und Handwerker an dem Bauwerk. Das Projekt war im Land nicht unumstritten, zumal König Hassan II. die Baukosten, die sich letztlich auf 585 Mio. EUR beliefen, durch eine Sondersteuer eintreiben ließ. Der Mindestbetrag lag bei fünf Dirham (0,50 EUR). Im Hinblick auf die Verwaltung der Gelder kam es immer wieder zu Unregelmäßigkeiten und Intransparenz, die bis zum heutigen Tag nicht aufgearbeitet wurden. In den Nächten nach der offiziellen Eröffnung sprühten Unbekannte den Schriftzug *Masdschid as Schab* (Moschee des Volkes) an die Mauern der Moschee, um darauf aufmerksam zu machen, wer dieses Bauwerk letztlich finanziert habe. Angesichts der Armut des Landes und der gigantischen Baukosten, kritisierten zivilgesellschaftliche Vereinigungen das Vorhaben wiederholt. Zudem ist es auch Gegenstand von Polemiken: Vor dem Hintergrund der leeren Staatskassen üben auch nicht wenige fromme Muslime vehement Kritik an den hohen Unterhaltungskosten des Gebäudes, das von der Stiftung Moschee Hassan II. verwaltet wird. Die Kosten für die Instandhaltung belaufen sich jährlich auf etwa vier Mio. EUR.²⁸



Noch ist das Minarett der Hassan II. Moschee mit 201 Metern das höchste Gebäude Afrikas. Doch im Zuge der Rivalität um die Vorherrschaft im Maghreb errichtet Algerien unter der Leitung des Frankfurter Architekturbüros KSP Jürgen Engel das drittgrößte Sakralbauwerk der Welt in Algier. Das Minarett soll 265 Meter hoch werden und damit das marokkanische Minarett übertreffen. Böse Zungen behaupten, dass es bei dem Bau der Moschee von Algier einzig und allein darum ging. In der Zivilgesellschaft und bei frommen Muslimen stoßen diese Megaprojekte in beiden Ländern gleichermaßen auf erhebliche Kritik. Sie fordern dagegen mehr Geld für Bildung, Krankenversorgung und Infrastruktur. © Jochen Lobah.



Die Moschee Hassan II. wurde in siebenjähriger Bauzeit an der Küste Ain Diab in Casablanca errichtet und 1993 offiziell eingeweiht. Sie ist ein architektonisches Meisterwerk und fraglos eines der beeindruckendsten Bauwerke der Architekturgeschichte. Es reflektiert die 1200-jährige Geschichte der islamisch-maurischen Architektur, die nachhaltig durch die Almohadendynastie im 12. Jhd. geprägt wurde. © Jochen Lobah.

Der Gebetsraum ist in Form eines Rechtecks von einhundert Metern Breite und zweihundert Metern Länge konstruiert. Insgesamt umfasst das Gelände der Moschee neun ha. Die Mauern der Moschee sind aus Marmor, das Dach aus Zedernholz. Es lässt sich innerhalb von fünf Minuten öffnen. Der Vorplatz der Moschee ist zum beliebtesten

Treffpunkt der Einwohner Casablanças geworden. Hier versammeln sich zum späten Nachmittag tausende von Familien, um ausgelassen zu schlendern und Kinder spielen zu lassen. Zahlreiche mobile Esstände bieten zudem kulinarische Spezialitäten an.

Die Moschee Hassan II. ist die einzige Moschee Marokkos, die Nicht-Muslimen zur Besichtigung offen steht. Dass Moscheen in Marokko prinzipiell nur von Muslimen betreten werden dürfen, wird gemeinhin der recht strengen und orthodoxen Auslegung der malikitischen Rechtsschule des Islam in Marokko angelastet, die sich in ihrer religiösen Praxis an den Einwohnern Medinas (Ahl al Medina) zur Zeit des Propheten Mohammed orientiert. In Wirklichkeit findet das in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts auf den Weg gebrachte Gesetz, wonach Nicht-Muslimen das Betreten einer Moschee untersagt ist, seine Wurzeln in der französischen Protektoratsadministration und ist bis heute nicht verändert bzw. in die marokkanische Gesetzgebung integriert worden. Der erste französische Generalresident Maréchal Lyautey untersagte allen Franzosen das Betreten von Moscheen, nachdem viele von ihnen die schönen Gebetshäuser als Stätten des geselligen Beisammenseins nutzten und sie mehr und mehr zweckentfremdeten. Ohnehin war Lyautey sehr auf die Erhaltung der traditionell marokkanischen Kultur und Religion bedacht und errichtete daher die modernen Zentren und Infrastrukturen ausnahmslos in gebührendem Abstand von den islamischen Altstädten. Dieser Strategie des Respekts und dem Erhalt von Traditionen verdankt Marokko heute größtenteils seine außergewöhnliche Attraktivität als Reiseziel.

CasaSchizo

Casablanca wird trotz der gigantischen Investitionspläne in den nächsten Jahren eine Metropole voller Widersprüche, infrastruktureller und sozialer Herausforderungen bleiben. In den immensen Gegensätzen spiegelt sich jedoch auch das ganze Faszinosum der Stadt wider. Mit *Ain Diab* besitzt die

Stadt einen Strand, einschließlich Promenade, der sich vor dem Sunset Boulevard in Los Angeles nicht zu verstecken braucht. Wer direkt aus der Medina zu einem Abstecher hieraus an die schöne Küste Casablanças kommt, der reibt sich zunächst verwundert die Augen: nach vollverschleierten, Niqab tragenden Frauen in teilweise von Salafisten besiedelten Gassen und Straßenzügen der Medina, sieht man in Ain Diab einen lasziven Kleidungsstil, den man in einem traditionell islamischen Land in dieser Form nicht erwartet hätte. Das Konsumverhalten der Upper-Class Marokkos ist obsessiv und wird ostentativ zur Schau getragen. Das Bedürfnis, sich durch Statussymbole und Äußerliches von der Armut, oder von allem, was nur einen geringen Verdacht auf mangelnde Solvenz erwecken könnte, zu unterscheiden, ist ein fast zwanghaftes Handlungsmuster der aufstrebenden Mittelschicht. Dabei sind es ausnahmslos ausländische Markenprodukte, wie deutsche Luxusautos, französische Modemarken und teure italienische Sonnenbrillen, die zum essenziellen Accessoire Marokkos aufsteigender Klasse gehören. So bleibt die große Disparität der Stadt die enorme Kluft zwischen den sozialen Milieus. Die Verdrängung einkommensschwacher Gesellschaftsschichten in den Vierteln der Innenstadt und des Hafens durch einkommensstarke und sehr wohlhabende Gesellschaftsschichten birgt fraglos das Risiko einer weiteren Verschärfung sozialer Spannungen.

Die Intransparenz und Defizite im Rahmen der kommunalen Verwaltung und Stadtplanung, die König Mohammed IV. in seiner Rede vom 13. Oktober 2013 explizit anprangerte, stellen ein weiteres Entwicklungshemmnis der Stadt und der Region dar. Ein wesentlicher Faktor bei der nachhaltigen Entwicklung der Region *Le Grand Casablanca* wird der Fortgang des gesamten Entwicklungs- und Reformprozess des Landes sein. Die in der Verfassung verankerten Grundsätze der fortgeschrittenen Regionalisierung, Good Governance-Prinzipien sowie der partizipativen Demokratie finden in der administrativen Praxis nur mangelhafte Umset-

zung. Die Implementierung dezentraler Strukturen in den Provinzen des Landes und Kompetenzverlagerung auf die Ebene der Kommunen und Regionen sind Grundvoraussetzungen, um dem *exode rural*, einer weiteren Landflucht in die Region *Le Grand Casablanca* vorzubeugen. Leider konnte auch die 2005 von König Mohammed VI. lancierte *Initiative nationale pour le développement humain* (INDH) nicht die erhofften Entwicklungsimpulse im Land setzen. Wie eine jüngst vom Forschungsinstitut Jacques Berque vorgelegte unabhängige Studie zeigt, diene die INDH vor allem dem Staat als Instrument zur Kooptation und Entpolitisierung der Zivilgesellschaft. Sie spricht in diesem Zusammenhang von der *Etatisierung* der Gesellschaft sowie dem Verlust der an der INDH beteiligten zivilgesellschaftlichen Gruppen, Druck und Kontrolle auf den Staat auszuüben. Trotz der gelungenen Integration von Jugendlichen und Frauen zeigt die Studie, dass der Preis dieser Integration der Rückzug aus politischen Gruppierungen und der Verzicht auf politischen Aktionismus sei. Ziel der INDH sei es, in erster Linie den sozialen Frieden zu sichern. Kritik wurde im Rahmen der Studie auch an der Evaluierungspraktiken der INDH geübt. Es gebe demnach lediglich quantitative Parameter, jedoch keinerlei qualitative.

Nur wenn sich sozioökonomische und demokratische Entwicklungsperspektiven außerhalb der zentralistischen Ballungsräume Casablanca und Rabat, wo politische Macht und finanzielles Kapital konzentriert sind, aufzutun, kann der Großraum Casablanca mittelfristig Entwicklungsprojekte erfolgreich umsetzen und demographisch sowie sozioökonomisch entlastet werden.

|| Dr. Jochen Lobah

Auslandsmitarbeiter Marokko

|| Ingrid Heidlmayr

Wissenschaftliche Assistentin Marokko

ANMERKUNGEN

- 1 Vgl. Wikipedia: Liste der Verkehrsflughäfen in Afrika , URL http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Verkehrsflugh%C3%A4fen_in_Afrika#Marokko [30.04.2014].
- 2 Vgl. Haut Commissariat au Plan (2010): Monographie de la région de Casablanca, S. 17, URL www.hcp.ma/file/105438/ [Juli 2010].
- 3 Vgl. Haut Commissariat au Plan: Dynamique urbaine et développement rural au Maroc, S. 8, URL www.hcp.ma/file/103106/ [30.04.2014].
- 4 Vgl. Auswärtiges Amt (2014): Beziehungen zu Deutschland. http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Marokko/Bilaterale_node.html [30.04.2014].
- 5 Vgl. Edito, Le tournant (2014), Casablanca, in *Tel Quel spécial Avril*, 01.04.2014, S. 3.
- 6 Dassouli, Afifa (2013): Casablanca Finance City recadrée par le discours royal, URL <http://www.int.ma/finance/casablanca-finance-city-recadree-par-le-discours-royal-88232.html> [30.04.2014].
- 7 Vgl. Ebd.
- 8 Vgl. El Afass, Aziza (2014): Les «quick wins» du wali Safir, URL <http://www.leconomiste.com/article/916684-plan-d-urgence-de-casablanca-les-quick-wins-du-wali-safir> [12.02.2014].
- 9 Vgl. Reda Allali (2014): Zakaria Boualem et le plan d'urgence de Casablanca, URL http://telquel.ma/2014/02/27/zakaria-boualem-et-le-plan-d-urgence-de-casablanca_11417 [30.04.2014].
- 10 Während Katar islamische Parteien, die sich im weitesten Sinne zum Parlamentarismus und zur Moderne bekennen (Ennahda, FJP, PJD), unterstützt, fördert Saudi-Arabien quietistische und ultra-traditionelle Salafisten, die Parlamentarismus und außergöttlicher Legislative ablehnend gegenüber stehen. Beide Staaten fördern jedoch den Widerstand gegen das alawitische Assad-Regime in Syrien. Zu Spannungen im GKR kommt vermehrt auch zwischen Saudi-Arabien, den VAE und dem Iran-freundlichen Oman. Vgl. Steinberg, Guido (2014): *Anführer der Gegenrevolution, Saudi-Arabien und der arabische Frühling*, Berlin, S. 17.
- 11 Dem Golf-Kooperationsrat gehören die Länder Saudi-Arabien, Vereinigte Arabische Emirate, Katar, Bahrain, Kuwait und Oman an.
- 12 Vgl. Steinberg, Guido (2014): S. 18.
- 13 Vgl. Ebd.
- 14 Vgl. Martin, Anne-Sophie (2011): *Bière Casablanca: reine des blondes marocaines à l'export*, URL <http://www.lavieeco.com/news/histoire-des-marques-au-maroc/biere-casablanca-reine-des-blondes-marocaines-a-l-export-18980.html> [08.03.2014].
- 15 Vgl. Atkinson, Rowland/Bridge, Gary (2005): *Gentrification in a Global Context*. Routledge, S. 5 ff.
- 16 Der Begriff Gentrification wurde nach 1888 erstmals wieder in den sechziger Jahren von der britischen Soziologin Ruth Glass verwendet, um den Strukturwandel in der Londoner Innenstadt nachzuzeichnen, wo eine Mittelklasse eine sozial schwächere systematisch aus Stadtvierteln verdrängte. Vgl. Glass, Ruth (1964): *London: aspects of change*. London: MacGibbon & Kee.
- 17 Vgl. L'Economiste (2014): *Wessal Casablanca-Port: Les pièces maîtresses*, URL <http://www.leconomiste.com/article/930291-wessal-casablanca-port-les-pieces-maitresses> [02.04.2014].
- 18 Der Anschläge am 16. Mai 2003 wurden auf das spanische Kulturzentrum Casa de Espana, das 5-Sterne-Hotel

- Kenzi Farah, den jüdischen Friedhof von Casablanca, ein italienisches Restaurant mit jüdischem Besitzer und das belgische Generalkonsulat verübt.
- 19 Vgl. Brockschmidt, Rolf (2014): Jüdisches Leben in Marokko, URL <http://www.tagesspiegel.de/kultur/juedisches-leben-in-marokko-tuer-an-tuer/9486082.html> [12.05.2014].
 - 20 Die Terrorstrategie Zarkawis war vor allem im Irak derart brutal, dass selbst Al-Qaida-intern der Widerstand gegen seine Vorgehensweise wuchs. Die heute in Syrien operierende Dschihadistengruppe „Islamischer Staat im Irak und Syrien“ geht ursprünglich auf die Gründung Abu Musab Al Zarkawis unter dem Namen „Islamischer Staat im Irak“ (ISIS) zurück. Die brutalen Methoden, mit denen die Gruppe derzeit in Syrien kämpft, ist ein Vermächtnis Al Zarkawis. Sie hat jüngst zur Trennung von ISIS und Al Qaida geführt, da sich Al Qaida nun auch auf offizieller Ebene und in den Medien von ISIS losgesagt hat. Vgl. Hubbard, Ben (2014): Al Qaeda Breaks with Jihadist Group in Syria Involved in Rebel Infighting, URL <http://www.nytimes.com/2014/02/04/world/middleeast/syria.html> [30.04.2014].
 - 21 Vgl. Ebd.
 - 22 Vgl. Au fait (2014): Les craintes sécuritaires bloquent la grace des salafistes, URL http://www.aufaitmaroc.com/actualites/maroc/2014/5/16/les-craintes-securitaires-bloquent-la-grace-des-salafistes_219710.html#U5BWsBMwcdV [30.04.2014].
 - 23 Vgl. Sanaa Karim (2012): Party Politics for Morocco`s Salafis, URL <http://carnegieendowment.org/2012/10/02/party-politics-for-morocco-s-salafis/ei8k> [30.04.2014].
 - 24 Vgl. Tel Quel (2014): Inédit: Mohamed VI. assiste au preche de Cheikh Mohamed Fizazi, URL http://telquel.ma/2014/03/28/edit-mohamed-vi-assiste-au-preche-du-cheikh-mohamed-fizazi_133919 [30.04.2014].
 - 25 Vgl. Mohammed Masbah (2014): Moroccan fighters in Syria, URL <http://carnegieendowment.org/sada/2014/04/10/moroccan-fighters-in-syria/h7t5> [10.06.2014].
 - 26 Vgl. Wikipedia: Liste des plus grandes mosquées, URL http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_grandes_mosques [30.04.2014].
 - 27 Die Tarawih-Gebete sind freiwillige Gebete während aller 29 Nächte des Fastenmonats Ramadan. Dabei rezitiert ein erfahrener Imam den Koran laut, während die Betenden hinter ihm Fuß an Fuß in Reihen stehen. Im Rahmen der Tarawih-Gebete werden während des Ramadans alle 114 Suren und damit 6236 Verse des Korans durchrezitiert, sodass man im Laufe des Fastenmonats den gesamten Koran hört, vorausgesetzt man verrichtet das Tarawih-Gebet.
 - 28 Vgl. Broz, Isabelle (2014): La mosquée Hassan II au centre d'une polémique, URL http://www1.rfi.fr/ac tufr/articles/035/article_19177.asp [30.04.2014].

„Mein Kinshasa“

Seit fast zehn Jahren lebe ich nun in Kinshasa und noch immer ist mir die Stadt ein einziges Rätsel. Während in meinem Bekanntenkreis in Deutschland Kinshasa zu Unrecht mit Begriffen wie Kindersoldaten, Raubüberfälle, Massaker und Vergewaltigungen in Verbindung gebracht wird und ich deswegen vermutlich auch noch nie besucht wurde, dominiert in mir weiterhin und tagtäglich das Erstaunen über die Lebensfreude und Glückseligkeit innerhalb der Bevölkerung, die sich eigentlich nicht erklären lässt. Die Misere in der Stadt ist allgegenwärtig und offensichtlich: die Lebensbedingungen sind mehr als bescheiden, der Arbeitsmarkt miserabel, die Zukunftsperspektiven sind eigentlich gar nicht gegeben, und trotzdem dominiert in der Bevölkerung ein unverbesserlicher Optimismus, ein fröhliches Miteinander. Sobald die ersten Takte Musik erklingen, tanzen ganze Straßenzüge vom Kleinkind bis zum Greis; Zeugnisübergaben zum Abschluss einer EDV-Ausbildung im Planungsministerium lassen an Fan-Feierlichkeiten zum Gewinn der Fußballweltmeisterschaft erinnern; nach den dreitägigen Schießereien und Auseinandersetzungen in der Stadt in den Jahren 2006 und 2007 ähnelten die Zustände in den Biergärten einer Abschlussklasse auf Abifahrt. Regelmäßig höre ich nun seit Jahren durch „westliche Experten“, dass der Ausbruch von Plünderungen und Gewalttätigkeiten aufgrund der schlechten Situation unmittelbar bevorstehen müsse. Nun, auch zehn Jahre später sind diese noch nicht eingetreten, aber was geblieben ist, ist das glucksende Lachen der Stadt. Einzig, ich kann nicht erklären wieso!

Götz Heinicke, Auslandsmitarbeiter in Kinshasa, DR Kongo

KINSHASA, HAUPTSTADT DER DR KONGO – EINE SYMBIOSE AUS METROPOLE UND DORF

GÖTZ HEINICKE ||

Geschätzt zwölf Millionen Menschen leben in der Stadt und etwa eine halbe Million kommt jedes Jahr dazu. Kinshasa ist die zweitgrößte Stadt Afrikas sowie Hauptstadt des zweitgrößten Landes des Kontinents und ein Wunder der Dysfunktion. Das Besondere ist: Irgendwie funktioniert es doch.

Eine Millionenstadt – ein sozialer Brennpunkt

Kinshasa in Worten zu beschreiben fällt schwer. Das Stadtbild ist überbevölkert, verarmt, staubig, aber auch lebendig, laut und verwirrend. Beim Spaziergang erlebt der Beobachter stets ähnliche Straßenszenen: Verworrenes Markttreiben, bei dem alle verfügbaren Waren verkauft werden und einen Einblick in die Bedürfnisse der Bevölkerung geben: Holzkohle, Gemüse, Rindfleisch, Kaugummis, Taschentücher, Benzin, künstliche Haare, Schönheitscremes, Stoffe, chinesische Potenzsteigerungsmittel und Zigaretten etc. werden direkt am Straßenrand in der Sonne angeboten. Aus den umliegenden Terrassen und Bars ertönt laute Musik und das Bier fließt schon am Vormittag in Strömen. Begleitet wird das Ganze von unglaublichen Menschenmassen, die einfach den ganzen Tag „da“ sind. Auch auf den Straßen selber sieht es nicht besser aus: Gerade an den Hauptverkehrsknotenpunkten herrscht ein permanenter Stau, bei denen Autos von allen Richtungen hupend aufeinander zu fahren und sich gegenseitig blockieren. Polizisten, Fußgänger und Straßenhändler

drängen sich zwischen den Autos und vergrößern das in den Augen des westlichen Beobachters herrschende Chaos noch mehr. Für die Kongolesen stellt dies die Normalität dar und umgekehrt reagieren auch diese etwa auf die geordneten und ruhigen Zustände in den deutschen Straßen und im öffentlichen Nahverkehr mit Erstaunen, aber auch mit Unbehagen und Angst. Die kongolesische Normalität ist für den westlichen Außenstehenden eben nur schwer zu verstehen und zu begreifen.

Die Millionenstadt erstreckt sich am südlichen Ufer des Kongo Flusses über eine Fläche von 9.965 km². Die wesentliche Infrastruktur stammt noch aus der Kolonialzeit, wobei in den letzten zehn Jahren zweifelsohne erhebliche Bemühungen stattgefunden haben, das Stadtbild zu verbessern und zu modernisieren. Nichtsdestotrotz wächst die Stadt derzeit zu schnell, als dass diese Bemühungen zu erheblichen Verbesserungen beitragen könnten. Wie Kinshasa überlebt und überleben wird, ist laut Experten reine Vermutung, denn diese Stadt ist alles andere als ein Brotkorb und massiv von Exporten abhängig. Der Reis wird aus China importiert, der Fisch kommt aus Namibia und Fruchtsäfte aus Südafrika. Abgesehen von den Bierbrauereien und Holzfirmen gibt es in der Stadt keinen nennenswerten, produzierenden Unternehmen. Wasserquelle ist der Kongo Fluss, welcher gleichzeitig das Abwasser verschluckt. Nur wenige von Kinshasas Straßen sind asphaltiert. Schulen und

Universitäten sind für die meisten *Kinois* (wie man die Bevölkerung Kinshasas nennt) verhältnismäßig teuer. Korruption und willkürliche Abzocke sind an der Tagesordnung.¹

Der endgültige Zerfall und Abstieg Kinshasas begann mit den Plünderungen Anfang der 90er Jahre, die die Entwicklung zum Stillstand brachten. Diesen Rückschritt konnte die Stadt, in der 1974 noch der legendäre Boxkampf Foreman – Ali stattfand, und die einst einen glänzenden Ruf besaß, nicht mehr aufholen. Infrastruktur und Wirtschaft wurden zu großen Teilen zerstört und haben bei den Kongolesen die Erwartungen schwinden lassen, dass ihre bürgerlichen Institutionen für sie einstehen würden. Das Wunder von Kinshasa ist, dass seine Einwohner die Hoffnung und Lebensfreude nicht verworfen haben. Im Gegenteil - bei genauerem Hinschauen wird klar: Kinshasa ist allzu lebendig und eine Stadt des „rasenden Unternehmertums“, wo jeder ein Verkäufer, selbsternannter Schöpfer oder Künstler inmitten des Chaos ist.²

Opfer einer maroden Infrastruktur

Kinshasa ist die Hauptstadt eines Landes der Größe Westeuropas. 18 Prozent der Gesamtbevölkerung des Kongos finden hier ihr zu Hause. Mit dem Wissen, dass insgesamt lediglich 19 Prozent aller Kongolesen in Agglomerationen mit mehr als einer Million Einwohner leben, wird die Bedeutung Kinshasas als Hauptballungszentrum deutlich.³ Menschen aus allen Teilen des Landes versammeln sich hier im politischen sowie administrativen Zentrum in einer Art Mikrokosmos, mit der Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Die prekären Lebensbedingungen in ruralen Gebieten, geprägt von Armut und Bodenerosion, sowie der Wunsch nach einem modernen, an westlichen Werten orientierten Lebensstil lassen die wirtschaftlich attraktive (junge) Landbevölkerung regelrecht in die einst kleine Handelsstadt einfallen. Was sie dort finden, entspricht meist nicht ihren Vorstellungen.

Statistiken und Zahlen belegen die bedenkliche Situation: 70 Prozent der Bewoh-

ner Kinshasas leben in Armut, nur 23 Prozent können auf ein Durchschnitts-Niveau eingestuft werden. Eine Mittelschicht ist quasi inexistent und lediglich sieben Prozent der Bewohner sind reich. Mehr als 60 Prozent aller *Kinois* sind unter 20 Jahre alt.⁴ Die durchschnittliche Haushaltsgröße der Stadt liegt bei fast zehn Personen.⁵ Über 50 Prozent der Haushalte in Kinshasa haben keinen geregelten Zugang zu Trinkwasser und Elektrizität. Für 100.000 Einwohner stehen 10,4 Krankenhausbetten bereit, auf 4.865 Einwohner kommt ein Arzt. Lediglich 15 Prozent der Haushalte profitieren von einem öffentlichen Müllabfuhrsystem.⁶ Den daraus resultierenden urbanen Krankheiten ist die Bevölkerung oft hoffnungslos ausgeliefert.



Unbefestigte Straßen und gehören noch immer zum Stadtbild in weiten Teilen Kinshasas. Quelle: HSS DR Kongo.

Jugendkriminalität auf Kinshasas Straßen

Ansteigende Jugendkriminalität erschwert das Leben der *Kinois* zunehmend. Das Problem der Straßenkinder, der sogenannten *Shégues*, besteht bereits seit Mobutus Zeiten. Diese Kinder, teilweise nicht einmal sechs Jahre alt, wurden von ihren Familien verstoßen und auf die Straße gesetzt. Die Beweggründe waren und sind vielfältig; zumeist sind es wirtschaftliche Zwänge, aber Kinder werden auch aus spirituellen Gründen (Hexerei) abgelehnt oder es sind schlicht beide Elternteile verstorben. Es gibt mittlerweile ganze Generationen von *Shégues*. Genaue Angaben, wie viele Straßenkinder im Kongo leben, können wohl nicht gemacht werden. Inoffizielle Schätzungen gehen von 200.000 *Shégues* für

den gesamten Kongo aus, die allerdings nur in den Großstädten leben.⁷ Sie schließen sich zu straff organisierten Banden zusammen, um gemeinsam zu überleben. Eine Gruppe besteht nicht selten aus 200 bis 300 Kindern, die von älteren, häufig schon über 40 Jahre alt, angeführt werden. Der Lebensunterhalt wird durch Betteln, durch Bewachen von Fahrzeugen, aber vor allem durch Diebstähle, Raubüberfälle, Prostitution und den Verkauf von Drogen erzielt. Vor allem in den letzten Monaten hat die Aggressivität der *Shégues* in Kinshasa spürbar zugenommen.

Parallel zur Existenz der *Shégues* bildeten sich in den letzten zehn Jahren weitere Jugendbanden, die als Phänomen *Kuluna* bezeichnet werden. Hierbei handelt es sich um Jugendliche und junge Erwachsene, die meist eine Ausbildung erhalten haben, oft noch im Elternhaus mit mittlerem Einkommen leben, aber aufgrund der wirtschaftlichen Misere keine Aussicht auf Arbeit und somit keine Perspektive haben. Diese Jugendlichen schlossen sich zu Banden in ihren jeweiligen Stadtvierteln zusammen und bekämpften sich zunächst nur gegenseitig. Seit zwei bis drei Jahren richtet sich ihre Aggressivität jedoch auch vermehrt gegen Unbeteiligte und es werden regelrecht bewaffnete Raubzüge organisiert. In einzelnen Stadtvierteln herrschen ab 18 Uhr, der Zeit des Sonnenuntergangs, anarchische Zustände. Vermehrt kam es hierbei schon zu Todesfällen. Abgesehen davon, dass die betroffenen Stadtteile Kinshasas selbst für die Polizei schwer zugänglich sind, behindert Korruption die Jagd auf die Verbrecher. Besonders frustrierend ist für Bevölkerung und Ordnungskräfte, dass die *Kulunas*, wenn sie denn gefasst und der Polizei übergeben wurden, relativ schnell wieder auf freien Fuß gesetzt werden und ihre Gewalttaten fortsetzen.

Dass sich selbst junge Akademiker mit abgeschlossenem Studium den Banden organisierter Kriminalität anschließen, ist vor allem auf die schlechte wirtschaftliche Lage zurückzuführen. Der desolate Zustand der kongolesischen Wirtschaft sorgt für Arbeitslosigkeit und nährt somit urbane Probleme

wie Jugendkriminalität. Auch wenn selbstverständlich nicht alle arbeitslosen Kongolesen kriminellen Straßenbanden verfallen und in den letzten Monaten einige ernsthafte Initiativen⁸ zu deren Bekämpfung ins Leben gerufen wurden, ist Gewalt oft die einzige Perspektive. Eine Last, die die Gesellschaft tragen muss, denn die Anhänger der Banden sind letztendlich Opfer und gleichzeitig Spiegel dieser.

Wirtschafts-Apathie und Arbeitslosigkeit

Viele Kinois wurden in Folge der politischen Unruhen in den 90er Jahren arbeitslos. Die Millionen Kongolesen aus dem ganzen Land, die als Folge der großen Bürgerkriege 1996 und 1998 zudem gezwungen waren, sich in Kinshasa niederzulassen, haben das Problem der Arbeitslosigkeit noch verstärkt, da ein Arbeitsmarkt als solcher dort quasi inexistent ist und die öffentliche Verwaltung als einträglicher Arbeitgeber kaum mehr besteht. Nur ein kleiner Teil der Stadt, etwa fünf Prozent der Einwohner Kinshasas, geht einer offiziellen Arbeit nach und bezieht ein regelmäßiges Gehalt. Jene, die das „Glück“ einer bezahlten Anstellung haben, beziehen einen Lohn mit minimaler Kaufkraft. Der Regierung fehlen bis heute die Möglichkeiten, Arbeitsplätze zu schaffen, obwohl wirtschaftliche Integration als Basis sozialer Wiedereingliederung gilt.

Alleine Unternehmensgründungen waren bis vor Kurzem ein administrativer Kraftakt, der sich über mehrere Monate hinzog, und die dafür anfallenden Kosten konnten im Vorhinein nicht kalkuliert werden. Schikane und Abzocke waren an der Tagesordnung, womit die Unternehmensgründung oft zum Stein des Sisyphos wurde. Auch wenn es gelingt, im formalen Sektor auf selbständiger Basis Fuß zu fassen, so steht man doch rasch vor einem Berg an Vorschriften, Kontrollen und abzuführenden Geldern, denn die DR Kongo zählt zu den Ländern mit den höchsten Handelssteuersätzen⁹ weltweit. Der Ende des Jahres 2012 auf Empfehlung der Welt-

bank gegründete „*Guichet Unique*“ (Einheitlicher Schalter) soll die administrativen Prozesse einer Kleinunternehmensgründung zukünftig auf eine zentrale Stelle konzentrieren und die Bearbeitungszeiten verkürzen. So zumindest die Hoffnung der *Kinois*, Erfahrungsberichte gibt es bisher noch keine.

Opfer Umwelt

Kinshasa wächst um sieben km² pro Jahr. Um diesen Platz zu schaffen werden Bäume abgeholzt, die enorm wichtig für den CO₂-Ausgleich einer Stadt wären, die unter einer immensen Luftverschmutzung leidet. Ein unzureichendes Management der Abfallentsorgung und verstopfte Abwasserkanäle führen zudem immer wieder zu Hochwasser, Gestank und hygienischen Mängeln, was wiederum Bodenerosion und Krankheiten zur Folge hat.

Darüber hinaus ist der Kongo Opfer eines weiteren, ökologischen Phänomens mit weitreichenden Folgen. Das Kongobecken ist nach dem Amazonas das zweitgrößte Regenwaldgebiet weltweit und damit essentiell für die Trinkwasserversorgung Afrikas sowie den weltweiten Klimaschutz. Die Urbanisierung zerstört zunehmend weite Teile dieses Gürtels, nicht nur aus städtebaulichen Gründen, sondern auch wegen der Energieversorgung und Nahrungsmittelproduktion: Da der sandige Savannenboden wenig ertragreich ist, dient die massive Abholzung des Waldes auf der einen Seite der Holzkohleproduktion und somit der Energieerzeugung, auf der anderen Seite der Gewinnung von fruchtbarem Boden. Die abgebrannten Waldflächen werden landwirtschaftlich genutzt und flächendeckend mit Maniok und Mais (Monokulturen) bepflanzt, was dem Boden wiederum all seine Nährstoffe entzieht. Weite Teile der Provinzen Kinshasa, Bandundu und Bas-Congo haben um ihre Flusstäler herum nicht nur den Regenwald mit seiner essentiellen Rolle verloren, sondern ganze Landflächen liegen nach wenigen Jahren brach. Je mehr Menschen in

Projekte der HSS

Zwei durch die EU ko-finanzierte Projekte mit einer Laufzeit von jeweils fünf Jahren sind aktuell Bestandteil des Portfolios in der DR Kongo. Diese sind zum einen das Projekt NTSIO auf dem Plateau Bateke und zum anderen das Projekt Gungu II in der Provinz Bandundu. Ziel ist, der Landbevölkerung nachhaltige Agroforstwirtschaft zu ermöglichen, um die Umwelt zu schützen, der Bodenerosion vorzubeugen und schließlich der Bevölkerung Ernährungssicherung auf der einen Seite sowie ein wirtschaftliches Einkommen auf der anderen Seite zu ermöglichen. Auf einer Fläche von insgesamt über 9.000 Hektar werden zunächst gleichzeitig Maniok und Akazienbäume angebaut. Der Maniok dient der unmittelbaren Ernährungssicherung und dem Verkauf, die Akazienbäume können nach ca. acht Jahren zu Holzkohle verarbeitet werden.

Die Bauern erhalten das fachliche Know-How und Unterstützung beim Verkauf ihrer Produkte, mit dem Ziel, nach Projektende autonom wirtschaften zu können. Sensibilisierungsmaßnahmen in Fragen der Dezentralisierung, lokaler Verwaltung und Partizipation an politischen Entscheidungsprozessen sind in einem zweiten Schritt Bestandteil der Projekte.

Nach demselben Muster wurden bereits die Projekte Mampu und Gungu I abgeschlossen, in welchen die Landbevölkerung heute selbstständig und fast ohne externe Hilfe arbeitet und sich selbstverwaltet.



Anbau und Pflege von Maniok. Quelle: HSS DR Kongo.

Mehr zu unserer Arbeit unter:
www.hss.de/kongo

Kinshasa leben, umso mehr steigt auch der Bedarf an Lebensmitteln und Energie zu Lasten des Regenwaldes, dessen Grenze sich Jahr für Jahr weiter von Kinshasa entfernt.

Hoffnung im sozialen Brennpunkt?

All diese Zahlen und Fakten zeichnen ein negatives Bild Kinshasas. Sie unterstreichen Hoffnungslosigkeit und verleihen der vor Ort herrschenden Krise ein Gesicht - sie wird greifbar. Man darf dabei jedoch trotz allem nicht vergessen, dass die Lebensqualität in Kinshasa heute sehr viel höher ist als noch vor zehn Jahren. Positive Entwicklungen lassen sich an vielen Beispielen erkennen: Stromleitungen beginnen heute an den Inga-Wasserkraftwerken und gehen bis vor die Tore der Stadt. Die Mobilität hat sich verbessert, da es heute auf Kinshasas Straßen weit mehr Autos und Motorräder als noch vor wenigen Jahren gibt (parallel hierzu nahmen allerdings auch die Staus und die Luftverschmutzung zu). Handy und Internet gehören zum Standard vieler *Kinois*. Supermärkte, Banken, Hotels und Restaurants sind in den letzten Jahren in großer Anzahl auf der Bildfläche erschienen und viele der nächtlichen Militärcheckpoints sind verschwunden.

Trotz der relativ hohen Jugendkriminalität zählt Kinshasa nicht zu den „gefährlichen“ afrikanischen Metropolen, in denen tatsächlich Lebensgefahr auf den Straßen besteht. Ein Spaziergang ist nicht unmöglich – im seltenen Falle eines Überfalls findet dieser meist unbewaffnet statt. Letztendlich sind diese Fortschritte auch an der Präsenz ausländischer Entwicklungshelfer zu sehen: Zum einen gibt es heute weitaus mehr Expatrierte in Kinshasa, zum anderen ist es Mitarbeitern vieler internationaler Organisationen erlaubt, mit Familie und Kindern anzureisen, was vor wenigen Jahren noch undenkbar gewesen wäre. Das Leben in dieser Megastadt ist sehr viel komplexer, als Studien und Erhebungen, oft quantitativ ausgerichtet, aufzeigen können, denn diese belegen meist nur eine Armut ohne ihresgleichen.

Trotz aller Statistiken leben in Kinshasa Menschen, die tatsächlich „leben“. Wo kaum ein formelles System besteht, entwickelt sich eine informelle Organisation nach unkonventionellen Regeln, die sich dem ersten Blick des Außenstehenden entzieht.

Großstadtflair, gepaart mit Stammestradi-tionen

Kinshasa ist ein Schmelztiegel, eine hybride Stadt, in der sich Tradition und Moderne, Moscheen und katholische Kirchen, traditionelle Märkte und westliche Supermärkte sowie Menschen der verschiedensten Stämme in einem friedlichen Konglomerat versammeln. Konventionelle Gesellschaftsstrukturen werden hier gebrochen. Im urbanen Kontext greifen nicht dieselben traditionellen Verwandtschaftsmodelle, wie sie auf dem Land noch immer bestehen. Hoffnung und Stärke der Stadt ist die Friedlichkeit sowie die große Kreativität und das Improvisationstalent ihrer Einwohner. Im informellen Lebensgefüge verwenden und verhandeln die *Kinois*, jeder auf seine Art, alle verfügbaren Ressourcen.

Das informelle (Überlebens-)System

Die weit verbreitete Perspektivlosigkeit bringt die *Kinois* dazu, neue Überlebensformen zu entwickeln. Die Devise heißt „*se débrouiller*“ (sich durchschlagen), um zu überleben – so werden 90 Prozent der Einnahmen der Haushalte generiert.¹⁰ In den 70er und 80er Jahren, als ein Großteil der Bevölkerung von einer florierenden Wirtschaft profitierte und in großen Industrieunternehmen, im Transportbereich sowie der öffentlichen Verwaltung Arbeit fand, lag der Anteil des informellen Sektors bei rund 20 Prozent der Gesamtbeschäftigung. Heute bestimmt er die Mehrheit der nationalen Ökonomie und die Kluft zwischen der zunehmenden Zahl junger Menschen im arbeitsfähigen Alter und den wenigen Arbeitsplätzen wird immer größer.

In einer Gesellschaft in der Krise ist das informelle System zentral. Es ist wie ein

Vorhang, der die Misere versteckt, sorgt für Recht und Ordnung auf Gebieten, in denen der Staat keinen Einfluss hat und stellt sich zunehmend als Alternative zum gescheiterten Establishment dar. Der erfinderische Charakter der Informalität erstreckt sich weit über den ökonomischen Sektor hinaus. In Kinshasa gibt es eine lebendige informelle Kunstszene, nicht offiziell autorisierte politische Strukturen sowie zahlreiche Bekehrungsveranstaltungen von Pfingstkirchen und Sekten, worüber Statistiken nur wenig aussagen. Dieses System kann eher durch anthropologische Muster wie Mentalitätsfragen, Wertvorstellungen, Traditionen und Kultur erklärt werden. Ein auf die Menschen gerichteter Blickwinkel lässt einen die Sichtweise von Glück und Wohlstand *à la Kinois* verstehen, denn Wohlergehen wird hier nicht als Konsum oder besser gesagt der Freude am Konsum verstanden, sondern ist in der Kultur und der Leidenschaft zu leben begründet. Der Krise wird durch Kreativität ausgewichen und die festliche Atmosphäre in Kinshasas Kneipenvierteln und Pfingstkirchen sind künstlich geschaffene Paradiese, die die Flucht in einen Freudentaumel ermöglichen.¹¹



Informelle Straßenhändler in Kinshasa. Quelle: HSS DR Kongo.

Lebensfreude als Ausdruck von Hoffnung

Die Schattenwirtschaft wird zum Hoffnungsträger und diese Hoffnung wird ausgiebig gefeiert: Kinshasa hat ein belebtes Nachtleben, eine vibrierende Musikszene und fröhliche Menschen leben abseits vom aber auch mitten im Chaos. In den Kneipen-

vierteln *Matongé* oder *Bon marché* befindet sich der Besucher inmitten unzähliger Bars und Diskotheken, wo, sobald die Sonne untergeht, Ziegen auf den Grill kommen, Bier getrunken, gelacht, getanzt und gefeiert wird. Wo Statistiken wie Pro-Kopf-Einkommen und die Wasserqualität einen Nah-Tod-Zustand prognostizieren, vibriert die Stadt mit ihren Menschen. Populäre kongolesische Musik ist weit über die Grenzen des Kongos in Afrika bekannt und gerühmt. Gemälde kongolesischer Künstler sind verträumt und wehmütig zugleich. Sie zeigen oft genau diese belebten Straßenszenen mit trinkenden und tanzenden Personen, wodurch einem schnell klar wird, hier wird der Last des Alltags getrotzt.

Denn ungeachtet der Armut, Perspektivlosigkeit und der verschiedenen Welten, die in Kinshasa aufeinanderprallen, herrscht hier eine unglaubliche Lebensfreude. Gastfreundschaft und eine fröhliche Atmosphäre – diese Seite der Stadt wird oft verkannt. Dem Unglück mit einem Lächeln begegnen – die *Kinois* nehmen ihr Schicksal an, mit Humor und Satire. Die Musik, geboren in den Unterschichtenvierteln und bis weit über die Grenzen des Kongos bekannt, steht für die arme, einfache Masse und wirkt identitätsstiftend. Für viele ist sie es, die die *Kinois* am Leben hält und die Herz und Seele einer ganzen Nation widerspiegelt.¹²

In dieser Gesellschaft, die einer gewissen Zufälligkeit unterliegt, lässt sich Wohlstand wohl in einem vor Ort oft zitierten Aphorismus zusammenfassen: „*La vie ne vaut rien, mais rien ne vaut la vie!*“ (Man kann dem Leben keinen Wert zuschreiben, aber nichts besitzt denselben hohen Wert wie das Leben).¹³

Einfluss Kinshasas auf die Entwicklung des Kongos: ein Ballungszentrum - und ein Vakuum

Der demographische Wandel und die Migration verjüngen die wachsende Gesellschaft Kinshasas zunehmend. Ferner kurbeln Unsicherheit und immer wieder aufflammende Bürgerkriege die Landflucht an und lassen die Stadt schneller anwachsen, als ihre rudimentäre Infrastruktur aufnehmen

kann. Die prekären Lebensbedingungen in Kinshasa selbst sind problematisch, aber gleichzeitig gilt es auch die Gründe zu verstehen, warum junge Menschen die ländlichen Gebiete verlassen. Bis jetzt hatte dies vor allem negative Auswirkungen auf die Entwicklung des Kongos als Land, denn Kinshasa – als isolierter Magnet – entzieht dem Rest des Landes die Zukunft, also die Menschen mit ihrer Innovations- und Arbeitskraft.

Projekte der HSS

Eine weitere Aktivität der Hanns-Seidel-Stiftung im Kongo dient der Verbesserung der staatlichen Verwaltung und somit im Endeffekt auch der Erleichterung der administrativen Bürokratie für den Klein- und Mittelstand. Hierfür werden im Planungsministerium jeden Monat plus/minus 60 Funktionäre des öffentlichen Sektors in Sachen EDV und Internet geschult. Ist die zentrale Verwaltung mit ihren öffentlichen Einrichtungen in Kinshasa mit moderner Technik ausgestattet und weiß diese auch zu bedienen, erleichtern sich die Prozesse (nicht nur) für alle Personen, die in der Privatwirtschaft tätig sind, was Letztere schließlich ankurbelt.

Der Zentralismus und die Dezentralisierung

Die Metropolisierung der DR Kongo ist eng verbunden mit ihrer zentralistischen Struktur. Zumindest theoretisch ist Kinshasa trotz allem zunächst recht gut versorgt, vor allem im Vergleich zum Rest des Landes, wo zum Beispiel nur 15 Prozent¹⁴ der Bevölkerung Zugang zu Elektrizität haben. Ferner erzeugen Medien, aber auch Berichte von Bekannten und Verwandten in den Köpfen der jungen Menschen das Bild eines modernen Lebensstils nach westlichem Vorbild, dem sie oft nachstreben. Für weite Teile des Landes stellt Kinshasa den Mittelpunkt dar. Alternative Ballungszentren, die es durchaus auch gibt, bleiben vom Einfluss der Hauptstadt weitestgehend unberührt, diese sind jedoch auch mehr von ihren Nachbarländern

abhängig als von der DR Kongo. Lubumbashi, eine mittelgroße Stadt im Südosten des Landes, ist aufgrund seiner geographischen Nähe eher an Südafrika gebunden, dient aber auch als Magnet für die Einwohner Katangas. Das gleiche gilt für die drei Provinzen Nord- und Süd Kivu sowie Orientale mit den Provinzhauptstädten Goma, Bukavu und Kisangani im Osten, die administrativ und vor allem wirtschaftlich mehr mit ihren Nachbarländern Ruanda, Uganda und Tansania verknüpft sind.

Außerhalb diesen Zentren konzentriert sich alles auf Kinshasa, von wo aus kaum Austausch mit den ländlichen Gebieten stattfindet. Deshalb liegt eine der momentan wohl größten Herausforderungen zunächst in der Auflösung der zentralistischen Struktur. Wichtig ist zu erkennen: Es sind nicht etwa die Wirtschaft oder Industrie, die die Massen an Menschen nach Kinshasa ziehen, sondern es ist das Wissen darum, dass mittels Improvisation und durch das informelle System trotz aller Hürden überlebt werden kann, was vielen besser erscheint als das Leben auf dem Land.¹⁵

Um der massiven Urbanisierung entgegenzuwirken, muss somit jungen Menschen ermöglicht werden, auch auf dem Land überleben zu können. Gerade hierfür ist Dezentralisierung eine reelle Chance: Provinzadministrationen brauchen eine funktionierende Wirtschaft in ihrem Gebiet, da sie so mehr Steuern einnehmen und theoretisch 40 Prozent dieser Einnahmen selbständig verwenden dürfen. Vor diesem Hintergrund haben die Provinzregierungen, aber auch die kommunalen Einrichtungen in den Dörfern ein großes Interesse daran, Anreize zu schaffen, um die erwerbsfähige Bevölkerung vor Ort zu halten und somit der massiven Landflucht vorzubeugen. Der Dezentralisierungsprozess in der DR Kongo ist jedoch weiterhin noch im Anfangsstadium, sodass diesbezüglich noch keine Erfolge zu verzeichnen sind. Für den Reisenden wird das Bemühen der Provinzen, eigene Einnahmen zu erzielen, seit Mitte Mai 2014 schon am internationalen Flughafen in Kinshasa deutlich: Neben einer nationalen Flughafensteu-

er in Höhe von 50 US\$ ist noch eine gesonderte Flughafensteuer in Höhe von fünf US\$ an die Stadt Kinshasa zu entrichten.

Herausforderungen für die Zukunft Kinshasas

Neben der Bekämpfung der Landflucht sollte den *Kinois* eine ökonomisch, ökologisch und sozial verträgliche Stadtplanung ein besseres Leben ermöglichen. Die Charta von Aalborg aus dem Jahre 1994 dient als Referenzrahmen für solche Vorhaben mit demokratischer Einbeziehung der Bürger.¹⁶ Vieles steht und fällt damit, inwieweit die Unterschichtenviertel in Zukunft in die Planung der Modernisierung einbezogen werden.

Reine Sanierungsmaßnahmen reichen allerdings nicht aus. Angefangen beim Straßenbau über Infrastrukturprojekte wie Wohnraum, Zugang zu Elektrizität, Wasser, Bildung und Gesundheit sowie Sicherheit und nicht zuletzt dem Umweltschutz gibt es in der Stadt mehr als genug zu tun. Was aufgrund der Tatsache, dass sich Kinshasa derzeit um ca. 500.000 Menschen pro Jahr vergrößert, eine nahezu unmöglich zu erbringende Leistung ist. Basis all dessen ist insofern die wirtschaftliche Integration der Menschen: Werden Arbeitsplätze geschaffen und kommt die formelle Wirtschaft Kinshasas zum Laufen, ist der Grundstein für eine nachhaltige Entwicklung in allen anderen sozio-ökonomischen Bereichen gelegt, für welche geregelte Steuereinnahmen unabdingbar sind. Ziel sollte es aber nicht sein, durch Investitionen internationaler Großunternehmen Arbeitsplätze für die Masse zu schaffen; der wirtschaftliche Antrieb muss sich vielmehr von Innen heraus entwickeln. Dies beginnt mit einheimischen Kleinunternehmen: Werden für diese die administrativen Prozesse vereinfacht und erhalten sie zudem Beratung, zum Beispiel durch Schulungen und Wissenstransfer, wird Kinshasas formelle Ökonomie erwachen.

Wenn der kongolesische Klein- und Mittelstand sich weiter entwickeln kann, bedeu-

tet dies zwangsläufig, dass sich die wirtschaftlichen Bedingungen und Grundvoraussetzungen verbessern. Automatisch werden dann auch internationale Investoren folgen, da das Potential der Stadt und des Landes enorm ist. Kinshasa kann somit ein Motor für den gesamten afrikanischen Kontinent werden.

Projekte der HSS

Kleinunternehmer sowie deren Vereinigungen werden in Kinshasa und Matadi (Provinz Bas-Congo) ausgebildet und begleitet. Die Bildungsmaßnahmen sehen zunächst die Vermittlung von betriebswirtschaftlichen Kenntnissen in Sachen Buchhaltung, Werbung und Verkaufsförderung vor. Zudem werden die Kleinunternehmer in ihren Betrieben besucht und bei auftretenden Schwierigkeiten beraten. Primäres Ziel und Ergebnis ist die Schaffung einer wirtschaftlich soliden Basis für die Unternehmer sowie eine professionelle Organisation des Klein- und Mittelstandes.

Aufklärung über abzuführende Steuern, aber auch über willkürliche Abzocke, gehören ebenso zur Ausbildung wie das capacity building von Unternehmervereinigungen und deren Begleitung. Diese erlangen somit die Fertigkeit, ihre gemeinschaftlichen Interessen vor staatlichen (und nicht-staatlichen) Autoritäten zu vertreten und ihre Rechte einzufordern.



Wirtschaftsförderung in Kinshasa. Abschlussfeier nach 1-jähriger Managementausbildung. Quelle: HSS DR Kongo.

Potential Kinshasas im internationalen Kontext

In vielen Schwellenländern gelten aufstrebende Megastädte als Mitgestalter der globalen Entwicklung. Die Meinungen der Experten zum Kongo gehen auseinander, denn hier handelt es sich bisher um eine „Verstädterung der Armut“ – d.h. die ländliche geht in städtische Armut über.¹⁷

Die Urbanisierung in Afrika südlich der Sahara darf jedoch nicht nur als Problem mit verheerenden Folgen gesehen werden, sondern auch als Herausforderung, die viele Chancen birgt. Der junge Altersdurchschnitt der Bewohner und Zuwanderer darf nicht ignoriert werden, denn sie sind die Zukunft des Landes und die wirtschaftlich aktivste Generation. Wenn sie in Megastädten wie Kinshasa die Möglichkeit erhalten, zu gleichberechtigten und wirtschaftlich erfolgreichen Bürgern aufzusteigen und eine mittelständische, demokratieaffine Stadtgesellschaft zu bilden¹⁸, kann dies sowohl eine Chance für den Kongo als Land sein aber auch Einfluss auf den gesamten afrikanischen Kontinent und auch Europa haben. Verstädterung kombiniert mit Wachstum und der Schaffung von Arbeitsplätzen hat in anderen Ländern in der Vergangenheit gezeigt, dass dadurch auch der Dezentralisierungsprozess vorangetrieben werden kann. Geht es den Menschen wirtschaftlich gut, wird dem anstrengenden Chaos einer Metropole oft der Rücken gekehrt und andere Interessen, wie die Nähe zur Natur oder der Familie gewinnen an Wichtigkeit. Die Konzentration verlagert sich schließlich von der einen großen Stadt auf kleinere, lebenswertere Zentren.¹⁹

Wenn man zudem den enormen natürlichen Reichtum der DR Kongo betrachtet, ist es schwer zu begreifen, warum in diesem Land überhaupt Armut herrscht: Der Wert der Bodenschätze wird auf hunderte Milliarden US\$ geschätzt, was den Kongo zu einer der reichsten Nationen der Welt macht. Nur ein geringer Teil des kongolesischen Bodens wird landwirtschaftlich genutzt – würde der gesamte fruchtbare Boden bewirtschaftet,

könnte das ganze Land ernährt werden und sogar darüber hinaus. Experten sind der Meinung, dass der ganze afrikanische Kontinent mit den potentiellen alimentären und energietechnischen Ressourcen des Kongos versorgt werden könnte. Kinshasa, wo die Ironie des Kongos – „reiches Land und arme Leute“ – wohl am deutlichsten zu spüren ist, könnte mit seiner strategisch vorteilhaften Lage am Fluss ein zentraler Umschlagplatz von Waren aus dem Inneren des Kongos und ein florierendes Handelszentrum in Afrika südlich der Sahara werden.

Eine Steigerung der Lebensqualität in städtischen und ländlichen Gebieten könnte schließlich auch Auswirkungen auf die Auswanderung nach Europa haben. Wird den Menschen, nicht nur in den Megastädten, ein würdiges Leben in Sicherheit ermöglicht, sehen diese sich auch nicht mehr gezwungen, illegal in den Norden zu fliehen. Die Tragödien und menschlichen Abgründe, die sich nicht selten auf dieser Reise durch ganz Afrika bis in den fernen Norden ziehen, könnten eingedämmt werden.

All das ist nicht utopisch, denn die DR Kongo nimmt nicht seit jeher eine der letzten Positionen der weltweiten Armutsstatistiken ein. Kinshasa galt in den 60er Jahren als Referenz in Afrika. Während der Kolonialzeit zählte der Kongo neben Südafrika zu den industrialisiertesten Ländern des Kontinents. Im Hinblick auf die Fortschritte in den letzten zehn Jahren und die aktuellen positiven Entwicklungen in Sachen Unternehmensgründung, Stromversorgung und Dezentralisierung, aber vor allem aufgrund der Friedlichkeit, Lebensfreude und des unter der Bevölkerung Kinshasas weit verbreiteten Optimismus, sind Möglichkeiten und Chancen einer nachhaltigen Verbesserung real. Der Zuwachs an Menschen, den Kinshasa trotz der misslichen Lage jeden Tag bewältigt, ist beeindruckend. Auch die Kongolesen selber sind von den Möglichkeiten ihres Landes überzeugt. Anlässlich der Feiern zur 50-jährigen Unabhängigkeit im Jahr 2010 verbreitete die Regierung das Motto: „*Le réveil du géant*“²⁰ (Die Auferstehung des Riesen) - dies zeugt von Mut und

Zuversicht für die Zukunft. Mögen die Herausforderungen für diese Zukunft auch riesig sein – wenn eine Stadt fähig ist die Dinge zum Positiven zu wenden, dann Kinshasa mit seinem Optimismus und seinem Mut zum Überleben.

|| **Götz Heinicke**

Auslandsmitarbeiter DR Kongo

|| **Diana Hund**

Trainee DR Kongo

ANMERKUNGEN

- 1 Vgl. Draper, Robert (2013): Kinshasa – Das kreative Herz, in: National Geographic, URL <http://www.nationalgeographic.de/reportagen/kinshasa-das-kreative-herz> [10.03.2014].
- 2 Vgl. Ebd.
- 3 Vgl. Statistiques Mondiales (2012): URL http://www.statistiques-mondiales.com/congo_kinshasa.htm [10.03.2014].
- 4 Vgl. Missakabo, Mik (2012): Kinshasa und die urbane Dynamik, in : Afrika Süd - Zeitschrift zum südlichen Afrika Nr. 2, März/April 2012, URL <http://www.schattenblick.de/infopool/politik/ausland/paaf1119.html> [10.03.2014].
- 5 Vgl. Muteba, Kalala Damien et. al. (2012): Comportements et pratiques alimentaires à Kinshasa, Kinshasa, S. 6.
- 6 Vgl. Programme des Nations Unies pour le Développement (2009): Province de Kinshasa - Pauvreté et conditions de vie des ménages, Kinshasa, S. 5.
- 7 Vgl. Wikipedia (2013), URL <http://fr.wikipedia.org/wiki/Shegu%C3%A9> [10.03.2014].
- 8 Die Polizeieinweisung der Europäischen Union, EUPOL RD Congo, veröffentlichte Anfang 2014 eine Studie zum Thema „Kuluna“, in welcher folgende Maßnahmen (hauptsächlich von der Bevölkerung selbst ins Leben gerufen) gegen die anwachsende Kriminalität auf Kinshasas Straßen aufgelistet sind: Vermeidung der betroffenen Zonen nach 19 Uhr; das Auswendiglernen der dafür bei der Polizei eingerichteten Notfalltelefonnummer sowie die Veröffentlichung dieser auf Plakaten an Hauswänden; Anwendung von Trillerpfeifen und spirituellen „Waffen“ sowie Volksjustiz.
- 9 Die Weltbank vergleicht jedes Jahr die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Unternehmen in verschiedenen Ländern. Für das Jahr 2014 belegt die DR Kongo den 183 Platz von 189 bewerteten Ländern. Allein die Anmeldung eines Unternehmens dauert im Schnitt 31 Tage und elf verschiedene Schritte sind zu absolvieren. Ein Unternehmen muss durchschnittlich pro Jahr 32 verschiedene Steuern bezahlen, welche 118,1 Prozent des Unternehmensgewinns betragen! Die Bearbeitung dieser Steuerforderungen dauert 348 Stunden! Nichtsdesto trotz stellen diese Zahlen schon eine Verbesserung zum Jahr 2005 dar, in welchen die Anmeldung eines Unternehmens noch durchschnittlich 150 Tage dauerte und offiziell bis zu 300 Prozent des Unternehmensgewinns versteuert werden mussten. Vgl. World Bank (2013): Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises URL <http://www.doingbusiness.org/~media/giawb/doing%20business/documents/profiles/country/ZAR.pdf> [10.04.2014].
- 10 Vgl. Programme des Nations Unies pour le Développement (2009): Province de Kinshasa - Pauvreté et conditions de vie des ménages, Kinshasa, S. 8 ff.
- 11 Vgl. Trefon, Theodore (2009): Réformes au Congo, Paris, S. 247.
- 12 Vgl. Missakabo, Mik (2012).
- 13 Trefon, Theodore (2009): Réformes au Congo, Paris, S. 251. Das Zitat wurde vom Autor übersetzt.
- 14 Vgl. Statistiques Mondiales (2012).
- 15 Vgl. Missakabo, Mik (2012).
- 16 Vgl. European Conference on Sustainable Cities & Towns in Aalborg (1994): Charter of European Cities & Towns towards Sustainability, Aalborg, URL <http://ec.europa>.

eu/environment/urban/pdf/aalborg_charter.pdf
[10.03.2014].

- 17 Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (2008): Entwicklung und Verstädterung, URL <http://www.bpb.de/gesellschaft/staedte/megastaedte/64753/entwicklung-und-verstaedterung> [14.03.2014].
- 18 Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (2007): Das Zeitalter der Megastädte, URL <http://www.bpb.de/gesellschaft/staedte/megastaedte/64686/zum-stand-der-internationalen-debatte> [14.03.2014].
- 19 Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (2009): Die Stadt als einzige Hoffnung, URL <http://www.bpb.de/gesellschaft/staedte/megastaedte/64802/die-stadt-als-einzige-hoffnung> [14.03.2014].
- 20 Das Zitat wurde vom Autor übersetzt.

„Mein Santiago de Chile“

Wie viele Chilenen aus der Provinz bin auch ich ein Opfer der "Anziehungskraft" der Hauptstadt Santiago geworden. Meine Heimat ist die Provinz Llanquihue im Süden Chiles, ca. 1.000 Kilometer südlich von Santiago, wo Mitte des 19. Jahrhunderts tausende von deutschen Familien sich angesiedelt haben. Als ich mich nach Beendigung der Schule für das Studium der Rechtswissenschaften entschieden habe, musste ich die Heimat verlassen. Die nächste juristische Fakultät war in Concepción, 500 Kilometer von zu Hause. Da die renommiertesten Universitäten des Landes jedoch in Santiago sind und die Auswahl der Hochschule in Chile maßgebend für die zukünftige Berufslaufbahn ist, bewarb ich mich an der Pontificia Universidad Católica. Nach dem Studium bot die Hauptstadt viel bessere und interessantere Chancen für die berufliche Weiterentwicklung. Nun lebe ich seit 25 Jahren in Santiago.

Jorge Sandrock, Projektleiter in Santiago de Chile

DIE METROPOLE SANTIAGO ALS HINDERNIS EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG CHILES

JORGE SANDROCK ||

Santiago de Chile ist das wichtigste urbane und funktionale Zentrum des Andenlandes. In der Metropolregion leben und arbeiten 40 Prozent der Gesamtbevölkerung und sie stellt den politischen und wirtschaftlichen Mittelpunkt des Landes dar. Diese Situation macht Santiago aber zugleich auch zu einem Bremsfaktor für die Entwicklung anderer Städte und Regionen des Landes.

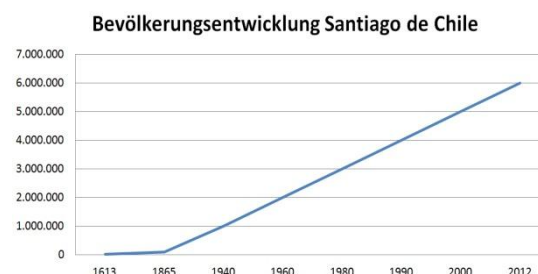
“Gott ist überall, aber er empfängt in Santiago”, ist ein unter den Chilenen weit verbreiteter Spruch. Dieses beliebte Sprichwort spiegelt die Position wieder, die die Hauptstadt Santiago in der Vorstellung der Chilenen einnimmt.

Vom Weiler zur Megastadt mit umweltbelastenden Resultaten

Der Spanier Pedro de Valdivia gründete Santiago am 12. Februar 1541 unter dem Namen „Santiago del Nuevo Extremo“. In den darauf folgenden knapp drei Jahrhunderten unter der Herrschaft Spaniens und als Teil des Vizekönigreichs Peru konsolidierte sich Santiago als politisches, wirtschaftliches und militärisches Zentrum. Während dieser Zeit sahen sich die Städte im Süden des Landes aufgrund des permanenten Kriegszustands

mit dem Volk der Mapuche in ihrer Entwicklung gehemmt. Auf der anderen Seite stellte die Wüste im Norden Chiles eine natürliche Barriere gegen die Entwicklung großer urbaner Zentren dar.

1541 lebten in Santiago 150 Menschen. Bis 1613 stieg die Einwohnerzahl auf über 10.000 und 1865 lebten in der Region mehr als 100.000 Menschen. In den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts stieg die Bevölkerungszahl durch die Zuwanderung aus Nord- und Südchile rasant an und überschritt um 1940 die Grenze von einer Million. Bis 1960 hatte sie sich auf zwei Millionen verdoppelt, bis 1980 verdreifacht.



Quelle: Instituto Nacional de Estadísticas, Eigene Zusammenstellung.

Im städtischen Siedlungsgebiet leben aktuell sechs Millionen Menschen, in der gesamten Metropolregion sind es sieben Millio-

nen. Damit leben und arbeiten etwa 40 Prozent aller Chilenen in der Hauptstadt oder in ihrer direkten Umgebung.¹ Ausgehend von einem geschätzten, jährlichen Wachstum von 1,5 Prozent, wird der Ballungsraum in 20 Jahren 8,5 Millionen Einwohner zählen. Dazu muss noch die große Zahl an nicht Ortsansässigen (zum Beispiel Pendlern) gerechnet werden.

Die 37 Gemeinden von Groß-Santiago



Quelle: Osmar Valdebenito (Creative Commons).

Das Stadtgebiet ist Teil der Metropolregion, die neben der Provinz Santiago weitere fünf Provinzen und 52 Gemeinden umfasst. Groß-Santiago (*Gran Santiago*) besteht aus 37 selbständigen Gemeinden (*comunas*) die von der Regierung der *Región Metropolitana* als übergeordnete Verwaltungseinheit koordiniert werden. Santiago heißt eigentlich nur die Gemeinde, die das Stadtzentrum und das Regierungsviertel umfasst. Hier leben 308.000 Menschen (Volkszählung 2012). Die von der Stadt beanspruchte Fläche wird im selben Zeitraum Schätzungen zufolge von 52.000 auf 112.000 Hektar ansteigen und die industriell genutzte Fläche von 7,2 auf 34,2 Millionen bebaute Quadratmeter. Im Falle der Motorisierungsrates wird der Zuwachs von 0,15 auf 0,7 Fahrzeuge pro Einwohner geschätzt.²

Santiago ist eine Stadt voller Kontraste, in der Chiles wirtschaftliche und soziale Unter-

schiede besonders stark ausgeprägt sind. Die Gemeinden oder Stadtteile Providencia, Las Condes, Vitacura, La Reina und Lo Barnechea vermitteln einem aussenstehenden Beobachter ein Trugbild: Moderne Gebäude und Einkaufszentren, einladende öffentliche Anlagen und erstklassige Dienstleistungen lassen darauf schließen, dass Chile sich zu einem Industrieland entwickelt hat. Die meisten Gemeinden im Großraum Santiago spiegeln jedoch das Erscheinungsbild, die Armut und die Probleme einer typischen Stadt in einem Entwicklungsland wider.



Foto: Santiago de Chile – Quelle: Jorge Sandrock.

Darüber hinaus ist Santiago eine Stadt mit einer starken Segregation in Bezug auf die geografische Verteilung der sozioökonomischen Bevölkerungsgruppen.

Laut einer Studie³ der chilenischen Stiftung *Centro de Estudios Públicos* (CEP, dt.: Zentrum für Öffentliche Studien) verteilen sich die verschiedenen sozioökonomischen Bevölkerungsgruppen in den 52 Gemeinden der Metropolregion folgendermaßen: In 37 von ihnen lebt primär der einkommensschwache Bevölkerungsteil, in neun Gemeinden der Teil mit Durchschnittseinkommen und der Bevölkerungsteil mit hohem Einkommen beschränkt sich auf nur sechs Gemeinden.⁴ Die Verteilung des Gini-Koeffizienten ist bis auf die sechs einkommensstärksten Gemeinden wiederum relativ einheitlich. Hier lässt sich allerdings ein bedeutender Sprung im Vergleich zu den anderen Gemeinden feststellen.

Diese Situation führt zu einer hohen Konzentration qualitativ hochwertiger Gesundheits- und Bildungseinrichtungen in einem

bestimmten Teil der Stadt. In den genannten Gemeinden befinden sich die besten Privatkliniken des Landes und Kliniken der Gemeinden Vitacura und Las Condes führen mit dem 2. und 3. Platz die Rangliste des Wirtschaftsmagazins *América Economía* über die besten Gesundheitszentren Lateinamerikas mit an.⁵

In Bezug auf die Qualität der Schulen, befinden sich laut der Rangliste 2014 der Zeitschrift *Qué Pasa* 56 der 100 besten Schulen Chiles in der Metropolregion. Davon liegen 45 in den Gemeinden Las Condes (16), Providencia (11) Lo Barnechea (8), Vitacura (8) und La Reina (2).

Selbst hinsichtlich der gravierenden Umweltprobleme Santiagos wird die privilegierte Situation bestimmter Gemeinden deutlich. Die Gemeinden des sogenannten "oberen Stadteils" Santiagos (*barrio alto*) befinden sich im Osten der Stadt, von denen einige an den Berghängen der Anden liegen. Gerade diese Gegenden verfügen über eine bessere Luftqualität.

Aufgrund ihrer geographischen Lage, der industriellen Entwicklung und des explosionsartigen Wachstums der Anzahl an Fahrzeugen ab den 80er Jahren, ist Chiles Hauptstadt laut Studien der Weltgesundheitsorganisation⁶ eine der Städte mit der schlechtesten Luftqualität in Lateinamerika. Santiago liegt in einem von Bergketten umgebenen Tal. Im Osten liegen die bis zu 6.000 m hohen Anden und im Westen erhebt sich die Küstenkordillere bis zu 1.800 Meter über dem Meeresspiegel. Zusammen mit einzelnen Hügeln im Norden und Süden bildet sich somit ein Gebirgsgürtel um die Stadt. Diese geographische Lage verhindert eine ausreichende Belüftung des Santiago-Talbeckens. Eine Situation, die in den Wintermonaten besonders kritisch ist (Juni bis September). In den kalten Monaten des Jahres stauen sich Schadstoffemissionen aufgrund des Phänomens der Inversionswetterlage in niedrigen Luftschichten ohne entweichen zu können, was zu schweren Erkrankungen der Atemwege bei der Bevölkerung, insbesondere bei Kindern und älteren Menschen, führt.

Seit den frühen 90er Jahren sind eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung dieses Problems getroffen worden. Seit 1994 müssen alle neuen nach Chile importierten Autos mit einem Katalysator ausgestattet sein. Des Weiteren wurden Vorschriften zur Regulierung der Schadstoffemissionen aus stationären Quellen (Industrie und Holzheizung) festgelegt. Zahlreiche Messstationen⁷ messen kontinuierlich die Luftqualität in verschiedenen Teilen der Stadt, sodass die Behörden kritische Szenarien antizipieren können. Je nach Messwert des ICAP kann die Umweltbehörde einen ökologischen Warn- oder die Vorstufe zum ökologischen Notzustand ausrufen. Im letzteren Fall werden stationäre Emissionsquellen lahmgelegt und das Heizen mit Holz oder Holzzeugnissen verboten. Darüber hinaus werden 20 Prozent der Fahrzeuge vom Verkehr ausgeschlossen.

Eine weitere Maßnahme bildete eine hohe Investition ins öffentliche Verkehrsnetz der Stadt, um die Nutzung von Privatfahrzeugen zu verringern. Diese Investition hat sich ab 1990 insbesondere auf den Ausbau des U-Bahnnetzes konzentriert. Mit einer Streckenlänge von 103 Kilometern ist die *Metro de Santiago* das zweitgrößte U-Bahnnetz Lateinamerikas.

2007 wurde ein neues Stadtbussystem namens *Transantiago*⁸ eingeführt, das ursprünglich zwar ernste Probleme bei der Umsetzung hatte, derzeit aber zu einer besseren Luftqualität und zu einem modernen Erscheinungsbild von Santiago beiträgt.

Politische und wirtschaftliche Zentralisierung und Konzentration der „Intelligenz“

Nach der Unabhängigkeit von Spanien im Jahr 1818 nahm Chile die Form eines Einheitsstaates an, und es konsolidierte sich aus unterschiedlichen Gründen eine Tendenz zur Zentralisierung, die das politische Leben und die Realität des Landes bis heute stark beherrscht. Insbesondere das Fehlen staatlicher Politiken zur Förderung der Regionalentwicklung, einer regionalen Identität und der entsprechenden Legitimität der Regionalregie-

rungen sowie die relativ prekäre Lage der Finanzausstattung und die nicht vorhandene Anbindung auf dem Landweg der Regionen im äußersten Süden des Landes sind schnell vorgeschobene Gründe. Während des 19. Jahrhunderts führte der Widerstand gegen diese angestrebte Zentralisierung von Seiten der Städte Concepción im Süden und Coquimbo im Norden zu Konflikten, die zum Teil auch gewaltsam ausgetragen wurden. Dies gipfelte 1856 in der Schlacht von Loncomilla, in welcher der General und ehemalige Staatspräsident Manuel Bulnes die Kräfte, die sich der Hegemonie Santiagos widersetzen, besiegte und die Vorherrschaft der Hauptstadt gewaltsam durchsetzte.

Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kommt es zum Bergbau-Boom im Norden Chiles und die Provinzen im Süden des Landes werden von europäischen Siedlern kolonisiert. Auch wenn beide Phänomene die Entstehung von zwei bedeutenden wirtschaftlichen Entwicklungspolen mit sich bringen, bleibt die politische Hegemonie Santiagos unverändert. Sowohl politische als auch wirtschaftliche Phänomene festigen letztendlich die Position der Hauptstadt. Nach dem Bürgerkrieg im Jahre 1891 und bis 1924, wird in Chile ein politisches System "nach parlamentarischer Art" eingeführt. Diese Periode zeichnet sich durch eine klare Dominanz der Oligarchen in Santiago aus, welche die politische Macht besitzen und im Schutze ihrer Interessen regieren. Darüber hinaus kommt es im Sinne von globalen, auf wirtschaftlichen Leitsätzen basierenden Tendenzen ab den 30er Jahren bis 1973 zu einem starken Wachstum des Zentralstaates, das in Chiles Fall von der Hauptstadt vertreten wird. Dieses Phänomen vertieft und festigt das Ungleichgewicht zwischen Santiago und anderer Städte im Norden und Süden des Landes. Während der Militärdiktatur (1973-1990), verschärft sich diese Situation aufgrund der zentralisierenden Logik jeder Autokratie noch weiter.

Eines der sichtbarsten Zeichen des Zentralisierungseffekts der Megastadt Santiago ist die Konzentration der politischen Macht und

der Personen, die einen Sitz im Parlament haben.

In den 200 Jahren als unabhängiger Staat ist noch nie eine Person, die ihren Wohnsitz außerhalb von Santiago hatte, Staatspräsident geworden. Obwohl viele der chilenischen Staatspräsidenten aus irgendeiner Region im Süden oder Norden des Landes stammten, war doch die Emigration in die Hauptstadt die *conditio sine qua non*, um bis in das oberste Amt im Staat zu gelangen.

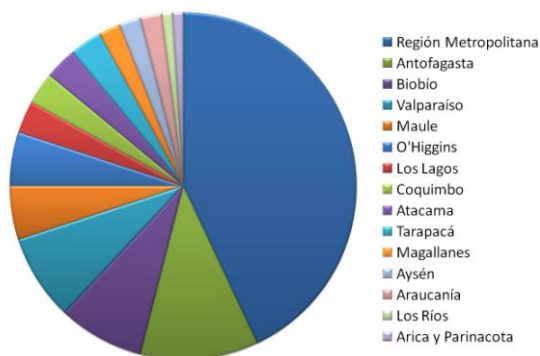
Zum anderen sind auch seit der Rückkehr zur Demokratie im Jahr 1990 fast alle Minister Politiker mit Wohnsitz in Santiago gewesen. Eine der wenigen Ausnahmen ist der Altstipendiat der Hanns-Seidel-Stiftung, Teodoro Ribera, der während seiner Tätigkeit als Justizminister 2011-2012 seinen Wohnsitz in der Stadt Temuco im Süden des Landes beibehalten hat.

Auch in der Vertretung im Parlament wiederholt sich diese hohe Konzentration an Politikern aus Santiago. Obwohl die Verfassung verlangt, dass jeder, der sich als Kandidat für das Abgeordnetenhaus oder den Senat eintragen möchte, seinen Wohnsitz seit mindestens zwei Jahren vor der Wahl⁹ in der Region haben muss, die er zu vertreten sucht, wird diese Bedingung oft umgangen durch vermeintliche Zweitwohnungen oder fiktive Mietverträge, deren Echtheit die Wahlprüfungsbehörde nicht wirklich ernsthaft überprüft. So sind 21 der insgesamt 38 Senatoren, die den Senat des Kongresses bilden, Personen, die aus Santiago stammen oder dort ihren Wohnsitz haben, obwohl nur vier in den zwei Wahlkreisen der Metropolregion gewählt werden. Von den 120 Abgeordneten des Abgeordnetenhauses wiederum werden 92 von den Regionen des Landes gewählt. Ein Drittel dieser Volksvertreter wohnt jedoch Schätzungen zufolge in Santiago und hat nie in der Region, die sie vertreten, gelebt. Auf diese Weise stehen diejenigen, die die restlichen Regionen des Landes vertreten, in keiner persönlichen Verbindung zu den Landesteilen, die sie repräsentieren. Somit sind ihnen die lokalen Probleme oftmals fern oder

weder sie selbst noch ihre Familien sind direkt davon betroffen. Durch diese Situation entsteht ein Teufelskreis: Die Vertreter dieser Regionen sind nicht wirklich an der Dezentralisierung der politischen Macht und an einer Stärkung der Beteiligung von Bürgern aus den restlichen Regionen interessiert, denn dies würde u.a. implizieren, dass der Vertreter einer bestimmten Region tatsächlich aus dieser Region stammen müsste.¹⁰

Trotz des in den Landwirtschafts- und Bergbauregionen in den letzten Jahrzehnten zu beobachtenden *Human Development* und Wirtschaftswachstums, bleibt die starke Vorherrschaft der Metropolregion unangetastet. Die bedeutendsten Unternehmen und Anwaltskanzleien Chiles sowie Vertretungen ausländischer Firmen haben ihren Sitz in Santiago, ebenso die wichtigste Börse des Landes (*Bolsa de Comercio de Santiago*). Desweiteren ist die Hauptstadt das Medienzentrum des Landes, die nationalen Fernsehstationen senden aus Santiago und die einflussreichsten Zeitungen *El Mercurio* und *La Tercera* erscheinen ebenso hier.

Anteil der Regionen am BIP



Quelle: Banco Central de Chile, Eigene Zusammenstellung.

Die Region erwirtschaftet 42,7 Prozent des Bruttoinlandproduktes, steht an der Spitze des nationalen Rankings¹¹ im Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit, das Variablen wie Einkommen, Produktivität, Anzahl und Qualität der Unternehmen, wissenschaftliche und technische Innovation, Bildung, Gesundheit, Sicherheit und Infrastruktur berücksichtigt. Zudem weist die Metropolregion den besten *Human Development Index*¹² des Landes auf

und überholt damit bei Weitem die restlichen Regionen. Sieht man sich denselben Indikator nach Kommunen an, so zeigt sich, dass acht der zehn Gemeinden mit dem höchsten *Human Development* zu Santiago gehören.

Diese Faktoren führen unter anderem auch dazu, dass einer der großen Unterschiede zwischen der Metropolregion und den restlichen Regionen Chiles im Ausbildungsniveau der Arbeitnehmer/innen und den Aufgaben, die diese erfüllen, liegt. Dies wiederum spiegelt sich in besseren Gehältern und einer größeren Attraktivität der Metropolregion für die Bevölkerung insgesamt wider. Diese Situation, zusammen mit der Tatsache, dass die Metropolregion der bedeutendste und praktisch einzige Knotenpunkt ist, der das Land mit der globalen Wirtschaft verbindet, hat zu einer räumlichen Arbeitsteilung geführt, die sich durch die starke Spezialisierung der Metropolregion auf Beschäftigungen mit größerem kognitiven Inhalt auszeichnet, während der Rest der Regionen sich tendenziell mehr auf routinemäßige Funktionen und körperliche Arbeit spezialisiert, die eine mittlere oder niedrige Qualifikation erfordern.

In Chile gibt es 59 Universitäten, davon haben 32 ihren Hauptsitz in Santiago und neun andere haben in der Hauptstadt einen weiteren Standort. Außerdem haben sieben ihren Sitz in Valparaíso, nur 120 km von Santiago entfernt. Die beiden in den Rankings¹³ besten Universitäten des Landes sind die *Universidad de Chile* (1622) und die *Pontificia Universidad Católica de Chile* (1888), beide mit Standort in Santiago.

Wichtig ist auch zu erwähnen, dass diese Universitäten bis Anfang des 20. Jahrhunderts die einzigen im Lande waren. Erst in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurden die *Universidad de Concepción* (1919), *Universidad Católica de Valparaíso* (1928) und die Technische Universität Federico Santa María (1929) gegründet. Das heißt, dass es fast vier Jahrhunderte lang – wenn wir berücksichtigen, dass mit der Gründung von Santiago 1541 zugleich Chile als Nation entstand – in den Regionen keine Universitäten gab.

Diese Konzentration von Universitäten führt dazu, dass jedes Jahr eine große Zahl junger Menschen aus den Regionen nach Santiago abwandert, um dort ihr Studium zu beginnen. Viele von ihnen lassen sich anschließend permanent in der Hauptstadt nieder, da der Arbeitsmarkt bessere Chancen für die berufliche Weiterentwicklung bietet. Auf diese Weise emigriert die „Intelligenz“ aus den Regionen Jahr für Jahr in die Hauptstadt und verstärkt damit umso mehr die Entwicklung Santiagos zum Nachteil der eigenen Regionen.

Mit dem Ziel, das Humankapital des Landes zu fördern, vergibt der Staat seit 1981 Stipendien für die Finanzierung von Aufbaustudien im Ausland. Nach den Statistiken des Planungsministeriums konzentrieren sich durchschnittlich 70 Prozent dieser Stipendien auf Santiago. Zu dieser ungleichen Mittelverteilung kommt noch ein anderes Problem hinzu, das die regionale Ungleichheit verschärft. Für die neuen Postgraduierten ist es attraktiver, sich nach ihrer Rückkehr nach Chile in Forschungsteams in Santiago statt in ihren Regionen zu integrieren, da erstere mehr Erfahrung und mehr Forschungsmittel erhalten. Somit bleibt ein bedeutender Anteil der aus den Regionen stammenden Stipendiaten in Santiago, um dort zu arbeiten – zum Nachteil der abgelegenen Regionen, die unter dem *Brain Drain* zu leiden haben. Vor Kurzem wurde vorgeschlagen, dass die Stipendiaten ihre Förderung wieder „zurückbezahlen“, indem sie für eine ähnlich lange Zeit wie die Dauer ihres Studiums in den Regionen arbeiten. Dieser Vorschlag hat sich jedoch nicht durchgesetzt, weshalb zu erwarten ist, dass sich die Bildungselite weiterhin in der Metropolregion konzentriert, wie dies schon in der Vergangenheit der Fall war.

Dekonzentration der politischen Macht als Voraussetzung einer wahren Dezentralisierung

Unter der Militärdiktatur wurde eine Regionalisierung des Landes vorgenommen.¹⁴ Dies war im Wesentlichen ein administrativer Prozess mit einer mehr strategisch-militärischen als politischen Ausrichtung. In

Projekte der HSS

Mit Hilfe von Programmen zur Stärkung der lokalen Verwaltungsebene und der Förderung neuer lokaler Führungskräfte, trägt die Hanns-Seidel-Stiftung zur Dezentralisierung des Landes und zur Entwicklung der Regionen bei. Hierzu veranstaltet die Stiftung u.a. Seminare mit dem Ziel Diskussionsforen über die erforderlichen institutionellen Reformen und die Umsetzung staatlicher Politiken zur Förderung der Dezentralisierung zu schaffen.

Weiterbildungsmaßnahmen für Personal und Entscheidungsträger der Gemeinden und der Regionalregierungen stellen eine weitere Stütze des Projektes dar. Diese Aktivitäten werden ergänzt durch das Programm „Junge Menschen im Dienste Chiles“ (*Jóvenes al Servicio de Chile*), dessen Ziel es ist, hochqualifizierte junge Fachkräfte dafür zu gewinnen zwei Jahre lang in weit abgelegenen und finanzschwachen Gemeinden zu arbeiten, denen Fachpersonal in den Grunddienstleistungen (Ärzte, Psychologen) oder Fachkräfte (Ingenieure, Architekten, Anwälte) fehlen.

Der dritte Schwerpunkt ist die politische Bildung junger Nachwuchspolitiker. Seit fünf Jahren wird diese Arbeit mit besonderem Nachdruck in den Regionen des Landes geleistet, um auf diese Weise lokale Nachwuchskräfte zu fördern, die später die politische Repräsentation ihrer Heimatorte übernehmen können. Auf diese Weise versucht die HSS dem erwähnten Problem, dass die Parlamentarier, die die Regionen vertreten, in ihrer Mehrheit aus Santiago kommen, entgegenzusteuern.

Mehr zu unserer Arbeit unter:
www.hss.de/chile

der Praxis wurde die Macht des Staates, vertreten durch seine Hauptstadt, noch mehr zentralisiert. Dies ging so weit, dass die Zentralregierung sogar die Bürgermeister von Santiago aus ernannte. Nach der Demokratisierung haben die verschiedenen Regierungen einen Dezentralisierungsprozess ange-

stoßen und umgesetzt. Mit der Hilfe von rechtlich-institutionellen Reformen, die die Übertragung von Kompetenzen, Befugnissen und Finanzmitteln auf die regionalen Instanzen und vor allem auf die Gemeinden zum Ziel hatten, wollten die jeweiligen Regierungen eine bessere und ausgewogenere Entwicklung der Regionen schaffen. Diese jedoch eher halbherzigen Reformen waren oft nur theoretischer Natur und die beschriebenen Veränderungen liegen erneut nur im administrativen Bereich, insofern, als sie auf einen Prozess territorialer Dekonzentration abzielen, aber in keinem Fall auf die Übertragung politischer Macht. So sind zum Beispiel neue Gemeinden und Regionen geschaffen worden, was an sich zu keinen realen Vorteilen für die Bewohner dieser neu geschaffenen Gebietskörperschaften führte. Unter diesen Umständen haben die Ergebnisse des Regionalisierungsprozesses zu einem tiefen Unbehagen geführt und das Misstrauen gegenüber der Zentralmacht noch verstärkt. Die gewalttätigen Demonstrationen unter der Regierung von Präsident Sebastián Piñera (2010-2014) in Magallanes, Puerto Aysén und Calama, in weit abgelegenen Regionen des Nordens und Südens des Landes, sind das deutlichste Zeichen dieses Phänomens gewesen.

Soll der Dezentralisierungsprozess wirklich vorankommen und sich vertiefen, muss sich der Blick auf die politische Machtverteilung zwischen der Zentralregierung und den Regierungen der Regionen richten.¹⁵

Der extreme Grad an Zentralismus von Santiago limitiert die Möglichkeiten eines politischen Gegengewichts zur Zentralmacht, die außerdem einen großen Teil der Befugnisse in der Figur des Präsidenten der Republik konzentriert. Auf der anderen Seite bremst der Aufbau des Staatsapparats die Entwicklung der Regionen des Landes, da er eine absolut vertikale Struktur besitzt, die die Entscheidungsgewalt auf die Ministerien in Santiago konzentriert.

Es müssen keine Zahlen herangezogen werden, um zu zeigen, dass heute zwischen

der Metropolregion und den restlichen Regionen des Landes eine Beziehung von Unterordnung und Abhängigkeit besteht. Diese für Chile so negative Realität weist starke Ungleichgewichte in der Machtstruktur auf, was letztlich zu einer Bremse für die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung des Landes wird - insbesondere der schwächeren Regionen. Für eine effektive Einbindung Chiles in die globale Welt reicht die Wettbewerbsfähigkeit der Privatwirtschaft nicht aus. Eine grundlegende Voraussetzung ist die Modernisierung des Staates, und ein wesentlicher Teil dieses Prozesses ist die politische Dezentralisierung.

Es ist somit grundlegend, dass sich sowohl die Regierung wie Vertreter der Zivilgesellschaft der politischen Dimension der Dezentralisierung bewusst werden und einen Konsens hervorbringen, der die Grundlage für Reformen schafft, um die übertriebene Konzentration von Wirtschaft, Bevölkerung, Industrie, Finanzen, Information, Kultur und Dienstleistungen in der Metropolregion zu überwinden, die so sehr einer harmonischen und nachhaltigen Entwicklung des Landes entgegenläuft.

Jorge Sandrock

Projektleiter Chile

ANMERKUNGEN

- 1 Die Bevölkerung des Landes konzentriert sich in den urbanen Zentren (85 Prozent), und über zwei Drittel der urbanen Bevölkerung verteilt sich auf die Ballungsräume von Santiago, Valparaíso und Concepción.
- 2 Vgl. Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (2005): Análisis y Diagnóstico Plan Regional de Desarrollo Urbano Región Metropolitana, URL http://www.minvu.cl/incjs/download.aspx?gls_cod_nodo=20070427121107&hdd_nom_archivo=13.pdf [20.06.2014].
- 3 Vgl. Agostini, Claudio A. (2010): Pobreza, desigualdad y segregación en la región Metropolitana, Estudios Públicos, 117 – 2010, URL http://www.cepchile.cl/dms/archivo_4600_2749/rev117_agostini.pdf [20.05.2014].
- 4 Ñuñoa, La Reina, Lo Barnechea, Providencia, Las Condes und Vitacura.
- 5 Die *Clínica Alemana de Santiago* belegt dabei den 2. Platz und die *Clínica Las Condes* den 3. Platz. Vgl. América Economía (2013): Clínicas y Hospitales Ranking 2012, URL <http://rankings.americaeconomia.com/2012/clnicas-y-hospitales/index.php> [20.05.2014].
- 6 Vgl. WHO (2014): Ambient (outdoor) air pollution in cities database 2014, URL http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/cities/en/ (20.06.2014).
- 7 Der Index hierfür heißt ICAP - Índice de la Calidad del Aire referido a Partículas (Index zur Messung der Luftqualität nach Feinstaubbelastung). Werte: Gut (0-99), mittelmäßig (100-199), Warnzustand (200-299), Vorstufe zum Notzustand (300-499), Notzustand (500 oder mehr).
- 8 *Transantiago* wurde zum größten Misserfolg einer Regierung seit 1990. Die Regierung unter Ricardo Lagos (2001-2006) hatte eine radikale Reform des städtischen Nahverkehrssystem in zentralistischer Tradition entworfen. Die damals fünfeinhalb Millionen Metropole Santiago mit ihren teils weit auseinander liegenden Stadtteilen, sollte ein modernes Verkehrsverbundsystem erhalten, dessen Pfeiler aus umweltschonenden Bussen und der Ausweitung des U-Bahn Netzes bestehen. Durch eine unglückliche Ausschreibungspolitik für private Buslinienbetreiber wurden finanzschwache Bieter ausgewählt. Denen fehlte Liquidität, um die notwendige und vereinbarte Anzahl neuer Busse und Technologie bereitzustellen und in das Verkehrsverbundsystem einzubringen. Trotz eines Gutachtens einer internationalen Beraterfirma, welches die Regierung auf die kommenden Probleme bei der Implementierung aufmerksam machte, hielt die Regierung Bachelets an der Einführung des Verkehrsverbundsystems für Anfang 2007 fest. Gewalttätige Ausschreitungen radikaler Protestler mit Sachbeschädigungen an Bussen, riesige Warteschlangen an Haltestellen, die nicht angefahren wurden, eine völlig überfüllte U-Bahn, Verspätungen bei Arbeits- und Schulbeginn, chaotische Zustände in den U-Bahn-Stationen, etc. beherrschten die Medien im Jahr 2007.
- 9 Die Voraussetzung des Wohnsitzes wurde für die Senatskandidaten mit der Verfassungsreform im Jahre 2005 aufgehoben.
- 10 Dieses Phänomen ist einerseits aufgrund des Zentralismus und des Mangels an Basisdemokratie in den Parteistrukturen in Chile möglich, da die Kandidaten in der Regel von der Parteispitze in Santiago ausgewählt werden. Andererseits halten die hohen Kosten der parlamentarischen Wahlkampagnen Menschen aus den Regionen außerhalb Santiagos davon ab, bei den Parlamentswahlen anzutreten, denn für gewöhnlich haben die von Santiago aus aufgelegten Kandidaten erhebliche finanzielle Ressourcen.
- 11 Vgl. Centro de Estudios en Economía y Negocios (2013): ICORE 2012: Región Metropolitana lidera y la región de Antofagasta asciende al segundo lugar, URL <http://negocios.udd.cl/ceen/files/2014/01/ICORE-2011-2012.pdf> [20.06.2014].
- 12 Vgl. Ministerio de Planificación y Cooperación (2000): Desarrollo Humano en las Comunas de Chile, URL http://www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/btca/txtcompleto/mideplan/des_humano_comunas2000.pdf [20.06.2014].
- 13 Laut des *Latin American Ranking* 2014 belegt die *Pontificia Universidad Católica de Chile* den 1. Platz in Lateinamerika. Vgl. QS Top Universities (2014): <http://www.topuniversities.com/university-rankings/latin-american-university-rankings/2014> [20.06.2014].
- 14 Um das Engagement zugunsten einer Dezentralisierung seitens der Militärdiktatur zu beweisen, traf Augusto Pinochet die Entscheidung, das Gebäude, das ab März 1990 den Nationalkongress beherbergen sollte, in Valparaíso zu bauen. Allerdings hat die Externalisierung der Legislative außerhalb Santiagos keinerlei dezentralisierende Wirkung mit sich gebracht. In der Praxis pendeln Hunderte von Menschen in den Sitzungswochen täglich von Santiago nach Valparaíso. Aus diesem Grund wurden zahlreiche parlamentarische Initiativen vorgelegt, um den Kongress zurück nach Santiago umzusiedeln.
- 15 In Chile ist man sich über die Notwendigkeit, die Dezentralisierung voranzutreiben und dabei gleichzeitig die Form eines Einheitsstaats beizubehalten, einig. Die Begründung, die für die Verwerfung eines föderalen Systems aufgeführt wird, ist der große Unterschied hinsichtlich Ressourcen und Bevölkerung zwischen Chiles 15 Regionen. Im Jahre 1826 gab es einen Ansatz, um den Föderalismus in Chile einzuführen. Allerdings scheiterte dieser sogenannte "föderale Versuch" (span. *ensayo federal*) aus den bereits genannten Gründen.

VERANTWORTLICH

Dr. Susanne Luther

Leiterin des Instituts für Internationale Zusammenarbeit, Hanns-Seidel-Stiftung, München

HERAUSGEBER

Dr. Susanne Luther

Leiterin des Instituts für Internationale Zusammenarbeit, Hanns-Seidel-Stiftung, München

Argumente und Materialien der Entwicklungszusammenarbeit

Die „Argumente und Materialien der Entwicklungszusammenarbeit“ werden parallel zur Druckfassung auch als PDF-Datei auf der Homepage der Hanns-Seidel-Stiftung angeboten: www.hss.de/mediathek/publikationen.html. Sie können sich gerne für den Publikations-Newsletter des IIZ unter iiz@hss.de anmelden, der Sie über neuerschienene Publikationen und Berichte informiert.

- Nr. 1 Entwicklungspolitischer Dialog in Europa
- Nr. 2 Deutscher Kommentar zur Verwaltungsgerichtsordnung der Mongolei
- Nr. 3 Internationale Migration – Zwischen Braindrain, Entwicklungshilfe und Steuerungsversuchen
- Nr. 4 Nachhaltige Entwicklung ländlicher Räume in Bayern und Shandong
- Nr. 5 Security and Development in Africa – Strengthening Conflict Prevention, Resolution and Management
- Nr. 6 Aktuelle Beiträge zur Arbeit der Hanns-Seidel-Stiftung in Südafrika
- Nr. 7 Die Arbeit der Hanns-Seidel-Stiftung in der DR Kongo
- Nr. 8 Die weltweite Situation der christlichen Minderheiten
- Nr. 9 Frauen brauchen Demokratie, Demokratie braucht Frauen
- Nr. 10 Polizei und Entwicklung – Community Policing als Ansatz in der Entwicklungszusammenarbeit
- Nr. 11 Die Millenniumsentwicklungsziele – Zwischen Anspruch, Wirklichkeit und dem Post-2015 Prozess
- Nr. 12 Stadt, Land, Fluss – Hauptstädte – Motor der Entwicklung?

Hanns-Seidel-Stiftung e.V.

Institut für Internationale Zusammenarbeit

Leiterin des Instituts: Dr. Susanne Luther

Lazarettstraße 33 | 80636 München

E-Mail: iiz@hss.de | Online: www.hss.de

Tel.: +49(0) 89 12 58-0 | Fax: +49(0) 89 12 58-359

Kürzlich erschienen in der Reihe

mit QR-Code zum schnellen Lesen und Bestellen:



AMEZ 9

Frauen brauchen Demokratie,
Demokratie braucht Frauen



AMEZ 10

Polizei und Entwicklung



AMEZ 11

Die Millenniums-
entwicklungsziele