

„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 vorbeischaun, 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

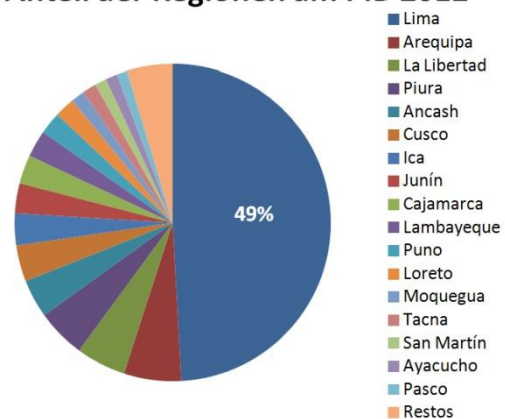
Übermacht der *Hauptstadt Lima*. 95 Prozent der Inlandsflüge werden über Lima abgewickelt. Was bedeutet das konkret? Wenn jemand zum Beispiel von Trujillo an der nördlichen Küste des Landes nach Iquitos im Amazonasgebiet (weit im Nordosten des Landes) reisen möchte – und dabei nicht tagelang im Bus oder 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 Indice 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 básicos*, 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?

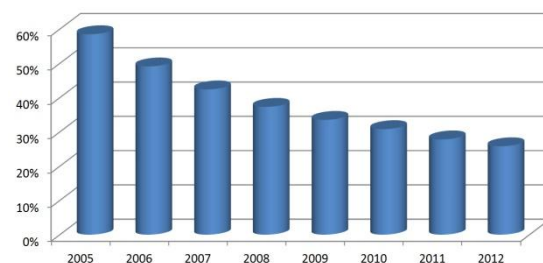
Dass Peru sich seit Ende der 90er Jahre positiv entwickelt, daran besteht eigentlich kaum ein Zweifel. Die Erfolge im Kampf gegen die Armut lassen sich sehen. Peru – und die Hauptstadt als Zugpferd – ist ein wirt-

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 schierer 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 angeht. 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): „Armutbericht 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 Bundeshalt 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.