

# **The Endless City**

Luca De Giorgi – 0616097  
Seminar Stadtökologie  
Institut für Städtebau und Raumplanung  
WS 08-09 22/01/2009

## **I. Einleitung**

Das auf ersten Blick etwas abweisende, sehr umfassende Buch beinhaltet allerdings eine erstaunliche Vielfalt an Bildern, Diagrammen und nicht zuletzt Aufsätze zum Thema Stadt. Beispielhaft bei den Großstädten New York, Mexico City, Johannesburg, Berlin, London und Shanghai tasten sich die Autoren an die großen Fragen um die Megastädten heran. Warum und wie entstehen diese riesigen urbanen Gebilde? Wie soll die Stadt die Einwanderer absorbieren? Wie können mehreren Millionen Menschen auf engstem Gebiet soziale Gerechtigkeit und ein minimaler Lebensstandard garantiert werden? Wie sieht die Zukunft der Stadt aus? Wie wirken sich Veränderungen in der Arbeitswelt urbanistisch aus? Gibt es einen Zusammenhang zwischen öffentlichen Transportsystemen und sozialer Gerechtigkeit? Wie schlägt sich die Gestaltung von Behausungen auf das Gemeinschaftsleben nieder? Sind öffentliche Flächen und Toleranz beziehungsweise Integration damit verbunden? Diese Fragen werden auf unterschiedlichste Weise von verschiedensten Autoren bearbeitet und doch scheint es allgemeine Grundbeziehungen zwischen architektonischen und sozialen Eigenschaften zu geben:

- Soziale Kohäsion - Architektonische Gestaltung
- Nachhaltigkeit - Dichte
- Öffentliche Verkehrsmittel - Soziale Gerechtigkeit
- Öffentliche Fläche – Toleranz

Das Ziel dieses Buches ist es nicht, diese Korrelationen auf missionarischer Weise zu beweisen und dem Leser näher zu bringen, sondern lediglich einige Groß- und Megastädte und deren Probleme zu beschreiben. Die Hypothese dieser Verbindungen entsteht mehr als „Nebenprodukt“. Insofern ist ein Buch, dass sich an die breite Masse der Interessierten widmet und keiner wissenschaftlichen Minderheit. Es ist leicht und angenehm zu lesen und mischt Anekdoten, Fotos, Diagramme und Zahlen auf vorzügliche Weise.

## **II. The Urban Age Project**

Die Deutsche Bank Stiftung „Alfred Herrenhausen“ und London School of Economics and Political Science sind die Förderer dieses Projektes, das sich zum Ziel setzt, einen Dialog um die Stadt, ihren Problemen und ihrer Zukunft in Gang zu bringen. Es wurden eine Reihe von Konferenzen in den größten Städten aller Kontinente organisiert, in denen verschiedenste Personen zur Debatte eingeladen wurden. Politiker, Städteplaner, Architekten und Beamte. Im Sinne des Projektes soll die Kommunikation zwischen diesen Arbeitsgruppen gefördert werden, gegenseitig auf Problematiken aufmerksam gemacht werden und gemeinsam Lösungsansätze besprochen werden. Das Buch ist das Resultat der ersten Serie von Konferenzen und beinhaltet eine Auswahl von Beiträgen zum Thema.

## **III. Die Stadt**

Es ist nicht klar und wird es voraussichtlich auch nie sein, wann die erste Stadt entstanden ist. Wahrscheinlich aber nicht lange nach der Entwicklung des Ackerbaus, da dieser die Voraussetzung dafür war. Erst als der Ackerbau einen Überschuss an Nahrungsmittel produzierte konnten sich Menschen so verdichten, dass Städte entstanden und die Arbeitsteilung möglich war. Die Bildung von Städten ist neben Schrift und Religion eine Grundeigenschaft und von Kultur und gleichzeitig der Geburtsort vieler großer Erfindungen der Menschen. In der Stadt spielt sich die Weltgeschichte ab. Dort entstehen und vergehen Künste und Wissenschaften, dort wirken Theologen und Politiker und dort erst sind Ideen wie Freiheit und Gerechtigkeit entstanden. Städte bieten Möglichkeiten im Guten sowie im Schlechten. Immer noch werden Städte auch als das absolute Übel beschrieben. Seit Babylon werden Städte von Theologen, Politikern aber auch Architekten als Brutstädten des Bösen deklariert: Sodom, Gomorra, Rom, Paris, New York bis zu den modernen Megastädten wie Mexiko City und Mumbai. Aus Überlieferungen wissen wir, dass auch die

ältesten Städte mit ähnlichen Problemen zu kämpfen hatten: Müll, Epidemien, Dichte, Verkehr, Lärm, verschmutztes Trinkwasser und Kriminalität. Trotzdem sind die Städte eine der wohl erfolgreichsten Erfindungen des Menschen. Wenige sind untergegangen und immer neue sind entstanden. Die urbane Bevölkerung war immer im Wachstum, hat aber in den letzten zweihundert Jahren explosionsartig zugenommen. Nun ist es soweit, dass 50% der Weltbevölkerung in den Städten lebt. Ein guter Zeitpunkt um über die Stadt und dessen Zukunft nachzudenken.

Ich habe drei der sechs Megastädte die im Buch vorgestellt werden ausgewählt: Shanghai, Mexico City und Johannesburg. Ihre Entwicklung zur Großstadt ist relativ neu und ihre Position in „Schwellenländern“ macht sie besonders interessant. Außerdem wollte ich aus Neugier Städte außerhalb meines Kulturkreises bearbeiten, obwohl mir bewusst ist, sie nicht so gut verstehen zu können wie z.B. Paris oder Berlin.

#### **IV. Shanghai**

Im Jahr 1074 wurde das Dorf aus dem sich Shanghai entwickelt hat mit einem Markt ausgestattet und 1297 von den Herrschern der Yuan Dynastie zur Stadt erhoben. Die Stadt entwickelte sich im Laufe der folgenden Jahrhunderte zu einer wichtigen Hafen- und Handelsstadt. Im frühen 19. Jahrhundert, nach dem ersten Opium Krieg wurde Shanghai zur extraterritorialen Zone und von westlichen Mächten verwaltet. Shanghai wurde zu einem der wichtigsten Handelspunkte zwischen China und dem Westen. Das Stadtbild wurde stark vom europäischen Stil geprägt und entwickelte sich in diese Richtung, so sehr, dass Shanghai Paris des Ostens genannt wurde. Erst durch die kommunistische Revolution in China veränderte sich Shanghai zur ersten Industriestadt des Landes, die Entwicklung die schon vor dem zweiten Weltkrieg angefangen hatte, wurde von der chinesischen Regierung nun stark gefördert. Es entstanden neue Fabriken und die Bevölkerung nahm zunächst zu, blieb dann aber bis 1980 konstant, da die Bewegungen der Menschen im kommunistischen China entmutigt wurden.

Im Jahr 1980 startete die chinesische Regierung ein großes Entwicklungsprogramm, indem Grundstücke verschiedener Küstenstädte an ausländische Investoren vermietet wurden. Dadurch hatte nun Shanghai die Möglichkeit durch externe Investitionen die Entwicklung der Stadt in Gang zu bringen. Der folgende Bauboom veränderte in kürzester Zeit die gesamte Stadt. 1980 gab es in der Stadt nur 121 Gebäude über acht Stockwerke, im Jahr 2000 waren es schon 3.529 und 2005 schon 10.045. Seit 1992 sind rund 120 Milliarden Dollar über ausländische Investitionen ins Land geflossen. Hätte Shanghai alleine diesen Aufwand bringen müssen, hätte die Entwicklung seit 1980 mehr als hundert Jahre gedauert. Angezogen durch die vielen neuen Arbeitsplätze und weniger restriktive Regulierungen wanderten Millionen von Chinesen aus den ländlichen Gebieten in Shanghai ein.

Shanghai ist in den letzten zwei Jahrzehnten enorm gewachsen, sei es an Einwohnern, wie an urbaner Fläche. Dieses Wachstum war und ist rasant, schneller als die städtische Politik reagieren kann, was zu Problemen in Infrastruktur, Verkehr und Gesellschaft geführt hat. Die Verdichtung die vor allem vertikal stattgefunden hat führte zu einer Überhöhung der Wohnpreise und beeinträchtigte das Straßenleben. Das Viertel Hapong besitzt eine Dichte von 92.500 Einwohnern pro Quadratkilometer. Das bedeutet eine Fläche von 8 Quadratmeter pro Person. Die Wohnpreise in diesen und den anderen zentralen Zonen sind vier Mal so hoch wie in den Randgebieten der Stadt. Das stellt natürlich große Anforderungen an das Transportsystem der Stadt. Weshalb die Autoritäten dementsprechend viel in U-Bahn, erhöhte Straßen und Buslinien investiert. Des Weiteren werden die Hauptstraßen für Radfahrer verboten, da sie für Verzögerungen und Stau verantwortlich sind.

Langfristig setzten die Behörden von Shanghai auf eine Dezentralisierung, um dadurch Druck von der Stadt abzulassen. Es befinden sich zurzeit 60 Satellitenstädte um Shanghai im Bau, die mehr als fünf Millionen Menschen beherbergen sollen. Erwähnenswert ist die oft thematische Ausrichtung dieser Kleinstädte, nach europäischem Vorbild. So gibt es zum Beispiel eine Thames-Stadt die das britische Flair zu reproduzieren versucht. Doch Wohnungen allein lösen nur einen Teil des Problems. Um die Menschen wirklich zum Auswandern zu bewegen ist mehr notwendig. Obwohl die Preise in den Randzonen Shanghais und diesen neuen Städten viel tiefer liegen, mehr Platz zur Verfügung steht und die Lebensqualität höher ist, fehlt es an Wesentlichem. Es sind auch dezentralisierte Arbeitsplätze notwendig, da es sinnlos ist die Fahrtzeit zum Arbeitsplatz durch eine entferntere Wohnung zu erhöhen. Außerdem sind viele nicht bereit ihren Lebensraum im Zentrum und ihr eigenes soziales Netz zu verlassen, um in eine Gegend zu ziehen an der es noch an Möglichkeiten fehlt.

Vor allem die Einwanderer aus dem ländlichen China haben es schwer, wenngleich sie 20% der Bevölkerung Shanghais ausmachen. Obwohl sie die Lebensader der Stadt sind, sind sie ohne Repräsentanten in der Politik dieser ausgeliefert. Sie sind die billige Arbeitskraft, die dem Bauwesen und der Industrie dient. Ihrem geringen Lohn zufolge leben sie in beeinträchtigten Zonen der Stadt, schlecht versorgt und mit oft sehr langem Weg zum Arbeitsplatz. Die Diskriminierung erreicht unglaubliche Ausmaße. So sind in den letzten Jahren 12 Milliarden Dollar Lohn nicht bezahlt worden. Auch am anderen Ende des sozialen Spektrums gibt es Probleme trotz der relativ geringen Arbeitslosigkeit von 5% arbeiten rund 40% der Personen mit Dokortitel unter ihrem Ausbildungsniveau. Da hingegen in ländlichen Gebieten ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften besteht wird von der Regierung die Auswanderung von der Stadt dieser ermutigt.

## **V. Mexico City**

Die Einwohnerzahl dieser Megastadt wird nur von Tokyo übertroffen. In Mexico City lebten bei der letzten Schätzung 2005, 19,2 Millionen Einwohner. Die genaue Einwohnerzahl ist sehr schwer zu berechnen, da rund 60% der Einwohner in illegalen Behausungen wohnen und selbst Einwanderer sind. Die Einwohnerzahl hat sich in den letzten 50 Jahren im Zehn-Jahres-Rhythmus verdoppelt und für viel aufsehen gesorgt. Älteren Vorhersagen aus den '70 Jahren zufolge, hätte Mexico City 2010 sechsunddreißig Millionen Einwohner haben sollen. Dadurch, dass die Geburtenrate in der Stadt und der Einwandererfluss abgenommen haben wird sich diese Vorhersage wohl nicht verwirklichen. Die Stadt steht auf den Überresten einer aztekischen Siedlung, von der jedoch nichts erhalten geblieben ist. Im historischen Zentrum aber sind noch viele Gebäude aus dem Zeitalter der spanischen Kolonisierung zu erkennen. Anfang der '40 Jahre dieses Jahrhunderts begann die große Expansion der Stadt. Smog, Kriminalität, Müll, illegales Bauen und Wohnen sind die großen Probleme mit denen seitdem die Stadtverwaltung konfrontiert ist.

Drei große Ereignisse der letzten zwanzig Jahre haben die Hauptstadt von Mexiko maßgeblich geprägt. 1981 entfachte sich in der größten Mülldeponie außerhalb der Stadt ein großer Brand, der acht Tage lang die Stadt mit einer toxischen Wolke bedeckte. Seit diesem Ereignis ist das Problem der Müllentsorgung ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt und seitdem nicht mehr gewichen. Drei Jahre später explodierte in der Peripherie eine große Erdölverteilungsanlage und forderte mehr als fünfhundert Tote. Die meisten der Opfer hatten durch mangelnde Sicherheitsvorschriften ihre Behausungen dicht an die Anlage gebaut, ohne die von den Behörden vorgeschriebene Sicherheitsdistanz einzuhalten. Es entfachte sich wiederum eine Kontroverse über diese Vorschriften und deren Einhaltung beziehungsweise Kontrolle durch die Behörden. Das Thema der großflächigen illegalen Bauten wurde erstmals ernsthaft in den Medien diskutiert. Weniger als ein Jahr später wurde Mexico City der größten Naturkatastrophe seiner Geschichte ausgesetzt. Am 19. September 1985 wurde die Stadt von einem mächtigen Erdbeben getroffen und einem Nachbeben

sechsendreißig Stunden später. Offiziell starben bei dieser Katastrophe 5,000 Menschen, inoffiziellen Schätzungen zufolge könnten es aber bis zu 35,000 gewesen sein. Präsident Miugel de la Madrid lehnte die internationalen Hilfeangebote ab, obwohl der Staat nicht in der Lage war ausreichend Hilfe zu leisten. In den folgenden Monaten entwickelte sich durch diese gemeinsame Not ein Gefühl der Zusammengehörigkeit, das zur Geburt einer zivilen „Gesellschaft“ führte. Die Bürger übernahmen die Kontrolle, organisierten und halfen sich selber so gut es ging. Diese drei Ereignisse die das Leben vieler Mexikaner forderten hatten zumindest die Auswirkung diese wichtigen Themen zur Sprache zu bringen und trugen dazu bei die Denkweise der Einwohner wenn nicht zu ändern zumindest anzuregen.

In Mexico City gibt es 397 Autos pro 1000 Einwohner, in Shanghai hingegen gibt es nur 38 pro 1000 Bewohner. Das Benzin ist in der Stadt fast billiger als Wasser, trotz dieser verlockenden Voraussetzung benutzen nur 21% der Bevölkerung ein privates Auto um zum Arbeitsplatz zu gelangen, 78% hingegen bevorzugen öffentliche Verkehrsmittel. Dieser Aufschwung der öffentlichen Mittel hat in den letzten Jahren stattgefunden, als Präsident Obrador ein großes urbanistische Projekt in die Wege geleitet hat, um die Stadt von Verkehrschaos zu retten. Er investierte Parallel in neue U-Bahnlinien, Buslinien und einer erhöhten Highway. Nach dem Vorbild von Bogota und Curitiba entstanden neue Buslinien und vor allem Fahrspuren für Busse, die effizienter und kostengünstiger Passagiere transportieren können. Des Weiteren wird versucht, zum Fahrradfahren anzuregen, derzeit wird diese Verkehrsmittel von etwa 0,5% der Bevölkerung genutzt um zur Arbeit zu fahren, in Shanghai sind es 25%.

Sehr schlechte Absprache auf amtlicher Ebene und das Fehlen von politischen Willen hat zu einer desolaten Zersiedelung großer Zonen der Stadt geführt. Mangelnden Kontrollen und Gier im Baugewerbe haben das Bild der Peripherie stark geprägt. Durch den enormen und schnellen Bevölkerungszuwachs sind in kürzester Zeit große Neubaugebiete entstanden. So wie in Shanghai das Wachstum vertikal stattgefunden hat, hat sich Mexico City horizontal ausgedehnt. Ohne einen starken Masterplan, hinter dem starke Politiker stehen konnte es nur so kommen. Mexico City ist umgeben von endlosen homogenen Vierteln, dessen Gebäude sich gruppenweise bis aufs kleinste Detail gleichen. Ein bis zweistöckig, mit Garten und Wasserreservoir bilden diese Wohneinheiten bezuglose Nachbarschaften. Schlechte Verbindungen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, Abwesenheit von Möglichkeiten und totale Anonymität machen sie zu langweiligen Gegenden. Diese Isolation wird durch der Sackgassen-Mentalität und den Gated-Communities-Wahn noch erhöht.

Diese Enklaven der Sicherheit mit Mauern und privaten Armeen die sie bewachen erlebten in den '90 Jahren einen enormen Aufschwung. Die Schlagzeilen der '80 Jahre drehten sich sehr oft um Skandale um Amtsmissbrauch und Korruption und erschütterten die Öffentlichkeit durch den repressiven Methoden der Angeklagten, die über 4 Jahre hinweg zur Ermordung von 50 Journalisten führten. Im folgenden Jahrzehnt richtete sich die Aufmerksamkeit auf die organisierte Kriminalität. Großes Medienecho bekamen die zahlreichen Ermordungen, Entführungen und Überfälle. Die erschütterte Bevölkerung suchte Hilfe an beiden Enden des sozialen Spektrums, entweder im mafiösen Boss des Viertels oder in den bewachten Luxusenklaven.

## **VI. Johannesburg**

Ähnlich wie Melbourne oder San Francisco wurde Johannesburg in wenigen Jahren aus dem Boden gestampft. Als 1886 dort Gold gefunden wurde und sich die Nachricht verbreitete kamen Goldsucher aus Nordamerika, Großbritannien und Europa und erbauten in wenigen Jahren eine kleine Stadt, die von da an stetig wuchs. Jetzt leben annähernd 3,8 Millionen Menschen in Johannesburg. Die Stadt entwickelte sich schnell zum wirtschaftlichen Zentrum

Südafrikas und in der Folge zur wichtigsten Stadt des subäquatorialen Afrikas. Die meisten afrikanischen Niederlassungen der großen Multinationalen befinden sich in Johannesburg, dadurch ist die Stadt noch wichtiger als Kapstadt geworden. Neben der hohen Kriminalitätsrate hat Johannesburg vor allem mit der hohen Arbeitslosigkeit von 31% zu kämpfen. Auch AIDS stellt eine große Herausforderung dar, so sind zum Beispiel 34% der 25-29 jährigen infiziert. Doch die vielleicht größte Frage ist die, um den Umgang mit den Relikten des Apartheid.

In den '50 Jahren wurde durch Gesetze und Masterpläne die Struktur der Stadt festgelegt. Die Einwohner wurden streng nach Hautfarbe getrennt und in verschiedenen Viertel untergebracht. Diese hatten eine eigene Infrastruktur und Versorgungssysteme, um den Kontakt zu den anderen Vierteln und deren Einwohnern zu vermeiden. Vorzugsweise trennten natürliche Barrieren oder große Straßen die Zonen, um den Übergang zu erschweren. Die Viertel der Schwarzen wie etwa Soweto oder Alexandra besitzen immer noch eine sehr hohe Einwohnerdichte von bis zu 81.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Sandton hingegen, das Luxusviertel außerhalb von Johannesburg, nur maximal 15.000 Einwohnern pro Quadratkilometer.

Nachdem die diskriminierenden Gesetze in den '90 Jahren beseitigt wurden wanderten viele Schwarze ins ehemalige „weiße“ Zentrum von Johannesburg. Auch durch die vielen Einwanderer anderen afrikanischen Ländern nahm die Kriminalität in Johannesburg zu. Auf der ganzen Stadt verstreut entstanden über 600 Gated-Communities und über 1100 Checkpoints. Demzufolge verlagerten sich die finanziellen Einrichtungen wie zum Beispiel die Börse und die reiche Schicht der Bevölkerung nach außen in die Satellitenstädte wie Sandton. Die Bürofläche im Zentrum ist von 70% in 1990 auf 25% in 2005 gesunken, in Sandton hingegen ist sie um 150% gestiegen. In den letzten Jahren sinkt die Kriminalitätsrate wieder, da sich die Wirtschaft stabilisiert hat und sich im leichten Wachstum befindet. Viel Hoffnung auf Veränderung wird auf den Fußballweltmeisterschaften 2010 in Südafrika gesetzt.

## **VII. Schluss**

Das Buch gibt einen guten Überblick über diese Städte, es geht auf die relevanten historischen Ereignisse ein und deren Auswirkungen. Die Beiträge von verschiedenen Autoren geben ein nicht immer ganz einheitliches Bild, das aber vielseitiger ist. Die Anfangsthese der verschiedenen Verbindungen zwischen architektonischen Eigenschaften und sozialen Niederschlägen wurde leider nicht kohärent durch das ganze Buch vertreten.

- Soziale Kohäsion - Architektonische Gestaltung
- Nachhaltigkeit - Dichte
- Öffentliche Verkehrsmittel - Soziale Gerechtigkeit
- Öffentliche Fläche – Toleranz

Diese Verbindungen wurden im Text hier und da aufgegriffen ohne sie explizit auszuformulieren und mit Beispielen zu bekräftigen. Deshalb erscheinen mir die Schlussfolgerungen etwas gewagt. Die Autoren stellen einen „Urban Age Agenda“ auf in der die wichtigen Eigenschaften der Stadt skizziert werden. Die Stadt soll kompakt sein, um die Ausuferung des Stadtraumes zu vermeiden und ein effizienteres Transportsystem zu ermöglichen. Im Allgemeinen ist eine kompakte und Dichte Stadt nachhaltiger und kosteneffizienter. Es sollen keine Trennungen in Zonen stattfinden, weder nach sozialen Schichtungen oder Nutzungen. Es soll möglichst keine „Armenviertel“ und keine reinen „Wohnviertel“ oder „Finanzviertel“ geben, um der Ghettisierung und Diskriminierung entgegenzuwirken. Die Stadt soll gut verbunden sein, effizient und kostengünstig, um soziale Gerechtigkeit in dieser Hinsicht zu gewährleisten. Freie öffentliche Räume sind vor allem

deshalb wichtig, um eine demokratische Stadt zu schaffen in der Toleranz und Zusammenkunft zu ermöglichen.

Die Offenlegung dieser vier Punkte; Dichte, Mischnutzung, Transporte und öffentlicher Raum ist die Grundaussage des Buches. Einige mögen klar notwendig erscheinen, wie die Wichtigkeit der Transporte oder die Notwendigkeit der Mischnutzung. Der Zusammenhang zwischen öffentlichen Raum und Demokratisierung beziehungsweise Toleranz werden aber nicht genügend erklärt. Bei Johannesburg wo dieses Thema zentral ist, befassen sich die Autoren meiner Meinung nach nicht genügend damit. Das Buch wurde aber auch nicht als eine Abhandlung, die sich den Beweis dieser vier Punkte setzt, geschrieben. Das Ziel ist mehr eine Einführung in diesen Themen und Problemen der Großstädte. In dieser Hinsicht war die Wahl verschiedener Autoren, die jeweils einen Beitrag leisten, eine gelungene, da sie ein größeres Spektrum an Meinungen und Sichtweisen ermöglichte.

**The Endless City**, Rick Burdett und Deyan Sudjic, Phaidon Press, London, 2007  
ISBN 978 0 7148 4820 4