

Annäherungen an den urbanen Raum

Megastädte in Südasien

Wolfgang-Peter Zingel

Der nachfolgende Text zum Schwerpunkt große Städte und Urbanisierung in Südasien geht auf elementare Fragen ein. Der Autor skizziert den historischen Werdegang einiger südasiatischer Mega-Cities, illustriert deren Besonderheiten und benennt in Stichworten die Herausforderungen in der Zukunft.

Seit Beginn dieses Jahrhunderts lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten, die meisten in Großstädten, viele in Millionenstädten, immer mehr in Megastädten. Das Wort Mega leitet sich vom Griechischen μέγας (groß) ab. Wenn man beim Griechischen bleiben würde, könnten wir auch Megapolis sagen.

Eine Einführung in die große Stadt

Große Städte sind uns aus der Antike bekannt, wie etwa Rom, das schon damals mehr als eine Million Einwohner hatte. Es gab sie sogar in vorgeschichtlicher Zeit, und zwar ganz besonders in Südasien. Im Indusdal endete eine Jahrtausende Alte Kultur bereits bevor die indogermanische Völkerwanderung Europa und Indien erreichte. Die bekanntesten dieser Städte wurden bei Harappa und Mohenjo Daro gefunden. Es gab mehrstöckige Häuser, akkurat aus Ziegeln erbaut, gepflasterte Straßen, die sich rechtwinklig kreuzten, eine Trinkwasserversorgung und Kanalisation, die wir heute an vielen Orten in Südasien vermissen. Diese Kultur endete Mitte des zweiten Jahrtausends vor Christus. Schriftliche Überlieferungen gibt es bis auf etliche Siegel nicht. So können wir über die Gründe ihres Untergangs nur spekulieren.

Indien war in vorkolonialer Zeit selten vereint. Es gab große Residenzen der

vielen Fürstentümer. Vijayanagara war die Hauptstadt des letzten großen Hindu-Reiches. Inwieweit wir von Stadtrepubliken wie in Europa sprechen können, ist nicht klar, auch wenn sie vor allem von Hindu-Nationalisten gerne beschworen werden.

Megastädte: Fragen der Abgrenzung und Messung

Von Megastädten begann man zu sprechen, als es immer mehr und immer größere Millionenstädte gab. Die Messlatte wurde stetig höher gelegt: zuerst waren es fünf Millionen, später acht Millionen, heute sind es zehn Millionen Einwohner. 2014 gab es 28 Städte weltweit mit einer Bevölkerung von mehr als zehn Millionen.

Es fragt sich jedoch, was eine Stadt überhaupt ausmacht: Dörfer sind durch eine geringe Einwohnerzahl und landwirtschaftliche Produktion geprägt. Städte haben in der Regel mehr als 10.000 Einwohner, Großstädte mehr als 100.000. Nahe beieinander liegende Städte bezeichnen wir als Konurbationen oder Stadtlandschaften. Es ist aber auch eine Frage der Verwaltung und der Politik. Die europäische Geschichte kennt freie Städte, die zugleich mächtige Staaten waren. Generell haben Städte gewählte Gemeinderäte und Bürgermeister, die mehr oder weniger Macht haben. Zuweilen unterstehen sie einer zentralen Verwaltung. Ebenso unterschiedlich ist ihre finanzielle Freiheit, vor allem

das Recht Steuern zu erheben. Städte können über ihre Stadtgrenzen hinauswachsen, anderswo umfassen sie große landwirtschaftlich genutzte Flächen. Intertemporale und internationale Vergleiche sind deshalb problematisch.

Definitions- und Abgrenzungsprobleme haben wir überall auf der Welt, auch in Südasien. Listen, welche denn nun die größte Stadt sei, machen also nur wenig Sinn. Der indische Staat Kerala, am südwestlichen Ende des Subkontinents gelegen, gilt mit 35 Millionen Einwohnern als das längste Dorf der Welt. Man fährt 600 km von einer Ortschaft in die nächste. Wenn man die Bevölkerungsdichte zu Grunde legt, wäre mit über 1.000 Menschen je Quadratkilometer der indische Staat Westbengalen eine Stadt mit mehr Einwohnern als Deutschland.

Delhi, die Hauptstadt Indiens, hat offiziell um die 15 Millionen Einwohner, mit den Städten ringsherum sind es 25 Millionen. Damit liegt Delhi nach Angaben der UN weltweit an zweiter Stelle, gleich hinter Tokio. Die längste Buslinie Delhis ist über 100 Kilometer lang. Die neu gebaute U-Bahn befördert binnen kürzester Zeit täglich mehr als zwei Millionen Fahrgäste. Achtspurige Hauptverkehrsadern sind ständig verstopft. An den Ampeln hängen Uhren, die anzeigen, wie lange man auf Grün warten muss. Sie starten mit drei Minuten, weil es so lange dauert, bis die Kreuzung endlich frei wird.

Mumbai (Bombay), die bevölkerungsreichste Stadt Indiens besitzt seit der Kolonialzeit ein Netz von Schnellbahnen mit bis zu 14 parallelen Gleisen. Trotzdem ist oft keine Mitnahme möglich, weil selbst auf den Trittbrettern und an den Fenstern kein Platz mehr frei ist. Dafür gibt es Frauen-Abteile und sogar Frauen-Züge. Sonst hätten Frauen überhaupt keine Chance, zur Arbeit zu kommen.

Dhaka, die Hauptstadt Bangladeschs, ist mit 17 Millionen Einwohnern die drittgrößte Stadt Südasiens und gilt als die am schnellsten wachsende arme Stadt der Welt. Der Straßenverkehr ist so brutal, dass man oft zu Fuß schneller vorankommt als mit dem Auto – theoretisch, wenn man nur wüsste, wohin man seine Füße setzen soll, denn jeder freie Fleck ist mit Autos und Motorrädern zugeparkt. Es liegt Baumaterial herum und der Gehweg ist voll mit Verkaufsständen. Man muss aufpassen, nicht zu stolpern oder in einen Abwasserkanal zu fallen, weil der Kanaldeckel fehlt.

Wirtschaftliche, soziale und administrative Aspekte

Auf Luftaufnahmen sieht man, dass die bebauten Flächen weit über die Stadtgrenzen hinausragen. Es lassen sich auch die vielen Fabriken im weiten Umkreis um die Städte erkennen. Pendler brauchen zwei und mehr Stunden, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Deshalb wohnen viele unter unsäglichen Bedingungen in den Hunderten oft kleinen Slums, die sich in unmittelbarer Nähe ansehnlicher Wohnviertel befinden. Nur so steht dort die Arbeitsleistung rund um die Uhr zur Verfügung, und Arbeitgeber wie Arbeitnehmer sparen das Geld für den Transport, der sonst große Teile des Verdienstes verschlingen würde.

Gerade in hocharbeitsteiligen Ländern wie Indien, wo jeder traditionell nicht nur weiß, was zu seinen Aufgaben gehört, sondern fast noch mehr,

was nicht, beschäftigt selbst die untere Mittelschicht noch Leute, um Arbeiten, die als rituell unrein gelten, verrichten zu lassen, oft stundenweise. Dies gilt in abgeschwächter Form auch für Pakistan und Bangladesch.

Der harte Existenzkampf und räumliche Nähe bedeuten auch ein Sicherheitsrisiko. Fenster, die bis unter das Dach vergittert sind, sieht man nicht nur in Kalkutta. Vor allem in Indien haben wir einen Trend zu *gated communities*, d.h. eingezäunten Stadtvierteln, wo abends die Tore geschlossen werden und sich alle, die hinein wollen, ausweisen müssen oder das Wachpersonal erst einmal anruft und fragt, ob der Besucher überhaupt eingelassen werden darf. Zuweilen geht dies so weit, dass keine *live-in servants* geduldet werden, d.h. Hausangestellte, die in der Wohnung leben. Wo Grund und Boden nur gepachtet ist, versuchen die Eigentümer, oft der Staat oder die Eisenbahn, eine Untervermietung zu unterbinden. Die Möglichkeit Bauland zu vergeben führt zu Macht und Geld. Begünstigt sind vor allem Staatsbedienstete, Militärangehörige und andere wichtige Gruppen, wie Journalisten, die sich zu einer Art von Baugenossenschaften zusammenschließen und bestimmte Dienste in „ihren“ Stadtvierteln, wie Straßenreinigung, Müllabfuhr oder die Sicherheit organisieren. Daraus ergeben sich homogene Nachbarschaften, die sich gegenüber anderen Gruppen, z.B. religiösen oder sozialen Minderheiten, abschotten. Wir sprechen hier von einer segmentierten Gesellschaft. In Indien wird von Schwierigkeiten der Muslimen berichtet, Häuser oder Wohnungen zu kaufen oder zu mieten. Als Argument hört man zum Beispiel, dass dort nur Vegetarier wohnen, denen der Geruch von gebratenem Fleisch nicht zugemutet werden könne. Aber meist wird gar nicht argumentiert: Bereits am Namen lässt sich oft die Religion und Kaste erkennen.

Das größte Problem sind aber die völlig unzureichenden städtischen

Dienstleistungen wie Wasser, Abwasser, Müllabfuhr, Stromversorgung, öffentlicher Nahverkehr, Erziehung, Gesundheitswesen oder öffentliche Sicherheit, dazu eine unbeschreibliche Schadstoffbelastung der Luft und das tägliche Verkehrschaos. Delhi gilt heute als die Stadt mit der weltweit schlimmsten Luftverschmutzung.

Megastädte Südasiens

Was sind nun die größten Megastädte Südasiens und was haben sie gemeinsam? Fünf Städte Südasiens haben mehr als zehn Millionen Einwohner: Delhi, Mumbai, Dhaka, Karatschi und Kolkata. Es folgen Bangalore, Chennai (Madras), Lahore, Ahmedabad, Pune und Surat. Sie alle sind Gründungen der Kolonialmacht oder gelangten erst durch diese zu neuer Blüte.

Auf dem heutigen Stadtgebiet Delhis gab es immer wieder Zentren großer Reiche. Als Delhi aber von den Briten 1911 zur neuen Hauptstadt ihres indischen Reiches gemacht wurde, war es nur noch ein Abglanz einer großen Vergangenheit, ein Trümmerfeld, das sich vor den Toren der einstmals mächtigen und prächtigen Hauptstadt des Mogul-Reiches erstreckte.

Kolkata war eine Gründung der Englischen Ostindien-Kompanie, die einst Indien erobert hatte, sich immer imperialer gebärdete und schließlich ihr Reich kaum noch zusammenhalten konnte und von der britischen Krone übernommen werden musste. Calcutta, so die englische Schreibweise, stieg zum zweiten Zentrum des britischen Imperiums auf. Anlässlich der Teilung Indiens wurden die Muslime vertrieben, während Hindus und Sikhs aus den jetzt pakistanischen Gebieten kamen. Sie verstärkten die allgemeine Landflucht. Die Stadt verlor ihr Hinterland, das an Pakistan fiel und seit 1971 den Staat Bangladesch bildet. Sie wurde zum Inbegriff des Verfalls, der Armut und des Elends und erholt sich nur langsam von diesem Stigma.

Mumbai entwickelte sich aus einigen Fischerdörfern auf einer Kette kleiner Inseln vor der Westküste Indiens. Die Portugiesen eroberten sie und gaben sie als *Mitgift Katharinas von Braganza* dem englischen König Charles II. Bombay, wie es damals hieß, entwickelte sich zum größten britischen Hafen im Arabischen Meer. Mit der Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 war der Seeweg nach Indien deutlich kürzer, wenn man Bombay und nicht mehr Calcutta anlief. Mumbai ist heute die mit Abstand bedeutendste Industriestadt Indiens, geprägt von Unternehmerfamilien aus dem benachbarten Gujarat.

Dhaka, im Delta von Ganges und Brahmaputra gelegen, war einst die Hauptstadt Bengalens, hatte aber bereits viel von ihrem Glanz verloren, als europäische Handelsgesellschaften dort ihre Niederlassungen errichteten. Im 18. Jahrhundert kam Dhaka wie ganz Bengalen unter die Herrschaft der Briten, und Kalkutta wurde zum britischen Handelszentrum, bis man die Stadt zu Beginn des 20. Jahrhunderts zur Hauptstadt der kurzlebigen Provinz Ostbengalen machte. Mit der Teilung Indiens und der Gründung Pakistans zogen viele Flüchtlinge nach Dhaka. Es wurde zur Hauptstadt der pakistanischen Provinz Ostbengalen/Ostpakistan. Nach dem Unabhängigkeitskrieg 1971 strömten weitere Millionen von Flüchtlingen nach Dhaka,

das jetzt Hauptstadt des neuen Staates Bangladesch wurde. Die Stadt wächst jedes Jahr um eine halbe Millionen Einwohner. Sie ist Zentrum der boomenden Textilindustrie. Bangladesch hat sich innerhalb weniger Jahre zum nach China größten Exporteur von Fertigtextilien entwickelt.

Karatschi war ein Fischerdorf, als die Briten es ab Mitte des 19. Jahrhunderts zu ihrem zweiten Hafen (neben Bombay) am Arabischen Meer auszubauen. Bis zur Unabhängigkeit Pakistans war Karatschi kaum größer als Mannheim heute. Millionen Flüchtlinge aus Indien machten es rasch zur Millionenstadt, später zogen Menschen vor allem aus dem Nordwesten und noch später Flüchtlinge aus Afghanistan dazu. In den ersten Jahren Pakistans diente Karatschi als Hauptstadt, bevor diese nach Islamabad verlegt wurde. Sie ist der größte Hafen des Landes, wenigstens ein Drittel der Industrie sitzt hier. Obwohl seit Jahrzehnten Schauplatz blutiger politischer, ethnischer und religiöser Auseinandersetzungen, wächst sie mit unverminderter Geschwindigkeit. Die UN erwartet, dass Karatschi im Jahr 2030 die siebtgrößte Stadt der Welt sein wird.

Delhi, Mumbai, Kolkata und Karatschi sind Metropolen (wörtlich: Mutterstädte) in dem Sinne, dass sich hier Gruppen aus allen Landesteilen finden. Dies gilt auch für Dhaka mit der

Einschränkung, dass es eine (fast) rein bengalische Stadt ist. Die anderen Riesenstädte (auch Chennai/Madras, Indiens vierte *metro city*) sind eher von regionaler Bedeutung, und werden von der Ethnie ihres Bundesstaates bzw. ihrer Provinz geprägt. Dass die Stützpunkte der Kolonialmacht (Kolkata, Mumbai, Chennai/Madras, Karatschi) am Meer liegen, verwundert nicht. Im Zuge des Ausbaus moderner Verkehrs- und Nachrichtentechnik konnten sich sekundäre Zentren im Landesinneren entwickeln. Standorte abseits der Küsten boten mehr Sicherheit für die Rüstungsindustrie, etwa Bangalore und Hyderabad.

Weder Delhi noch Karatschi haben eine dominierende Stellung im Land, wie wir das so oft sehen. Indien hat eine polyzentrische Struktur, wie auch Deutschland oder die USA. Nur etwa drei Prozent der indischen Bevölkerung leben in der Hauptstadt, die nur wenig größer ist als die nächstgrößten Städte Mumbai und Kolkata. In Pakistan ist der Abstand von Karatschi zu Lahore und in Bangladesch von Dhaka zu Chittagong deutlich größer. Anders ist dies in den kleineren Hauptstädten Südasiens (Kabul, Katmandu, Colombo, Thimpu und Malé), die einen größeren Anteil an der Bevölkerung ihres Landes haben. Erwartungen, dass die größten Städte bereits an Attraktivität gegenüber den sekundären Zentren verloren haben und deshalb nur noch wenig wachsen würden, haben sich bis jetzt nicht erfüllt.

Trotz der Wohnungsnot, astronomischer Mieten, Verkehrschaos und Luftverschmutzung wachsen die Riesenstädte weiter, denn es gibt dort Arbeit und Einkommen, eine große Auswahl preisgünstiger Produkte, mehr und bessere Schulen und eine Hoch-

Die Ausweitung von Slums bereitet nicht nur der Stadtverwaltung von Mumbai Sorgen, auch Wissenschaftler warnen vor einer weiteren Spaltung, die weitreichende Folgen für die Stabilität des Landes haben würde.

Bild: © Fawzan Hussain



Einem Großteil der Bewohnerinnen und Bewohner wird die städtische Infrastruktur schlicht vorenthalten: Von Elektrizität, Toiletten, Abwasserentsorgung und sauberem Wasser können viele Menschen hier nur träumen.

Bild: © Fawzan Hussain

leistungsmedizin. Es gibt mehr Chancen und Hoffnung auf eine Verbesserung der Lebenssituation, ohne die Schranken einer starren Gesellschaftsordnung. Dabei helfen die Netzwerke von Familien-, Clan- und Stammesmitgliedern aus der Herkunftsregion, unersetzlich beim fast völligen Fehlen staatlicher Sozialleistungen.

Die Grenzen des Wachstums

Mit weniger als einem Drittel der Bevölkerung in Städten ist Südasien die am wenigsten urbanisierte Weltregion. Bei einer weiter anhaltenden Urbanisierung und einer immer noch kräftig steigenden Bevölkerungszahl ist zu erwarten, dass die Bevölkerungszentren auch weiterhin anwachsen werden, auch wenn sich das natürliche Bevölkerungswachstum generell verlangsamt und die Fertilität (Zahl der Geburten im Leben einer Frau) in den Städten niedriger ist als auf dem Land. Mit wachsendem Einkommen sinkt die Bevölkerungsdichte in der Kernstadt, weil die Menschen sich größere Wohnungen leisten können. Die Städte wachsen immer weiter über ihre Grenzen hinaus, das Umland wird immer mehr von der Kernstadt geprägt. Trotzdem gibt es in allen Städten eine immer noch nicht unbeträchtliche, wenn auch abnehmende, landwirtschaftliche Produktion (z.B. in den sog. Abmelkbetrieben, in der Geflügelhaltung und im Gemüseanbau). Die große Ansammlung von Menschen verleiht den Megastädten aber auch Beachtung und Bedeutung. Die größten Städte sind ausnahmslos Hauptstädte ihrer Länder, Unionsstaaten oder Provinzen. Hunderttausende von Menschen können mit ihren Demonstrationen und Streiks ganz anders auf ihre Probleme aufmerksam machen als dies in kleinen Provinzstädten möglich wäre.



Die Möglichkeiten der Verwaltung sind begrenzt: Die Stadtplanungsämter sind personell schwach besetzt und haben nur geringe Durchsetzungsmöglichkeiten. Oft fehlen gesicherte Eigentumsrechte, es gibt keine verbindlichen Grundbücher, es wird ohne Baugenehmigung gebaut, in der Hoffnung einer nachträglichen Legalisierung der Bautätigkeit. Während Delhi relativ großzügig angelegt ist, fehlen in Dhaka öffentliche Flächen fast völlig. Zuweilen stürzen Bauten ein, die Brandgefahr ist allgegenwärtig und oft sind die Gassen zu schmal für die Feuerwehrfahrzeuge, soweit sie nicht bereits im Verkehr stecken geblieben sind.

Städtische Dienstleistungen

Elektrizitätsversorgung: Die städtische Infrastruktur hält nur mühsam Schritt mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Das kann man besonders deutlich an der Elektrizitätsversorgung sehen. Der beginnende Wohlstand einer wachsenden Mittelschicht bedeutet mehr elektrische Haushaltsgeräte, vom Fernseher und Ventilator über Kühlschränke und Klimaanlage, die weit mehr Elektrizität benötigen als zur Verfügung steht. Die meist staatlichen Anbieter lösen das Problem durch Stromabschaltungen (*load shedding*) der einzelnen Stadtviertel für einige Stunden am

Tag, wobei die Bewohner der Metropolen besser dran sind als ihre Mitbürger außerhalb, wo zuweilen der Strom für Wochen ausfällt, was schon zu blutigen Unruhen geführt hat. Das System leidet nicht nur unter technischen Ineffizienzen, sondern bietet mannigfache Gelegenheiten zur Korruption.

Wasser: Fast noch gravierender ist das Problem der Wasserversorgung, die ständig an ihre Grenzen stößt: Die städtischen Netze sind veraltet und störanfällig. Wasser ist rationiert, das heißt es fließt nur stunden- oder minutenweise durch das Netz. In den „besseren“ Wohnvierteln läuft es in einen im Boden eingelassenen Tank, von wo es mit einer elektrischen Pumpe in einen weiteren Tank auf dem Dach befördert wird. Von dort fließt es, der Schwerkraft folgend, in die Küchen und Badezimmer. In ärmeren Vierteln gibt es zuweilen öffentliche Hydranten, an denen die Bewohner ihre Eimer und Schüsseln füllen können. Viele Hausbesitzer haben einen eigenen Brunnen, aus dem sie ihr Wasser pumpen. Sie graben sich damit gegenseitig das Wasser ab, der Wasserspiegel sinkt überall bedrohlich. In Küstennähe begünstigt dies das Eindringen von Salzwasser in das Grundwasser. Gegen Bezahlung kann man sich das Wasser auch liefern lassen, wobei die Wasser-Mafia die städtischen Leitungen/

Quellen anzapft und gegen Gebühr verkauft. Deshalb sagt man, dass die ärmsten Menschen der Welt die höchsten Wassergebühren bezahlen.

Abwasser: Wie einst auch bei uns, folgt der Ausbau der Abwassersysteme dem der Trinkwasserversorgung mit einem Abstand von Jahrzehnten. Er ist auch teurer und aufwändiger. Aus hygienischer Sicht ist es geboten, dass Schmutzwasser nicht in Trinkwasser eindringen kann. In den Leitungen herrscht jedoch kein ständiger Druck. Bei Unterdruck steigt die Gefahr einer Kontamination besonders dort, wo Leitungen entlang der Abwasserkanäle (oder sogar in ihnen) geführt werden. Die Abwässer werden oft ohne weitere Behandlung oder nur mechanisch gereinigt in die Flüsse eingeleitet.

Müllentsorgung: Der Müll wird, wenn überhaupt eingesammelt, im Freien zwischengelagert. Oft wird er einfach in offene Wasserläufe, auf freie Flächen oder die Straße gekippt.

Verkehr: Die Versorgung großer Städte ist nicht nur ein administratives, sondern vor allem ein logistisches Problem. Mumbai hat traditionell den am besten ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr. Der ältere Teil der Stadt erstreckt sich auf einer langen Halbinsel und wird durch drei parallele Schnellbahnen erschlossen, die jeden Tag Millionen Pendler in die Stadt bringen. Dies erlaubt auch ein einzigartiges System von "Essensbringern". Entsprechend ist der Bestand an privaten Kraftfahrzeugen erstaunlich gering. In Kolkata gibt es die einzige noch verbliebene Straßenbahn, die Pendler kommen wie in Mumbai per Vorortbahnen in die Stadt. Seit einigen Jahren gibt es auch eine U-Bahn. Ganz anders in Delhi, das bis vor kurzem auf Busse, Motorrikschas, Motorräder und private Pkws angewiesen war. Für die über 7 Millionen Kraftfahrzeuge fehlt jedoch der Platz. Vor einigen Jahren begann man mit dem Ausbau einer

U-Bahn. In Rekordtempo wurde ein Streckennetz von 200 km gebaut. Karatschi ist dagegen immer noch auf Busse, Taxis und eigene Kraftfahrzeuge angewiesen. Eine Metro soll mit Bussen auf eigener Trasse geführt werden. In Dhaka hat sich der Bau der Metro immer wieder verzögert, weil sie um das *cantonment*, d.h. den Garnisonsbezirk, der sich wie ein Keil tief in die Stadt erstreckt und für die Zivilbevölkerung gesperrt ist, herumgeleitet werden soll.

Erziehung: Die schulische Versorgung ist überall in den Städten besser als auf dem Land. Die größten Städte haben die besten Bildungseinrichtungen. Die Qualitätsunterschiede sind extrem. Noch immer gehen nicht alle Kinder in die Schule. Weil der Staat nicht nachkommt, gibt es einen Wildwuchs von privaten Bildungseinrichtungen aller Ebenen von höchst unterschiedlicher Qualität.

Gesundheit: Die Gesundheitsversorgung erfolgt in Indien, wie in Pakistan und Bangladesch, durch ein völlig überfordertes öffentliches Gesundheitssystem und private Anbieter. Die Metropolen bieten den Vorteil der besten Krankenhäuser, die für den Großteil der Bevölkerung aber unerschwinglich sind. Gleichermaßen ist die Versorgung mit Medikamenten besser, aber außerhalb der Reichweite der meisten.

Sicherheit: Die öffentliche Sicherheit ist ein großes Problem, wenn auch Straßenraub und ähnliche Delikte weit weniger häufig sind als in einigen anderen Weltregionen. Vor allem in Indien und Pakistan herrscht Furcht vor terroristischen Anschlägen. Sicherheitskontrollen in den Bahnhöfen, den U-Bahnstationen und öffentlichen Gebäuden sind die Regel. Die größte Gefahr geht jedoch vom Straßenverkehr aus. Indien allein verzeichnete 2016 mehr als 150.000 Verkehrstote.

Kulturelles Angebot: Wie zu erwarten, bieten die Metropolen ein breites kul-

turelles Angebot auf zum Teil höchsten Niveau. Vor allem in Indien gibt es immer wieder Gratis-Konzerte der berühmtesten Künstler.

Zusammenfassung und Ausblick

Eine optimale oder kritische Größe einer Stadt lässt sich nicht ausmachen. Hohe Bevölkerungsdichte, Verkehrsprobleme, Umweltverschmutzung oder hohe Mieten lassen sich auch in viel kleineren Städten finden. Das gleiche gilt für die wirtschaftliche oder politische Bedeutung: Frankfurt, Zürich, Genf oder Washington sind kleine Städte im internationalen Vergleich und übertreffen doch uns völlig unbekannte Riesenstädte an nationaler oder internationaler Bedeutung. Auch soziale Probleme sind kein Privileg von Riesenstädten. Armut ist besonders in Indien, und hier vor allem in Kolkata und Mumbai, öffentlich und sichtbar. Trotzdem haben wir die größte Armut in ländlichen, abseits gelegenen Gebieten, die Touristen nur selten besuchen, und wo die Armut vielleicht auch gar nicht erkennbar ist. Armut und Perspektivlosigkeit verstärken die Landflucht. Die sozialen Probleme der ländlichen Herkunftsgebiete müssen deshalb letztlich in den Megastädten gelöst werden.

Zum Autor



Wolfgang-Peter Zingel ist assoziiertes Mitglied am Südasien-Institut der Universität Heidelberg.

Literaturhinweise

- Dirk Bronger, Lutz Trettin: Megastädte - Global Cities HEUTE: Das Zeitalter Asiens? Münster: LIT, 2012.
- Frauke Kraal et al. (eds.): Megacities. Our global urban future. Dordrecht: Springer, 2013.
- Kamal Siddiqui et al. (eds.): Megacity governance in South Asia. A comparative study. Dhaka: The University Press. 2004.