

Jacques Denis SJ

Die Verstädterung am Beispiel Ostasiens

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts wird vielleicht von den Historikern einmal als die Zeit der Verstädterung der Dritten Welt charakterisiert werden. Es handelt sich hier um die dritte Entwicklungsphase eines Phänomens, das nach und nach unseren ganzen Planeten erfaßt.

Die ältesten Großstädte zählen kaum einige tausend Jahre; sie tauchten in Mesopotamien und an den Ufern des östlichen Mittelmeers auf, aber auch im Fernen Osten und im vorkolumbianischen Amerika, von Mexiko bis Peru. Einige von ihnen verschwanden nach einer kurzen Blütezeit, andere erlebten jahrhundertlang, mit unterschiedlichem Glück, Perioden des Auf- und Niedergangs.

Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts setzt eine zweite Phase der Verstädterung ein, die mit der industriellen Revolution zusammenfällt, sich beträchtlich schnell in Europa ausbreitet und Nordamerika und bald auch Japan erreicht. Die Industrialisierung zieht die ländlichen Massen in die Städte und verursacht in vielen Ländern eine Neugliederung der Bevölkerung. Es ist die Epoche der ersten Millionenstädte. In einem Jahrhundert, von 1850 bis 1950, verändert sich das Erscheinungsbild der Welt grundlegend, zumindest in den sogenannten entwickelten, das heißt den reichen und mächtigen Ländern.

Seit Ende des Zweiten Weltkriegs und im Rahmen der Entkolonialisierung erleben wir einen richtigen Städteboom in der gesamten Dritten Welt: in Lateinamerika, Afrika und in fast ganz Asien. Innerhalb von dreißig Jahren entstehen Hunderte von Millionen neuer Städter. Fast überall wird der besonders hohe Bevölkerungszuwachs dieser Länder von den Städten aufgenommen. In dieser Entwicklungsphase fallen Verstädterung und Industrialisierung nicht unbedingt zusammen. Die Bevölkerung wird von den Städten wie von einer Fata Morgana angezogen, und zwar weit über ein reales Bedürfnis hinaus.

Das Phänomen der Städteentwicklung

Wenn dieser Vorgang für diese Länder auch Allgemeingültigkeit besitzt, so entwickelt er sich doch auf sehr unterschiedliche Weise. Um die Probleme besser umschreiben zu können, befaßt sich dieser Artikel mit der Städteentwicklung, wie sie sich in einer gewissen Anzahl von Ländern in Ost- und Südostasien offenbart. Es werden jedoch weder China, trotz seiner Milliarde Einwohner, noch die drei

kommunistischen Länder der indochinesischen Halbinsel behandelt. Der Grund dafür ist einfach: man kann dort weder frei herumreisen noch exakte Angaben erhalten. Hinzu kommt, daß sich in diesen Ländern eine starke Entstädterung herausbildete. Die chinesische Kulturrevolution hat alle der revolutionären Bewegung nicht anpaßbaren Städter in die Volksgemeinden geschickt. Die Behörden von Kambodscha haben die Hauptstadt Phnom Penh buchstäblich entvölkert.

Auch bei einer Begrenzung auf zwölf Länder bleibt Ostasien dank seiner historischen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedingungen außerordentlich vielgestaltig. *Japan* war niemals Kolonie. Es lebte vorher in großer Abgeschiedenheit, und als im Mai 1868 die Revolution ausbrach, hatte seit zwei Jahrhunderten kein Ausländer seinen Boden betreten. Von diesem Augenblick an assimiliert es mit einer überraschenden Schnelligkeit westliche Wirtschaft und Technik; es versucht aber dabei, seine ursprüngliche Kultur beizubehalten. Der Koreakrieg (1950–1953), der die japanische Wirtschaft wiederbelebte, löste eine neue Entwicklungsphase der Verstädterung in Japan aus, die ungefähr 80 Prozent der Bevölkerung erfaßte.

Lange Zeit ein Vasall Chinas, wurde *Korea* am Anfang des Jahrhunderts eine japanische Kolonie. Als Rohstoffquelle und Absatzmarkt der japanischen Industrie ausgebeutet, verstädterte und industrialisierte es sich jedoch kaum. Erst seit 1953 ergreift den Norden und den Süden eine heftige Industrialisierungswelle, begleitet von einem raschen Verstädterungsprozeß, besonders spektakulär im Süden. Seoul wächst von 1 Million Einwohnern 1953 auf fast 8 Millionen 1980. Die anderen Städte des Landes überwinden ihre Lethargie und folgen dieser neuen Entwicklung.

Taiwan, von den Portugiesen Ilha Formosa genannt, blieb jahrhundertlang eine von Landwirten und Fischern bewohnte grüne Insel. Die japanischen Besatzungsjahre hatten sein Erscheinungsbild kaum verändert. Nach der Machtübernahme 1949 durch die Kommunisten in Kontinentalchina wird die Insel ein Zufluchtsort, die letzte Bastion der Besiegten. Aber die plötzliche massenhafte Einwanderung von Militärs, Geschäfts- und Kaufleuten und Industriellen rief eine radikale Neugestaltung des Landes hervor. Um zu überleben, mußte es im Rahmen seiner Möglichkeiten sich auf sich selbst beschränken, das heißt sich industrialisieren. Da die meisten Flüchtlinge Städter waren, wurde der Akzent auf die Entwicklung der Städte gelegt.

Eine Laune der Geschichte, ein politisches Wagnis, ein geographischer Zufall, ein demographisches Paradox, ein Wirtschaftswunder, das ist *Hongkong*, eine ewige Neuschöpfung des menschlichen Erfindungsgeistes, konfrontiert mit immer neuen Herausforderungen. Zusammengepfercht auf einem mikroskopisch kleinen Gebiet ohne Bodenschätze, ohne Energiequellen, ohne Wasser, ohne Ausdehnungsmöglichkeiten beherbergt Hongkong fünf Millionen Städter und bietet ihnen eine ausreichende Unterkunft und genügend zu essen. Die Art und Weise, wie die

städtische Entwicklung gelenkt, organisiert und strukturiert wurde, ist eine der bedeutendsten und beispielhaftesten Städtebauentwicklungen der letzten zehn Jahre¹.

Mehr als drei Jahrhunderte spanischer Anwesenheit auf den *Philippinen* haben eindeutig die Mentalität der Einwohner geprägt. Man hat des öfteren den Eindruck, sich in einer lateinamerikanischen Republik zu befinden, die sich an die Ufer Asiens verirrt hat. Von dieser Epoche sind jedoch nur noch einige Bauwerke übriggeblieben: Kirchen, die Festung San Pedro von Cebu City oder das Viertel Intramuros von Manila, das während des letzten Krieges schwer beschädigt wurde. Der Bevölkerungszustrom in den Städten ist ein neues Phänomen, das kaum oder schlecht gelöst wurde. Manila, Davao, Cebu, Cagayan haben sich wie Ölflecken ausgebreitet, vor allem durch Bodenspekulation und Bauboom oder durch „Squatting“ (Ausbreitung der Städte durch nicht genehmigte Ansiedlungen in den Randgebieten: Barackensiedlungen).

Indonesien besteht aus einer ziemlich heterogenen Ansammlung von Inseln, die sich in Größe und Bevölkerung sehr unterscheiden. Zu den bedeutendsten zählen das wenig bevölkerte Sumatra und Südborneo, während Java von Menschen wimmelt. Jedoch haben diese Inseln etwas gemeinsam: einen malayischen Bevölkerungsursprung und drei Jahrhunderte holländische Kolonisation. Die indonesische Wirtschaft stützte sich lange Zeit auf die Nutzung ihrer pflanzlichen Reichtümer: Holz, Kautschukmilch, Tee und Tabak. Nach der politischen Unabhängigkeit setzte das Streben nach einer gewissen Autarkie einen Industrialisierungsprozeß in Gang, der mit einer galoppierenden Bevölkerungszunahme eine Städteexplosion brachte. Djakarta zählt heute mehr als fünf Millionen Einwohner, Surabaya und Bandung mehr als eine Million, drei Städte mehr als 500 000 und ungefähr zwanzig andere Städte mehr als 100 000 Einwohner. Die Eingliederung der Massen, die vom überbevölkerten Land kommen, stellt ein schwieriges Problem dar. Die meisten von ihnen tauschen ein Elend gegen ein anderes ein.

Die Königreiche und Sultanate, die sich zur Föderation *West-Malaysia* zusammengeschlossen haben, sind verhältnismäßig wenig verstädtert; die größte Stadt, Kuala Lumpur, zählt kaum 500 000 Einwohner. Diese Stadt verdankt ihren Aufstieg zwei neuen Funktionen: politisch als Bundeshauptstadt und wirtschaftlich als Anziehungspunkt für bestimmte internationale Industriegesellschaften. Ansonsten stützt sich die Wirtschaft des Landes hauptsächlich auf die Erschließung einiger Rohstoffe, z. B. Kautschuk und Zinn. Auf Borneo bilden die Staaten Sabah und Sarawak *Ost-Malaysia*. Beide haben jeweils nur ein Zentrum, das den Namen Stadt verdient, Kota Kinabalu (60 000 Einwohner) und Kuching (75 000 Einwohner). Zwischen beiden eingezwängt liegt *Brunei*, das sich weigerte, der Föderation beizutreten. Die Ertragszinsen (Royalties), die es durch die Ölförderungen von Shell erhält, verschaffen ihm stattliche Einkommen. Der Luxus seiner Hauptstadt Bandar Seri Begawan (40 000 Einwohner) zeugt von diesem Reichtum.

Singapur ist nach einigen Jahren mehr oder weniger friedlichen Nebeneinanderlebens aus der malaysischen Föderation ausgeschieden. Zu mehr als drei Vierteln mit Chinesen bevölkert – dynamische Kaufleute und Industrielle –, spielte die Stadt in der Föderation die Rolle einer Wirtschaftsmetropole. Aber durch das Mehrheitsprinzip fühlte sie sich politisch überstimmt. Als Stadtstaat entwickelt und modernisiert sich Singapur in einem fast beängstigenden Rhythmus, den man nur mit Hongkong vergleichen kann. Aber die Natur zeigt sich hier anmutiger; die Stadt scheint in einen unendlich großen Park von schillernden Farben eingebettet zu sein.

Trotz seiner 45 Millionen Einwohner ist *Thailand*, mit einer beachtenswerten Ausnahme allerdings, nämlich der Hauptstadt, ein vom Ackerbau geprägtes Land geblieben. Das Ballungsgebiet von Bangkok-Thonburi mit mehr als fünf Millionen Einwohnern ist geradezu monströs, besonders da im Land keine andere Stadt mehr als 100 000 Einwohner zählt, aber eine Vielzahl von kleinen Dörfern und Märkten existiert, die ein zurückgebliebenes Hinterland versorgen.

Ausmaß und Rhythmus der Verstädterung

Dieser kurze Überblick über eine Hälfte Ostasiens zeigt uns, daß die Verstädterung ein allgemeines Phänomen ist, aber sehr unterschiedliche Entwicklungsstufen erreicht. Eine erste Frage stellt sich: In welchem Maß sind diese Länder verstädtert? Die Antwort ist nicht so einfach, wie man meinen könnte, da jedes Land auf seine eigene Art die ländliche von der städtischen Bevölkerung unterscheidet. Eine allgemeingültige Definition von Stadt gibt es nicht, so daß die internationalen Vergleiche sehr fragwürdig sind. Die philippinische Definition ist sehr weitläufig, da sie schon die Einwohner der „Barrios“ als Städter bezeichnet, sobald sie 1000 Einwohner zählen, die weder vom Ackerbau noch vom Fischfang leben. In Korea liegt die untere Grenze bei 5000 Einwohnern, in West-Malaysia bei 10000. In Japan dagegen ist die Definition sehr eng: eine Stadt (shi) muß 50 000 Einwohner zählen, davon müssen 60 Prozent der Wohnungen in der bebauten Hauptzone liegen und 60 Prozent der Arbeitsplätze auf den sekundären und tertiären Sektor (Industrie, Dienstleistung und Verwaltung) entfallen².

Wenn man sich an die offiziellen Angaben der Staaten hält, wie sie im Demoskopischen Jahrbuch der Vereinten Nationen aufgeführt sind³, stellt man fest, daß die Länder sich in vier klar unterscheidbare Kategorien unterteilen lassen. Zur ersten Kategorie gehören die Länder mit einer vollständigen Verstädterung, das heißt mehr als 97 Prozent: Hongkong, Singapur und Macau, deren Staats- und Stadtgebiet sich decken. Zur zweiten Kategorie mit einem Verstädterungsprozentsatz von 80 bis 50 Prozent zählen Japan, Taiwan und Korea. Eine mittlere Verstädterung von 35 bis 30 Prozent findet sich auf den Philippinen und in West-

Malaysia, während der Verstädterungsgrad in den drei kleineren Staaten Brunei, Sabah und Sarawak und in den zwei großen Staaten Thailand und Indonesien noch sehr gering ist (25–15 Prozent).

Wenn man die besondere Situation der Stadt-Staaten außer acht läßt, stellt man fest, daß die höchsten Verstädterungsprozentsätze mit dem erreichten Industrialisierungsniveau übereinstimmen. Die anderen Faktoren scheinen dagegen unwichtig. Vergleicht man Korea, die Philippinen und Thailand, drei Länder mit einer ungefähr gleich großen Bevölkerung, bemerkt man, daß ihr Verstädterungsprozentsatz – 49, 32 und 13 Prozent – dem Grad ihrer Industrialisierung entspricht.

Man kann die Bedeutung des Phänomens der Verstädterung auch ermessen, wenn man die Bevölkerung der Zentren, die mehr als 100 000 Einwohner zählen, die also ohne Zweifel als Städte gelten, ins Auge faßt. In dem berücksichtigten Gebiet kommt man auf fast 300; zusammengenommen umfassen sie eine Bevölkerung von ungefähr 120 Millionen Einwohnern. Hinzu kommt die Bedeutung der sehr großen Städte. Es gibt mehr als 25 Ballungszentren mit jeweils mehr als einer Million Einwohnern.

Wichtiger als der erreichte Verstädterungsgrad in den verschiedenen Ländern ist die Geschwindigkeit, mit der sich dieses Phänomen entwickelt. Dieser Prozeß kann sich langsam vollziehen wie in Indonesien. Dort stieg der Prozentsatz der Städter im Vergleich zur Gesamtbevölkerung in den Jahren 1961 bis 1974 von 15 auf 18 Prozent. In Japan dagegen verdreifachte sich der Anteil der Städter innerhalb eines halben Jahrhunderts, von 1925 bis 1975, von 25 auf 76 Prozent. In Korea vollzog sich die Entwicklung in einem noch schnelleren Tempo: von 1955 bis 1975 nahm die Stadtbevölkerung von 24 auf 48 Prozent zu.

Es muß darauf hingewiesen werden, daß sich die Verstädterung zum Vorteil der großen Zentren entwickelt. Das Beispiel Japans ist typisch: 1925 lebten 44 Prozent der Bevölkerung in Ortschaften, die weniger als 5 000 Einwohner zählten, und 14 Prozent in den Städten von mehr als 100 000 Einwohnern. Heute wohnen 1,5 Prozent in Orten mit weniger als 5 000 Einwohnern, 55 Prozent der Bevölkerung in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern.

Die Entwicklung einiger großer Hauptstädte vollzog sich in einem kaum glaublichen Tempo. Von 1949 bis 1977 stieg die Bevölkerung von Taipeh von 484 312 auf 2 127 625 Einwohner in der Stadt selbst und 3 989 000 in der Agglomeration. Koreas Hauptstadt Seoul zählte 1953 1 010 416 Einwohner, 1978 bereits 7 525 629. Gewiß handelt es sich in beiden Fällen um große industrielle Zentren. Aber auch in Djakarta nahm die Bevölkerung in zehn Jahren um 1 700 000 zu, und Bangkoks Einwohnerzahl erhöhte sich von 1 330 153 im Jahr 1960 auf 4 178 000 im Jahr 1975, ohne daß man genaue Gründe für dieses phänomenale Wachstum angeben könnte. Was hier beunruhigt, ist nicht sosehr der Verstädterungsprozeß im allgemeinen, sondern eher die Explosion einiger Großstädte, die unter den Fluten der Zuwanderer geradezu ertrinken.

Die Gründe der Verstädterung

Als erstes stellt sich die Frage, warum Zehntausende, ja Millionen von Menschen in die Städte strömen. In einigen ehemaligen Kolonialgebieten wie Indonesien, Malaysia, Korea und Taiwan, und in einem geringeren Maß auf den Philippinen, wurden mit der politischen Unabhängigkeit alle gesetzlichen Verordnungen, die bis dahin die Binnenwanderung kontrollierten oder lenkten, aufgehoben. Aber erst seit etwa zwanzig Jahren hat dieses Phänomen das jetzige Ausmaß erreicht.

Als eine Hauptursache dieser Binnenmigration wird oft das sehr hohe Bevölkerungswachstum genannt, weil dies eine verhältnismäßige Überbevölkerung auf dem Land herbeiführen würde. Es ist richtig, daß die Zunahme der Bevölkerung um 2 Prozent pro Jahr in der hier berücksichtigten Region beachtenswert bleibt und innerhalb von dreißig Jahren eine Verdoppelung der Bevölkerung zur Folge haben wird. In einer ersten demographischen Übergangsperiode blieb die Geburtenzahl hoch und die Sterblichkeitsrate sank zunehmend, was einen Anstieg der allgemeinen Bevölkerungszahl herbeiführte. In einem zweiten Entwicklungsstadium bemühte man sich, mit einer Politik der Familienplanung den Geburtenüberschuß zu verringern, mit mehr oder weniger großem Erfolg. Japan hatte schon in den fünfziger Jahren eine mit den westlichen Ländern vergleichbare Geburtenziffer erreicht. In den sechziger Jahren begann die Geburtenzahl in Hongkong und Singapur zu fallen, etwas später in Korea, Taiwan und in etwas geringerem Maß auf den Philippinen, in Malaysia und Indonesien. Aber in dieser Periode, in der sich das Bevölkerungswachstum langsam verringerte, schritt die Verstädterung rasch voran. Die Wirkung des Geburtenrückgangs macht sich erst in der folgenden Generation bemerkbar.

Man könnte glauben, daß eine direkte Beziehung zwischen der Bevölkerungsdichte eines Landes und seinem Verstädterungsgrad besteht. Ein gewisser Zusammenhang ist in der Tat unbestreitbar. Mit einer Bevölkerungsdichte von 474, 376 und 309 Einwohnern pro Quadratkilometer im Jahr 1978 sind Taiwan, Korea und Japan auch die Länder mit dem höchsten Verstädterungsgrad, nämlich 66, 48 bzw. 76 Prozent. Das andere Extrem bilden Thailand und Indonesien, die mit einer Bevölkerungsdichte von 88 und 72 Einwohnern pro km² auch den schwächsten Verstädterungsprozentsatz haben: 13 und 17 Prozent. Diese allgemeine Feststellung muß jedoch nuanciert werden. Wenn wir das Beispiel Indonesiens nehmen, dann entspricht die durchschnittliche Bevölkerungsdichte von 72 Einwohnern pro km² nicht völlig der Wirklichkeit, denn die Bevölkerungsdichte beträgt in Irian Jaya (westliches Neu-Guinea) 2, in Kalimantan (Süd-Borneo) 9, in Sumatra 44 und erreicht in Java, das 65 Prozent der Bevölkerung umfaßt, 576 Einwohner pro km². Das ist in all den Ländern der Fall, wo die regionalen Unterschiede deutlich hervortreten.

Die demographischen Faktoren wie das natürliche Bevölkerungswachstum und

die Bevölkerungsdichte spielen nur in dem Maß eine Rolle, wie die ländlichen Wirtschaftsstrukturen den Bevölkerungszuwachs nicht aufnehmen können. Es kann sich dabei um Probleme des Grunderwerbs handeln: In einigen Ländern ist der Kauf von landwirtschaftlich nutzbarem Boden sehr schwierig und teuer und liegt außerhalb der finanziellen Möglichkeiten der ärmeren Bauern. Die Nutzung von einigen Hektar Land kann noch den Mindestunterhalt einer Familie mit 8 oder 10 Kindern gewährleisten, aber die Produktion kann nicht unbegrenzt aufgeteilt werden. Nach ein oder zwei Generationen bedeutet das Erreichen des Erwachsenenalters zugleich den Abschied von der Heimat und die Suche nach einem neuen Lebensunterhalt. Als Möglichkeit bieten sich das Baugewerbe, eine Plantage oder die Stadt. Wo die landwirtschaftliche Technik noch mit der Brache arbeitet, zerstört vorzeitige oder übermäßige Rodung den Boden durch Erschöpfung oder Erosion und verringert somit die landwirtschaftlich nutzbare Fläche. Eine Ertrags- und Produktionssteigerung würde die Investition von Material und Düngemitteln voraussetzen, die für die allermeisten undenkbar ist. Und wenn einige Regierungen wie Korea oder Taiwan Hilfen zur Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge geben, so hat diese Politik eine doppelte Wirkung. Sie erhöht in einem bescheidenen Maß die Einkommen der Landwirte und verbessert somit deren Lage, aber zur gleichen Zeit verringert sie die Nachfrage nach Arbeitskräften, und diese müssen somit andere Beschäftigungen finden.

In dieser Situation wird die Anziehungskraft der Städte wirksam. Der häufigste Grund der Zuwanderung ist die Suche nach einem Arbeitsplatz – eine oft enttäuschte Hoffnung. Aber es gibt einen anderen Grund, dessen Bedeutung nicht immer genügend hervorgehoben wird: Die Überzeugung, daß jeglicher sozialer Fortschritt sich nur in der Stadt vollziehen kann. Daher auch die Bedeutung der Zuwanderung junger Leute in die Städte zum Beispiel auf den Philippinen, wo alle mittleren und höheren Schulen in den Städten konzentriert sind. Wenn in einer Familie ein Kind zum Studium geeignet scheint, schreckt diese vor keinem Opfer zurück, um es in die Stadt schicken zu können. Wenn es ein Diplom erlangt und Arbeit findet, so treffen einer nach dem anderen seine Brüder und Schwestern ein, die nun ihrerseits versuchen, hier ihr Glück zu machen. Allmählich befindet sich die ganze junge Generation in der Stadt, bis eines Tages die Eltern nachkommen. Die Abwanderung der Elite vom Land ist ein wesentlicher Grund, warum sich nur die Städte und unter ihnen vor allem die größten entwickeln und nicht das gesamte Land.

Die Eingliederung der Zuwanderer in die Stadt

Die Eingliederung der Zuwanderer in die Stadt, ihre Umformung in wahre Städter, zeigt sich in drei Bereichen: Arbeitsplatz, Unterkunft und soziale Beziehungen. Die meisten Bauern, die in die Stadt kommen, besitzen keine

berufliche Qualifikation für die Industrie oder für den organisierten tertiären Sektor. Da sie nichts als ihre bloße Arbeitskraft anzubieten haben, müssen sie sich mit schlecht bezahlter Handlangerarbeit zufriedengeben, die wenig Sicherheit und keinerlei Aufstiegschance bietet, da die Nachfrage nach Arbeitsplätzen stets größer ist als das Angebot. Bis die neuen Zuwanderer eine Arbeit finden, bilden sie eine Art informellen Sektor, sind „Protoproletarier“ (McGee)⁴. Sie sind keine Bauern mehr und noch keine Lohnempfänger, aber sie leben oder versuchen zu leben von einem einfachen Beruf und kleinen Dienstleistungen. Sie sind Zeitungs-, Zigarren-, Teigwaren-, Früchte-, Fisch- und Brennholzverkäufer, Gepäckträger, Schuhputzer, sie sammeln Schrott, Lumpen und alte Reifen – alles Berufe, die ein Minimum an Kapital und Qualifikation voraussetzen, aber viele Arbeitsstunden für einen geringen Ertrag verlangen. Auch illegale Aktivitäten aller Art wie Prostitution, Erpressung und Diebstahl blühen. In zahlreichen großen Städten wie Taipeh, Djakarta oder Bangkok existiert ein „Markt der Diebe“, auf dem man billig gestohlenes Gut kaufen kann. Zu diesem informellen Sektor der städtischen Wirtschaft gehört es auch, daß jedes Familienmitglied, auch die Kinder, einen Beitrag zum Unterhalt der Familie leisten muß, und sei er noch so gering.

Die Studien von Milton Santos⁵ haben deutlich die Eigenarten des doppelten Wirtschaftskreislaufs in den Städten der Dritten Welt hervorgehoben: Dem formellen Sektor, gekennzeichnet durch Kapital und Produktivität, steht der informelle Sektor gegenüber, der durch das Mißverhältnis von Arbeitsaufwand und Ertrag gekennzeichnet ist. In Japan ist dieser Sektor so gut wie verschwunden. In Hongkong, Singapur und in geringerem Maß in Taiwan wird er langsam vom formellen Sektor absorbiert. Anderswo bleibt er häufig die einzige Zuflucht der großen Masse.

Der Grad der Eingliederung der Zuwanderer in die Städte kann ferner an ihren Wohnverhältnissen gemessen werden. Nur diejenigen, die einen entsprechenden Arbeitsplatz besitzen, können hoffen, manchmal nicht ohne Mühe, eine menschenwürdige Unterkunft zu finden. Die Tatsache, daß eine Stadt in wenigen Jahren Hunderttausende, ja Millionen von neuen Einwohnern aufnehmen muß, stellt schwierige Probleme, selbst im Fall einer Wirtschaftsexpansion. Wenn das Wirtschaftswachstum gering ist, werden diese Probleme schnell unüberwindbar. Ostasiens Städte entgehen nicht einem allgemeinen Phänomen der Dritten Welt, dem „Squatting“: Die unbebauten Grundstücke – private, aber auch öffentliche – werden von der armen Bevölkerung in Besitz genommen, die darauf aus allem nur erdenklichem Baumaterial Hütten errichtet. An steilen Abhängen, auf überschwemmungsgefährdeten Grundstücken, entlang der Eisenbahngleise, an den Böschungen der Flüsse leben Massen von entwurzelten Menschen in Unsicherheit, ohne jeden Komfort und ohne die elementarsten hygienischen Einrichtungen. In unregelmäßigen Zeitabständen schieben die Behörden diese Minderbemittelten an den Stadtrand zurück, was das Problem nicht löst, sondern nur verlagert und

kompliziert, da die „Squatters“ nun lange Wege zurücklegen müssen, um ihrem Broterwerb nachgehen zu können. Viel zu selten sind die Beispiele, wo die Stadtbehörden, wie in Davao auf den Philippinen, die Barackensiedlungen herrichten und ausstatten. In Korea, Taiwan, Hongkong und Singapur werden große Anstrengungen unternommen, um den Zuwanderern eine geeignete Unterkunft bieten zu können. Aber die Städte wachsen so rapid, daß es schwierig ist, mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, trotz der beträchtlichen Mittel, die für diesen Zweck eingesetzt werden.

Ein relativ sicherer Arbeitsplatz im Bereich der modernen Wirtschaft und eine menschenwürdige Unterkunft für die Familie, dies sind die ersten Stufen der Integration in das städtische Leben. Die dritte Stufe beginnt mit der Veränderung der sozialen Beziehungen. Bei der Ankunft in die Stadt spielt die Solidarität der Familie eine wesentliche Rolle: Man sucht zunächst bei einem Verwandten eine Unterkunft, und man zählt auf dessen Hilfe bei der Suche nach Arbeit. Die zunehmenden neuen Verbindungen im Bereich der Arbeit, der Schule und der Wohnung erweitern den Bekanntenkreis und verändern Mentalität und Verhalten. Wenn aus dem Zuwanderer dann ein Städter geworden ist, ist diese Entwicklung im allgemeinen unwiderruflich.

Zusammenfassung

In zahlreichen Ländern herrscht ein ungeheures Mißverhältnis zwischen der Hauptstadt und anderen Städten. Das ist bereits wahrnehmbar in Djakarta, noch ausgeprägter in Taipeh, Seoul und Manila. Die Bevölkerung Bangkoks ist größer als die aller thailändischen Städte mit mehr als 50000 Einwohnern zusammengekommen. Die Zentralisierung der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Funktionen gibt der Hauptstadt eine unvergleichliche Anziehungskraft, so daß sie manchmal als eine Welt für sich dasteht. Diese Verzerrung der Entwicklung verschlimmert die Probleme sowohl für die gewaltig großen Kapitalen als auch für den Rest des Landes.

Das ist der Grund, warum sich einige Staaten bemühen, städtische Systeme zu errichten, indem sie sekundäre Zentren ausbauen und dort neue Städte schaffen⁶. Auf diese Weise wurde Hongkong ein rationelles und strukturiertes Beispiel für Parallelverstädterung, nämlich mit verschiedenen entwickelten Städten innerhalb eines Stadtgebiets. Korea versucht, mit mehr oder weniger Erfolg, ein ausgeglicheneres Stadtnetz zu errichten. Japan gelingt es nicht, seine Situation zu verbessern, eine Folge des Konflikts zwischen der Baupolitik und dem Gewicht der Privatinteressen.

Das Hauptproblem liegt in der Suche nach den Bedingungen und den Mitteln einer humanen Stadtkultur. Es ist unerträglich, daß sich die Armut in den Städten

ausbreitet, daß Prestigeausgaben und die Bereicherung von wenigen die Früchte der Arbeit der Massen aufzehren. J. D. Herbert zeigte⁷, daß es möglich ist, sogar mit beschränkten Mitteln die Lage dieser Benachteiligten spürbar zu verbessern. Doch muß die politische Macht bereit sein, diese Mittel einzusetzen.

Eine allgemeine Lösung der Verstädterungsprobleme kann jedoch nicht allein in den Städten gefunden werden. Sie sind keine erratischen Blöcke, sondern leben in Symbiose mit der Gegend, in der sie errichtet wurden und die sie beleben sollen. Gewiß entstehen auch spontane Beziehungen zwischen Stadt und Land, aber dies genügt nicht⁸. In Asien, wie in Lateinamerika und Afrika, sind zahlreiche Verstädterungsprobleme neu entstanden und bisher ohne Lösung geblieben, weil man es zuließ, daß sich die Kluft zwischen Stadt- und Landbevölkerung vertiefte, statt daß man durch eine entsprechende Wirtschafts- und Sozialpolitik die beiden Milieus, deren Reichtum und Verdienste einander ergänzen, in ein besseres Gleichgewicht gebracht hätte⁹. Die Verstädterung ist nicht nur unvermeidbar, sondern auch wünschenswert, solange sich die Entwicklung der Städte in einen umfassenden Plan der Entwicklung des ganzen Landes einfügt.

ANMERKUNGEN

¹ J. Denis, Hong Kong (Paris 1980).

² J. Denis, Dynamique de l'urbanisation au Japon. Gent, Société belge d'Etudes géographiques, Mémoire 31 (1978).

³ Demographic Yearbook 1978 (New York, United Nations, 1979).

⁴ T. G. McGee, The Persistence of the Proto-Proletariat: Occupational Structures and Planning of the Future Third World Cities, in: Abu-Lughod and Hay, Third World Urbanization (New York 1979) 257–270.

⁵ M. Santos, L'espace partagé: les deux circuits de l'économie urbaine dans les pays sous-développés (Paris 1975).

⁶ J. Denis, Villes nouvelles et organisation de l'espace en Extrême-Orient, in: Bull. Soc. belge d'Etudes géographiques, Gent 49 (1980) Nr. 1, 104–142.

⁷ J. D. Herbert, Urban Development in the Third World. Policy Guidelines (New York 1979).

⁸ R. A. Hackenberg, New Patterns of Urbanization in Southeast Asia: An Assessment, in: Population and Development Review, New York, 6 (1980) Nr. 3, 391–419.

⁹ J. Denis, Le phénomène urbain en Afrique centrale (Bruxelles 1958).