Die approbierte Originalversion dieser Dissertation ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DISSERTATION

Suburbanisierung lateinamerikanischer Metropolen: Trends und Herausforderungen für die Stadtentwicklungsplanung am Beispiel von Bogotá

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der technischen Wissenschaften unter der Leitung von

Betreuer

Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Dr.h.c Klaus Semsroth

E 260
Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Techischen Universität Wien

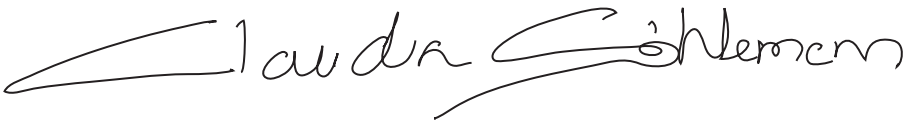
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Claudia Isabel Söhlemann Guevara

0426913

Marktgasse 15/17/5 1090 Wien



Wien, im Mai 2009

Zusammenfassung

Die globalen Prozesse beeinflussen alle Städte und dementsprechend werden ihre Stadtbilder immer ähnlicher. Aber was passiert wirklich in dieser scheinbaren Homogenität? Welche Faktoren diktieren solche Ähnlichkeiten? Der Sinn der vorliegenden Arbeit ist es verschiedene Diskurse und Theorien zur Stadtentwicklung im Rahmen der Globalisierung darzustellen, Zusammenhänge zu finden und sie im Fall von Bogotá (Kolumbien) mit der Realität zu konfrontieren.

Bogotá ist mit seinen fast 7 Mio. Einwohner, im Vergleich zu anderen Metropolen eine sehr dichte und kompakte Stadt. Wenn man die 1,2 Millionen Einwohner ihrer Umgebung La Sabana dazurechnet, schafft diese Metropole die von der UN (United Nations) festgelegte Grenze (10 Millionen Einw.) für eine Megastadt nicht. Diese Bemerkung stellt den ersten grundlegenden Ansatz der vorliegenden Arbeit dar. Der zweite besteht darin, die Faktoren, die heutzutage alle Städte auf der Welt beeinflussen und dementsprechend Ähnlichkeiten diktieren, zu identifizieren. In Teil I wird die Suburbanisierung als Prozess in einen generellen und globalen Kontext gestellt. Dabei werden in erster Linie die Faktoren erkannt, welche den Suburbanisierungsprozess in den verschiedenen Städten global beeinflussen. Der dritte grundsätzliche Ansatz beschäftigt sich im zweiten Teil der Arbeit mit der Betrachtung dieser Faktoren bei lateinamerikanischen Städten anhand verschiedener Studien für eine Gruppe von 5 lateinamerikanische Metropolen (Mexiko City, Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima und Sao Paulo). Bei den ersten drei Ansätzen stehen zwei Schwerpunkte in Wechselwirkung: sozioökonomische Dynamiken und physische Stadtentwicklung. Im vierten Ansatz werden diese Schwerpunkte empirisch in Bogotá und ihre Umgebung La Sabana analysiert, um in Bogotá die im Rahmen dieser Arbeit erlangten Erkenntnisse konkretisieren zu können.
Die globalen Prozesse beeinflussen sowohl den Stadtkern, die Peripherie als auch die Region einer Stadt. In diesem Zusammenhang wird der Suburbanisierungsprozess der Städte von 2 globalen Faktoren stark geprägt: die Entstehung großer Büroflächen und die private Entwicklung von „gated communities“ für die mittleren und höheren Sozialschichten. Die Suburbanisierung des Wohnens in Form von „gated communities“ bedeutet weltweit die Einbeziehung des Wohnens in die wirtschaftliche Dynamik der Kapitalakkumulation, die Fragmentation der Gesellschaft in konsumbedingte Lebensstile und dementsprechend die private Produktion von Räumen. Es entsteht dabei eine neue Form der Regulierung des urbanen Lebens.
Globalisierung bedeutet nicht nur die Expansion der kapitalistischen Gesellschaft, sondern auch die Expansion ihrer Lebensweisen. Generell ist dem aber entgegen zu halten, dass gerade die Suburbanisierung der verschiedenen Städte unter sehr verschiedenen kulturellen Rahmenbedingungen beginnt. Die sozialen, wirtschaftlichen und vor allem die kulturellen Aspekte innerhalb dieser Prozesse führen zu unterschiedlichen Interpretationen der städtischen Strukturen. Der Suburbanisierungsprozess in den verschiedenen lateinamerikanischen Metropolen zeigt, wie der Diskurs der weltweiten Homogenisierung der metropolitanen Strukturen Dank des Einflusses der Globalisierung dazu neigt, tiefere Prozesse zu verbergen. Über den „Globalen Infrastrukturen“ steht ihre lokale Interpretation.
Diese Arbeit beschäftigt sich daher nicht primär mit den physischen und architektonischen Charakteristiken der einzelnen Wohnsiedlungen oder ihren Mauern und Grenzen. Das Interesse liegt bei den realen Dynamiken für ihre Entstehung. Es ist nämlich fraglich, ob die verschiedenen theoretischen Ansätze, wie z.B. postmoderne Stadtentwicklung und globalisierte Regulierungsformen, überhaupt die Entstehung solcher Wohnsiedlungen in Bogotá erklären. Bogotá weist keine charakteristischen Suburbanisierungsprozesse auf, die durch die Globalisierung ausgelöst werden, sondern befindet sich eher in einer frühen Phase der Suburbanisierung, die von globalen Einflüssen geprägt ist.

A mis obligaciones

Cumpliendo con mi oficio
piedra con piedra, pluma a pluma,
pasa el invierno y deja
sitios abandonados,
habitaciones muertas:
yo trabajo y trabajo,
debo substituir
tantos olvidos,
llenar de pan las tinieblas,
fundar otra vez la esperanza.

No es para mí sino el polvo,
la lluvia cruel de la estación,
no me reservo nada
sino todo el espacio
y allí trabajar, trabajar,
manifestar la primavera.

A todos tengo que dar algo
cada semana y cada día,
un regalo de color azul,
un pétalo frío del bosque,
y ya de mañana estoy vivo
mientras los otros se sumergen
en la pereza, en el amor,
yo estoy limpiando mi campana,
mi corazón, mis herramientas.

Tengo rocío para todos.
Pablo Neruda

Hiermit danke ich allen, die mich diese drei Jahre ständig begleitet und immer wieder ermutigt haben: Ich danke dem Österreichischem Austauschdienst für das Stipendium, der mir ermöglicht hat, diese Dissertation zu schreiben, so wie Prof. Semsroth und Prof. Giffinger für ihre Betreuung und Unterstützung. Ich danke den Personen, die nicht direkt involviert gewesen sind, aber mir in jeder Hinsicht geholfen haben. In Wien: Andreas Hofer für die ständige Unterstützung und Robert Kalasek für die Bearbeitung der statistischen Daten von Bogotá. In Bogotá: Prof. Ioannis Alexiou und der Maestría en Planeación Urbana y Regional der Universidad Javeriana für ihre ständige Kollaboration; Jaime Ortiz, Berater des Themas regionale Integration für die Stadtregierung von Bogotá, für die erhaltene Information und die geführten Gespräche; Juan Quintero und Coordenada Urbana für die Daten über die Wohnbauprojekte in Bogotá und Umgebung; Sonia Mangones und Cal & Mayor y Asociados für die Information zu dem Thema Transport; Sebastian Schrimpf und Foto Rudolf, für Flug und die Luftbilder, Anna Lechleitner für die Deutschkorrektur. Ich danke Elisabeth Steidl, Dragana Djapa und Kristian Faschigneder für ihre Geduld, Unterstützung und Kommentare, Sabine Knierbein für die letzten Diskussionen. Ich danke den Freunden, die das Wort Dissertation mit Geduld mehr als 1.000 Mahl gehört haben und mich trotzdem immer wieder unterstützt haben. Besonders bedanke ich mich bei meinen Eltern, Rosa Isabel und Ricardo Söhlemann für ihre Geduld, ihr Verständnis, ihre Unterstützung und dass sie noch einmal an meine Projekte geglaubt haben.

Inhalt

Einleitung 1

1. Konzepte und grundlegende Begriffe 5

1.1 Konzepte 6

1.1.1 Die Stadt als Netz und Muster 6

1.1.2 Grundlegende Begriffe 8

1.1.2.1 Vergleich von 20 Metropolen 8

Die Megastadt 19*; Die Metropole* 19; *Metropolitan Area* 20*; Global City* 20*; Agglomeration* 21*; Stadt-Region* 22*; Klassisches Modell der Stadtregion* 22*; Verschiedene Bedeutungen für Region* 22*; Regional City* 23*; Das System Metropole und Region* 24

1.1.3 Modelle zur internen Entwicklung der Städte 25

Ecocity 25; *Ringmodell* 25; *Sozialgradienten* 26; *Mehrkernmodell* 26; *Zentrale Orte* 26

1.2 Geschichte, Gesellschaft und Urbanisierung 27

1.2.1 Die urbanen Revolutionen 27

1.2.1.1 Die urbanen Revolutionen nach Lefebvre 27

1.2.1.2 Die urbanen Revolutionen nach Soja 28

Produktion und Arbeitsteilung 29*; Machtverhältnisse und Zentralisierung* 29*; Zentralisierung und Vernetzung* 31

1.2.2 Urbanisierung in Europa, Lateinamerika und den USA 32

1.2.2.1 Europa 32

1.2.2.2 Lateinamerika 37

1.2.2.3 Nordamerika 41

1.2.2.4 Fordistische versus post- fordistische Entwicklungsvorstellungen 43

1.3 Globalisierung, Homogenisierung städtischer Strukturen und neuer Regulierungsarten des städtischen Lebens 45

1.3.1 Globalisierung und Produktion des Raumes 46

1.3.1.1 Harvey, Castells und die Produktion vom Raum 46

1.3.1.2 Soja, Produktion und Transformation von Räumen 49

1.3.1.3 Sassen und die neuen urbanen Räumlichkeiten 50

1.3.1.4 Die Stadt als generic city / Koolhaas 51
1.3.2 Zwei determinierende Aspekte der Globalisierung 52
1.3.2.1 Die Stadt als Raum der Aufwertung des Kapitals 52
Probleme der aktuelle Produktion und Transformation von Räumen 53*; Architektonische und strukturelle Ergebnisse der Globalisierung im metropolitanen Raum* 54*; Die Trennung des Wohnens als neue Regulierungsart des urbanen Lebens* 56*; Sojas Carceral Archipielago* 57*; Räumliche, soziale und wirtschaftliche Folgen des mit der Globalisierung verbundenen Wachstumsmusters* 59
1.3.2.2 Zusammenhang zwischen Urbanisierung und Globalisierung 61
1.3.2.3 Zusammenhang zwischen Globalisierung und Wohnen 62
1.3.3 Was ist eigentlich Suburbanisierung? 64
1.3.3.1 Suburbanisierung als Wachstumsmuster 65
1.3.3.2 Suburbanisierung als wirtschaftliche und sozialräumliche Organisation 67
Suburbanisierung der Armut 68*; Positive und negative Effekte der Suburbanisierung* 68*; „New Urbanism" als Alternative zur Suburbanisierung* 69

2. Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen 70

2.1 Die Metropolen Lateinamerikas und die Globalisierung: Homogenisierung der städtischen Strukturen 74

2.1.1 Die Konvergenztheorie 74
2.1.1.1 Gegen die Konvergenzthese 75
2.1.1.2 Globalisierung städtischer Probleme: „ Bringing the Third World Home" 77

2.2 Verstädterung der lateinamerikanischen Länder 79

2.2.1 Das Phänomen der Primatstädte 81
2.2.2 Ein zweites Phänomen: Hyperurbanisierung 82
2.2.3 Urbanisierungstheorien für Lateinamerika 83
Dependenztheorie 83*; Urban Bias* 84*; World System Theory* 84*; Periphere Urbanisierung* 85

2.3 Einflussfaktoren und Trends des Suburbanisierungsprozesses der lateinamerikanischen Metropolen 87

2.3.1 Industrialisierung, Globalisierung in den lateinamerikanischen Metropolen 87

2.3.2 Phase der unterstützten Industrialisierung 89
2.3.3 Öffnung der nationalen Wirtschaften: „Globalisierung“ 91

2.4 Suburbanisierung verschiedener lateinamerikanische Metropolen: Mexiko City, Buenos Aires, Santiago, Lima und Sao Paulo 95

2.4.2 Buenos Aires 100
2.4.3 Santiago de Chile 104
2.4.4 Lima 109
2.4.5 Sao Paulo 112
2.4.6 Gated communities, Folge der Kriminalität oder Globalisierungstrend? 116
2.4.7 Suburbanisierung: Ähnlichkeiten und Unterschiede 118
2.4.7.1 Suburbanisierung und „gated communities“ 119
2.4.7.2 Globalisierung und sozialräumliche Formen 121
2.4.7.3 Kriminalität und Verbreitung der „gated communities“ 122
2.4.7.4 Öffentliche vs. private Stadt 123
2.4.8 Modelle der lateinamerikanischen Metropole 124
Sjoberg preindustrial city 125*; Griffin und Ford traditionelle Struktur und Modernisierungsprozess* 125*; Crowley´s organische Mischung der Nutzungen* 125*; Idealschema Bähr, Mertins* 125*; Jüngeren Entwicklungsprozess Bosdorf, Bähr, und Janoschka* 125

3. Suburbanisierung in Bogotá 128

3.1 Bogotá im kolumbianischen Kontext 130

3.1.1 Liberalisierung der kolumbianischen Wirtschaft und Dezentralisierung 131
3.1.2 Steigerung der Primatstruktur Kolumbien 132
Primatstruktur und wirtschaftliche Entwicklung von Bogotá 133*; Primatstruktur und urbanes Bevölkerungswachstum in Bogotá* 133

3.2 Bogotá – Sabana 135

3.2.1 Bogotá 135
3.2.2 La Sabana de Bogotá 137
3.2.3 Großraum Bogotá 139

3.3 Drei Phasen der sozialräumlichen Organisation von Bogotá 140

3.3.1 Verdichtung zu einer kompakten Stadt: Anfang des 20 Jh. bis ca. 1945 141
3.3.2 Kreation der neuen Pole: 1945-1970 143

3.3.3 Verdichtung der Entwicklungspole (1970- bis Ende des 20 Jh.) 145

3.4 Übergang in Richtung einer neuen metropolitanen Struktur Bogotá - Sabana 147

3.4.1 Entwicklungsstrategien in der Jahundertwende und ihr Hintergrund 148
3.4.1.1 Die Dezentralisierung in Kolumbien 149
Administrative Aufteilung Kolumbiens 149
3.4.1.2 Einige Probleme im Verlauf der Dezentralisierung 150
3.4.1.3 Die Dezentralisierung und die territoriale Ordnung 150
3.4.1.4 Einige Probleme des Gesetzes LEY 388 153
3.4.1.5 Ein neues Dekret zur haltbaren Entwicklung von Bogotá - Sabana 153
3.4.2 Plan de Ordenamiento Terriotorial de Bogotá 154
3.4.3 Illustration zum Thema Suburbanisierung anhand der Annäherungen der POTs von Cota und Chía 156
Aus dem POT Cota: 156; *Auszüge des POT-Chía* 156
3.4.4 Auf dem Weg zu einer dezentralisierten Region? 159

3.5 Auswirkungen der Globalisierung auf den Suburbanisierungsprozess von Bogotá 164

3.5.1 Die Suburbanisierung von innen: Bogotá 164
3.5.1.1 Liberalisierung der Wirtschaft, ein Beispiel: Das UPAC 164
3.5.1.2 UPAC, Unsicherheit und „gated communities" in Bogotá – Sabana 165
Gewalt und Unsicherheit in Kolumbien 165; *Die Unsicherheit in der Stadt* 166; *Städtische Unsicherheit und Suburbanisierung des Wohnens* 166; *Unsicherheit und UPAC* 168; *Unsicherheit als Tatsache* 169
3.5.2 Suburbanisierung von Außen: La Sabana 170
3.5.2.1 Heterogenität des Grundbesitzes der Sabana 170
Blumenexport und die Verwandlung der Sabana de Bogotá 171; *Andere agrarwirtschaftliche Aktivitäten und die Industrie* 171
3.5.2.2 Grundbesitz, Produktion und Globalisierung 172

3.5.3 Suburbanisierung des Wohnens in Bogotá – Sabana 176
3.5.3.1 Der Wohnungsmarkt in Bogotá – Sabana 176
3.5.3.2 Pendlerbewegungen Bogotá - Sabana 200
3.5.3.3 Suburbanisierung des Wohnens und physische Struktur in La Sabana de Bogotá 202

4. Trends und Herausforderungen für die Stadtentwicklungsplanung in den lateinamerikanischen Städten am Beispiel von Bogotá 241

4.1 Trends der Suburbanisierung in Bogotá 242
Suburbanisierungsphase von Bogotá 242*; Der Suburbanisierungsprozess von Bogotá und die Globalisierung* 244*; Zwischen Blumenanbau und Wohnen* 246*; Suburbanisierung als Folge des Unsicherheitsgefühls in Bogotá* 246*; Schwacher Staat, Suburbanisierung und sozialräumliche Segregation* 246*; Die Suburbanisierung von Bogotá im Vergleich zu anderen Metropolen in Lateinamerika* 247
4.1.1 Herausforderungen und Empfehlungen für Bogotá 247
Konkrete Unternehmungen gegen die Vermarktung des Bodens der Sabana 247*; Über die Diskussion der Region Bogotá und die Suburbanisierung des Wohnens* 247*; Zur Diskussion über Ausdehnung oder Dezentralisierung von Bogotá* 248*; Eigene Strategien entwickeln, statt Modellen zu folgen* 250

4.2 Trends der Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen 250
Wirtschaftliche Entwicklung und Urbanisierung 250*; Globale Integration und lokale Fragmentierung* 251*; Die Vermarktung des Diskurses der Unsicherheit* 251*; Die Politik eines schwachen Staates* 251*; Produktion und Transformation der metropolitanen Räume im Rahmen der Globalisierung* 252*; In Bezug auf die Privatisierung des öffentlichen Raumes* 252*; Homogenisierung der metropolitanen Strukturen* 252*; Homogenisierung und Suburbanisierung* 253
4.2.1 Herausforderungen und Empfehlungen zur Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen 254
Die Herausforderung ihrer Regulierung 254*; Vernetzung und neue Technologien* 254*; Vernetzung mit der Umgebung* 254*; Artikulation von Theorie und Praxis* 254*; Die Rolle des privaten Sektors* 255

4.3 Zum allgemeinen Diskurs der Homogenisierung von städtischen Strukturen 255
Zu den Begriffen Konzepte und Modelle 256*; Zwischen Verstädterung und Urbanisierung* 256*; Die Rolle der Architektur und die Stadtplanung* 257

Abbildungen

Abb. 1 Lokalisierung und Bevölkerung der 20 analysierten Metropolen 9
Abb. 2 Vergleich verschiedener statistischer Daten für 20 Metropolen 10
Abb. 3 Stadt-Umland Vergleich des GDP und Quality of life index 11
Abb. 4 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 1 12
Abb. 5 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 2 13
Abb. 6 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 3 14
Abb. 7 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 4 15
Abb. 8 Vergleich der Bevölkerungsdichten 1 16
Abb. 9 Vergleich der Bevölkerungsdichten 2 17
Abb. 10 Ringmodell von Burgess 25
Abb. 11 Ringmodell von Hyot 25
Abb. 12 Sektorenmodell von Harris und Ullman 25
Abb. 13 Städtische Bevölkerung 100 - 2015 33
Abb. 14 Stadtentwicklung in der Zeit 34
Abb. 15 Die raumzeitliche Ebenen in der Industrialisierung und die Globalisierung 63
Abb. 16 Phasen der regionalen Entwicklung 66
Abb. 17 Lokalisierung und Bevölkerung der 5 lateinamerikanischen Metropolen 95
Abb. 18 Stadtentwicklung in der Zeit 96
Abb. 19 Mexiko City administrative Struktur 97
Abb. 20 Buenos Aires administrative Struktur 100
Abb. 21 Santiago de Chile administrative Struktur 104
Abb. 22 Lima administrative Struktur 109
Abb. 23 Sao Paulo administrative Struktur 112
Abb. 24 Modelle der lateinamerikanischen Stadt 127
Abb. 25 Lokalisierung Bogotá 130
Abb. 26 Administrative Struktur Bogotá 135
Abb. 27 Bogotá - Sabana - Cundinamarca 136
Abb. 28 Infrastrukturachsen und internen Konflikt in Cundinamarca 137
Abb. 29 Die 3 Ballungsräume von Bogotá 139
Abb. 30 Bogotá und Cundinamarca Bevölkerungswachstum 1995, 2005, 2015 140
Abb. 31 Bogotá 1932 141
Abb. 32 Bogotá 1970 143
Abb. 33 Bogotá 1991 145
Abb. 34 Bogotá und Cundinamarca Bevölkerungswachstum 2005-2010 2010-2020 147
Abb. 35 Ländliche Bevölkerung der Gemeinden der La Sabana de Bogotá 159
Abb. 36 Bevölkerung der Gemeindekerne der La Sabana de Bogotá 159
Abb. 37 Ländliche Bevölkerungsdichte der Gemeinden der La Sabana de Bogotá 160
Abb. 38 Städtische Bevölkerungsdichte der Gemeinden der La Sabana de Bogotá 160
Abb. 39 Anzahl der ländlichen Haushalte in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá 161
Abb. 40 Anzahl der städtischen Haushalte in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá 161
Abb. 41 Ländliche Sozial-Stratifizierung der Gemeinden der La Sabana de Bogotá 162
Abb. 42 Städtische Sozial-Stratifizierung der Gemeinden der La Sabana de Bogotá 162

Abb. 43 BIP der Gemeinden der La Sabana de Bogotá in kolumbianische Pesos 163
Abb. 44 Gesamte Grundstücksfläche nach Art in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá 173
Abb. 45 Grundstücks- und Eigentümmeranzahl in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá 174

Abb. 46 Zeiträume der Aufhebung der verfügbaren Daten der Projekte des Einfamilien und Reihenhäusermarktes in Bogotá-Sabana 177
Abb. 47 Zeiträume der Aufhebung der verfügbaren Daten der Projekte des Appartementmarktes in Bogotá-Sabana 178
Abb. 48 Einfamilien und Reihenhäuser: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá-Sabana 179
Abb. 49 Einfamilien und Reihenhäuser: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá 180
Abb. 50 Appartements: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá-Sabana 181
Abb. 51 Appartements: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá 182
Abb. 52 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá-Sabana 183
Abb. 53 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá 184
Abb. 54 Appartements: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá-Sabana 185
Abb. 55 Appartements: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá 186
Abb. 56 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten pro Estrato in Bogotá-Sabana 187
Abb. 57 Appartements: Einheiten pro Estrato in Bogotá-Sabana 188
Abb. 58 Appartements: Einheiten pro Estrato in Bogotá 189
Abb. 59 Einfamilien und Reihenhäuser: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá-Sabana 190
Abb. 60 Einfamilien und Reihenhäuser: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá 191
Abb. 61 Appartements: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá-Sabana 192
Abb. 62 Appartements: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá 193
Abb. 63 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 6 in Bogotá-Sabana 194
Abb. 64 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 5 in Bogotá-Sabana 195
Abb. 65 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 4 in Bogotá-Sabana 196
Abb. 66 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 3 in Bogotá-Sabana 197
Abb. 67 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 2 in Bogotá-Sabana 198
Abb. 68 Einfamilien und Reihenhäuser: Preis pro m2 in kolumbianischen Pesos in Bogotá-Sabana 199
Abb. 69 Appartements: Preis pro m2 in kolumbianischen Pesos in Bogotá-Sabana 199
Abb. 70 Pendlerbeziehungen Bogotá-Sabana 201
Abb. 71 Flugroute und Luftbilder Lokalisierung 202
Abb. 72 Flugroute 202
Abb. 73 Identifizierte Strukturen in Bogotá - Sabana 238
Abb. 74 Metropolitane Struktur von Bogotá 243
Abb. 75 Vergleich Shopping City Süd (Wien) - Centro Chía (Chía) 244
Abb. 76 Bogotá und die Phasen der regionalen Entwicklung 249

Tabellen

Tabelle 1 Merkmale der fordistischen und der postfordistischen Stadt 44
Tabelle 2 Verstädterungsgrade und Primatindex verschiedener Länder 79
Tabelle 3 Verstädterungsgrade nach Ländergruppen 79
Tabelle 4 Veränderungen der Zusammensetzung BIP von Bogotá in % 131
Tabelle 5 Durchschnittliche bebauten Einfamilien und Reihenhäuser pro Jahr in Bogotá-Sabana 177
Tabelle 6 Durchschnittliche bebauten Appartements pro Jahr in Bogotá-Sabana 178
Tabelle 7 Summe der Projekte mit Einfamilien und Reihenhäuser in Bogotá-Sabana 184
Tabelle 8 Summe der Einheiten Einfamilien und Reihenhäuser (Projekte) in Bogotá-Sabana 190
Tabelle 9 Anzahl der Einfamilien- und Reihenhäuser nach Projektgröße in Bogotá-Sabana 199
Tabelle 10 Anzahl der Projekte mit Einfamilien- und Reihenhäuser nach Projektgröße in Bogotá-Sabana 199
Tabelle 11 PKW und Busspassagierenzahl Bogotá-Sabana pro Tag 201
Tabelle 12 La Sabana de Bogotá und die globalisierte Suburbanisierung 245

Luftbilder

Bild A1: Gemeinde von Chía 204
Bild A2: Gemeinde von Cajicá 205
Bild A3: Gemeinde von Cajicá 206
Bild A4: Gemeinde von Cajicá 207
Bild A5: Gemeinden von Cajicá und Zipaquirá 208
Bild A6: Gemeinde von Zipaquirá 208
Bild A7 Gemeinde von Zipaquirá 209
Bild A9: Gemeinde von Zipaquirá 210
Bild A8: Gemeinde von Zipaquirá 210
Bild A10: Gemeinde von Gachancipá 211
Bild A11: Gemeinde von Gachancipá 212
Bild A12: Gemeinde von Tocancipá 213
Bild A14: Gemeinde von Sopó 214
Bild A13 Gemeinde von Tocancipá 214
Bild A16: Gemeinde von Sopó 215
Bild A15: Gemeinde von Sopó 215
Bild A17: Gemeinde von Cajicá 216
Bild A18: Gemeinde von Cajicá 217
Bild A19: Gemeinde von Cajica 218
Bild A20: Gemeinde von Cajicá 219
Bild A21: Gemeinde von Cajicá 220
Bild A22: Gemeinde von Cajicá 221
Bild A24: Gemeinde von Cota 222
Bild A23: Bogotá 222
Bild A25: Gemeinde von Cota 223
Bild A26: Gemeinde von Cota 224
Bild A27: Gemeinde von Cota 225
Bild A28: Gemeinde von Cota 226
Bild A29: Gemeinde von Cota 227
Bild A30: Gemeinde von Cota 227
Bild A32: Gemeinde von Cajicá 228
Bild A31: Gemeinde von Cajicá 228
Bild A34: Gemeinde von Cajicá 229
Bild A33: Gemeinde von Cajicá 229
Bild A35: Gemeinde von Cajicá 230
Bild A36: Gemeinde von Cajicá 231
Bild A37: Gemeinde von Cajicá 232
Bild A38: Gemeinde von Chía 233
Bild A39: Gemeinde von Chía 234
Bild A40: Gemeinde von Chía 235
Bild A41: Gemeinde von Chía 235
Bild A42: Gemeinde von Chía 235
Bild A43: Gemeinde von Chía 236
Bild A44: Gemeinde von Cota 237
Bild A45: Geminde von Cota 237

Quelle Luftbilder: Foto Rudolf S.A Bogotá, Kolumbien
Aufnahmen: Sebastián Schrimpf und Frans González

Einleitung

Immer wenn ich in ein Flugzeug einsteige und von einer Stadt abfliege oder in einer Stadt lande, bewundere ich ihre Struktur. Ich sehe Blöcke, Bauten und Straßen, die irgendwann an Dichte verlieren und in ihrer Umgebung verschwinden. Ich versuche zu begreifen, wie sich ihre Struktur an die umliegende Landschaft anpasst. Ich möchte gerne verstehen, warum sie sich in dieser oder jener Form entwickelt. Die Neugier ist natürlich umso größer, wenn ich über Bogotá, meine Heimatstadt, fliege. Von oben betrachtet ähnelt sie anderen Städten, und doch gibt es so viele Unterschiede. Die globalen Prozesse beeinflussen alle Städte und dementsprechend werden ihre Stadtbilder immer ähnlicher. Aber was passiert wirklich in dieser scheinbaren Homogenität? Welche Faktoren diktieren solche Ähnlichkeiten? Sorgt die Globalisierung selbst dafür, oder sorgen wir Architekten und Stadtplaner dafür, indem wir einfach fremde Modelle und Entwicklungsmuster übernehmen? Diese Übernahme trägt dazu bei, dass der reale Maßstab, die Struktur und die Dynamiken von Bogotá nicht berücksichtigt werden. Dasselbe geschieht mit ihrem Suburbanisierungsprozess. In diesem Zusammenhang habe ich mich im Laufe meines Architektur- und Stadtplanungsstudiums und in meinem Berufsleben immer wieder mit Bogotá beschäftigt und bin der Meinung, dass im Kontext der Stadtplanung von Bogotá der Maßstab dieser Stadt und ihr Suburbanisierungsprozess nicht richtig wahrgenommen werden, was zu falschen planerischen Entscheidungen führt. Bogotá weist keine charakteristischen Suburbanisierungsprozesse auf, die durch die Globalisierung ausgelöst werden, sondern befindet sich eher in einer frühen Phase der Suburbanisierung, die von globalen Einflüssen geprägt ist. Standardisierte Diskurse wie der, einer weltweiten Homogenisierung der Strukturen von Metropolen Dank des Einflusses der Globalisierung sind auf Bogotá nicht direkt übertragbar.

Bogotá ist im Vergleich zu anderen Metropolen eine sehr dichte und kompakte Stadt, welche ihre administrativen Grenzen noch nicht einmal überschritten hat. Auch wenn man die 1,2 Millionen Einwohner ihrer Umgebung La Sabana dazurechnet, schafft Bogotá die von der UN (United Nations) festgelegte Grenze (10 Millionen Einw.) für eine Megastadt nicht: Standardisierte Stadtbegriffe wie Megastadt, Macropole, Megápolis usw. tragen dazu bei, dass der reale Maßstab, die Struktur, die diese Stadt mit ihren Großraum bildet, sowie die Dynamiken die hier stattfinden, nicht berücksichtigt werden.

Diese Bemerkung stellt den ersten grundlegenden Ansatz der vorliegenden Arbeit dar. Der zweite besteht darin, die Faktoren, die heutzutage alle Städte auf der Welt beeinflussen und dementsprechend Ähnlichkeiten diktieren, zu identifizieren. Der dritte grundsätzliche Ansatz beschäftigt sich mit der Betrachtung dieser Faktoren bei lateinamerikanischen Städten. Bei den ersten drei Ansätzen stehen zwei Schwerpunkte in Wechselwirkung: sozioökonomische Dynamiken und physische Stadtentwicklung. Der Sinn der Arbeit ist Zusammenhänge zu thematisieren und zu konfrontieren.

Im vierten Ansatz werden diese Schwerpunkte empirisch in Bogotá und ihre Umgebung La Sabana analysiert, um in Bogotá die im Rahmen dieser Arbeit erlangten Erkenntnisse konkretisieren zu können. Es handelt sich bei dieser Arbeit um einen Versuch generelle theoretische Sichten durch einen Zoom ins Detail mit der Realität zu konfrontieren: Die Betrachtung reicht von Städten der Welt über Städte in Lateinamerika bis hin zu konkreten Betrachtung von Bogotá-Sabana.
Inwiefern dehnt sich Bogotá in die Umgebung aus? Welcher ist dann der reale Maßstab des Suburbanisierungsprozesses von Bogotá und welche Faktoren verursachen und beeinflussen ihn? Die Frage ist also, nach welchen Gesetzen sich Bogotá in seine Umgebung ausdehnt. Um diese Fragen zu beantworten, wird in Teil I die Suburbanisierung als Prozess in einen generellen und globalen Kontext gestellt. Dabei werden in erster Linie die Faktoren erkannt, welche den Suburbanisierungsprozess in den verschiedenen Städten global beeinflussen. In Teil II werden diese Faktoren dann anhand von lateinamerikanischen Städten analysiert. Schließlich gelange ich in Teil III zu Bogotá.

Zuerst betrachte ich in Teil 1 anhand verschiedener Theorien zur gegenwärtigen Entwicklung der Städte im Rahmen der Globalisierung die Faktoren, welche den Suburbanisierungsprozess der Städte beeinflussen. Die erste Frage, welche im Laufe der Arbeit entsteht, ist: Warum laufen in verschiedene Städte in der Welt ähnliche oder auch unterschiedliche Prozesse ab, und was sorgt dafür? Aufgrund der Nutzung von gleichartigen Technologien und Märkten entsteht eine Verallgemeinerung und Standardisierung sowie eine weltweite Annäherung der städtischen Strukturen. Heutzutage wird dies durch die Globalisierung verstärkt. Globalisierung bedeutet nicht nur die Expansion der kapitalistischen Gesellschaft, sondern auch die Expansion ihrer Lebensweisen. Generell ist dem aber entgegen zu halten, dass gerade die Suburbanisierung der verschiedenen Städte unter sehr verschiedenen kulturellen Rahmenbedingungen beginnt. Die sozialen, wirtschaftlichen und vor allem die kulturellen Aspekte innerhalb dieser Prozesse führen zu unterschiedlichen Interpretationen der städtischen Strukturen.
Aus den recherchierten Theorien lässt sich auf den ersten Blick erkennen, dass die globalen Prozesse sowohl den Stadtkern, die Peripherie als auch die Region einer Stadt beeinflussen. In diesem Zusammenhang wird der Suburbanisierungsprozess der Städte von 2 globalen Faktoren stark geprägt: die Entstehung großer Büroflächen und die private Entwicklung von „gated communities“ für die mittleren und höheren Sozialschichten.
Die Suburbanisierung des Wohnens in Form von „gated communities“ bedeutet weltweit die Einbeziehung des Wohnens in die wirtschaftliche Dynamik der Kapitalakkumulation, die Fragmentierung der Gesellschaft in konsumbedingte Lebensstile und dementsprechend die private Produktion von Räumen. Es entsteht dabei eine neue Form der Regulierung des urbanen Lebens. Diese Arbeit beschäftigt sich daher nicht primär mit den physischen und architektonischen Charakteristiken der einzelnen Wohnsiedlungen oder ihren Mauern und Grenzen. Das Interesse liegt bei den realen Dynamiken für ihre Entstehung. Es ist nämlich fraglich, ob die verschiedenen theoretischen Ansätze, wie z.B. postmoderne Stadtentwicklung und globalisierte Regulierungsformen, überhaupt die Entstehung solcher Wohnsiedlungen in Bogotá erklären.

In Teil II werden diese Ansätze anhand verschiedener Studien für eine Gruppe von 5 lateinamerikanische Metropolen (Mexiko City, Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima und Sao Paulo) hinterfragt. Zeigen die lateinamerikanischen Städte einen ähnlichen Suburbanisierungsprozess? Die Studien zeigen, dass alle diese Städte ein viel höheres Wachstum der Peripherie als der innenstädtischen Bereiche charakterisiert. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Suburbanisierungsprozess quer durch Lateinamerika homogen verläuft. So kann man z.B. zwischen stark polarisierten und relativ homogenen Stadtstrukturen, sowie zwischen monofunktionalen (Wohnen) oder multifunktionalen Suburbanisierungstendenzen (Wohnen, Arbeiten) unterscheiden.

Auch unterscheidet sich der Grad der Suburbanisierung des Wohnens in gesperrten Wohnsiedlungen zwischen den analysierten Städten sehr.
Welcher ist dann der reale Maßstab des Suburbanisierungsprozesses von Bogotá und welche Faktoren verursachen und beeinflussen ihn? Aus der Konfrontation meiner empirischen Studie zu Bogotá mit den theoretisch analysierten Ebenen zum Suburbanisierungsprozess der Städte im Rahmen der Globalisierung und dem Suburbanisierungsprozess der lateinamerikanischen Städte lässt sich Folgendes feststellen: Die globalen Prozesse betreffen vorwiegend die interne Struktur von Bogotá und haben nur eine minimale Auswirkung auf ihren Suburbanisierungsprozess. Es stimmt, dass die globalen Prozesse die Umgebung von Bogotá radikal verändert haben. Diese Veränderungen hängen aber nicht unmittelbar mit einem Metropolisierungsprozess oder der Entstehung von neuen Bürozentren zusammen, sondern lassen sich auf die Entwicklung des Blumenanbaus für den Export zurückführen.
Der Blumenanbau hat dazu beigetragen, die frühe Suburbanisierung des Wohnens in gesperrten Siedlungen, die durch ein wachsendes Unsicherheitsgefühl im Stadtkern von Bogotá entstand, zu bremsen. In diesem Zusammenhang hat die Globalisierung in gewisser Hinsicht die Suburbanisierung von Bogotá kontrolliert und nicht vorangetrieben. Der Aufschwung der gesperrten Wohnsiedlungen kann mit der Globalisierung verbunden werden, in dem die Unsicherheit zu Unterstützung der Marktstrategien der Bauträger wurde. Wichtig ist nicht die Ursachen der Unsicherheit zu bekämpfen, sondern ein Produkt, das Sicherheitsgefühl vermittelt, zu verkaufen. Ob hier diese Produktion von privaten Räumen mit der Globalisierung direkt verbunden ist, steht nicht fest.

Bogotá ist eine stark polarisierte Stadt. Die soziale Segregation spiegelt sich in einer klaren Nord - Süd Trennung der verschiedenen Sozialschichten wider. Die soziale Oberschicht siedelt sich seit Mitte des 20. Jh. tendenziell im Norden der Stadt an, während die ärmeren Schichten im Süden zu finden sind. Die Suburbanisierung des Wohnens bedeutet die weitere zerstreute Ausdehnung dieses Wachstumsmusters. In La Sabana herrschen kleine Wohnsiedlungen (unter 100 Einheiten) vor, welche sich mit dem Blumenanbau um Raum in diesem Bereich streiten. Die Anzahl von Projekten und ihre Größe wachsen dennoch seit Ende des letzten Jahrhunderts sehr schnell. Es ist jedoch hervorzuheben, dass diese Projekte immer noch den Maßstab von monofunktionalen „gated communities“ behalten und keine multifunktionalen und privaten Kleinstädte sind. Dass die gesperrten Wohnsiedlungen den unbegrenzten marktbedingten Boden- und Naturressourcenkonsum und die Fragmentierung des suburbanen Raumes bedeuten, ist klar. Es handelt sich aber eher um eine frühere Suburbanisierungsphase, welche von der Globalisierung geprägt ist, und nicht um eine durch die Globalisierung bedingt Suburbanisierungsphase, oder Postsuburbanisierungsphase. Genau hier liegt das Potential für die zukünftige Entwicklung von Bogotá - Sabana. Bogotá - Sabana steht derzeit genau an einer Kreuzung möglicher Zukunftswege: Die Realität der Stadt zu verstehen und dementsprechend den Pfad zu seiner eigenen Entwicklung zurück zu finden, oder zu erlauben, dass die globalen Einflüsse, vertreten durch den Immobilienmarkt und die Planungslosigkeit des Staates, einfach die zukünftige Entwicklung bestimmen.

Mein Versuch, Bogotá in den Kontext urbaner Theorien zu positionieren und sie mit anderen Städten zu vergleichen bringt mich zur Schlussfolgerung, dass sich der Suburbanisierungsprozess von Bogotá nicht durch diese beschreiben lässt. Trotzdem werden diese Theorien und gängigen Begriffe wie Megastadt, Globalisierung, Metropolisierung usw., wenn man sie studiert, und mit ihnen plant, übernommen. Die Globalisierung treibt demnach nicht nur objektive Prozesse wie die wirtschaftliche Liberalisierung oder die Deregulierung des Staates und die Kontrolle und die Planungsprozesse an, sondern beeinflusst mit neuen Stadtideen, ihre Lebensformen und auch die subjektiven Prozesse der Gesellschaft. Sie prägt unser Bild der Stadt und dementsprechend unsere Aktionen.

Um die Region um Bogotá nachhaltig planen zu können ist es notwendig folgende Aspekte zu berücksichtigen: den realen Maßstab, die Struktur, die diese Stadt mit ihren Großraum bildet, und ihre sozialen und wirtschaftlichen Dynamiken. Ich behaupte, dass die Übernahme von standardisierten Begriffen und Theorien dazu beiträgt, dass der reale Maßstab, die Struktur und die Dynamiken von Bogotá nicht berücksichtigt werden. Schließlich drängt sich im Kontext der gesamten Arbeit die Frage auf, ob die globalen Prozesse selbst dafür sorgen?
Oder sorgen wir überhaupt als Gesellschaft für dieses Bild, indem wir einfach Modelle und Entwicklungsmuster der Städte der entwickelten Länder übernehmen, in der Hoffnung, dass wir uns, indem wir diesen Modellen folgen, auch entwickeln werden?
Diese zwei Fragen leiten zu einer letzten Frage, welche über diese Arbeit hinausgeht und mit der ich sie gerne beende: Was ist eigentlich Entwicklung?

1. Konzepte und grundlegende Begriffe

1.1 Konzepte

Die Not hat die Stadt gebildet, als wir keine schnellen und universellen Transportmedien hatten, und als wir keine anderen Verbindungsmedien als gezählte personelle direkte Kontakte hatten. So wurde die Stadt zu einem großen Versammlungsort, das große Zentrum, die unmittelbare Quelle des Reichtums und der Macht der menschlichen Entwicklung.[1]

1.1.1 Die Stadt als Netz und Muster

Es existieren mehrere Begriffe, um die Stadt und ihre Prozesse zu definieren. Warum aber wird der Begriff Stadt sowohl für einen winzigen Fleck wie Jerusalem im zweiten Millennium v. Chr. mit ungefähr 1.500 Einwohnern, als auch für heutige Megastädte wie New York, Sao Paulo, Paris, London, Mexiko City oder Buenos Aires mit ihren Millionen Einwohnern verwendet? Eine erste Möglichkeit diese Frage zu beantworten ist die Stadt als Form zu betrachten; zu sagen, dass Städte immer noch geometrische Formen sind, die außer ihrer unterschiedlichen Größe und Beschaffenheit strukturelle und formelle Eigenschaften besitzen, welche notwendigerweise ausreichend für Ihre Definition als solche sind. Dieser Ansatz wird von Geographieprofessor Juval Portugali (Faculty for Humanities, Tel Aviv University, Ramat Aviv, Israel) die „Aristotelische Stadt" genannt.

„Hippodamos von Milet wurde von Aristoteles als Schöpfer einer politischen Theorie gewürdigt: Er bestimmte für seinen Staat die Zahl von 10.000 Bürgern und teilte ihn in drei Teile: Einen Teil bildeten die Handwerker, den zweiten die Bauern, und den dritten Teil sollten die waffentragenden Krieger bilden. Auch das Land teilte er in drei Teile, sodass ein Teil für die Kultur, der zweite für öffentliche Zwecke und der dritte als Privateigentum bestimmt waren." Er gilt auch als der Erfinder der „Gleichmäßigen Aufteilung der Stadt."[2]

Eine zweite Möglichkeit ist, die Stadt als Netz zu betrachten, das sich in Zeit und Raum ausdehnt. Diese Sicht stammt ursprünglich aus Wittgensteins Theorie für Konzepte und Kategorisierung: „Die Stadt von Wittgenstein." (Wittgenstein 1953) Eine dritte Möglichkeit ist laut Portugali, die Stadt zwar als Netz zu betrachten, aber als ein Netz, in dem gewisse Elemente typischer oder grundlegender sind als andere.[3] Das klassische Konzept, das auf Aristoteles zurückgreift, behauptet, dass alle Komponenten eines Konzeptes zumindest eine oder mehrere gemeinsame Eigenschaften besitzen. Dies schafft die notwendigen und genügenden Voraussetzungen, um zwischen Mitgliedern und nicht Mitgliedern eines Konzeptes zu unterscheiden. Aus dieser Sicht kann behauptet werden, dass alle Städte notwendige und genügende Umstände besitzen, um sie Städte zu nennen. Eine Ansicht, die in vielen Versuchen Städte zu definieren enthalten ist. Sie umfasst unter anderen die Versuche in den 1960er Jahren „Metropolitan Areas" zu definieren, wie zum Beispiel die MSA ((Metropolitan statistical area) in den USA, die FEA (Functional Economic Areas) und CUR (Consolidated Urban Regions) gemäß Vorschlag der Geographen der Chicagoschule. Die aristotelische Sicht der Städte ist möglicherweise die beherrschende Sicht und wird normalerweise als erwiesen angenommen.[4]

Eine der größten Herausforderungen der aristotelischen Sicht ist die Konzept- und Kategorienwahrnehmung von Wittgenstein, welche er als "Familienähnlichkeit" beschreibt. Um Wittgenstein besser zu verstehen, wird das Beispiel von Portugali übernommen, in dem er das Konzept „Spiel" in Wittgensteins Paragraph in das Konzept

1 Vgl. Z. Muxí, 2004 La arquitectura de la ciudad global Barcelona: Gustavo Gili, 72.
2 L. Benevolo, 1986 Die Geschichte der Stadt, Frankfurt, Main Campus-Verlag, 143.
3 Vgl. J. Portugali, 2000 Self-organization and the city, Springer series in synergetics, Berlin; New York: Springer, 10.
4 Ebd., 3 10-11.

„Stadt“ umwandelt.

Das Konzept Spiel der Familienähnlichkeit nach Wittgenstein (1953 / dt. 1977: 56-57):[5]

Betrachte z.B. einmal die Vorgänge, die wir »Spiele« nennen. Ich meine Brettspiele, Kartenspiele, Ballspiele, Kampfspiele, usw. Was ist all diesen gemeinsam? – Sag nicht: »Es muss ihnen etwas gemeinsam sein, sonst hießen sie nicht ›Spiele‹« – sondern schau, ob ihnen allen etwas gemeinsam ist. – Denn wenn Du sie beobachtest, wirst du zwar nicht etwas sehen, was allen gemeinsam wäre, aber Du wirst Ähnlichkeiten, Verwandtschaften, sehen, und zwar eine ganze Reihe. Wie gesagt: denk nicht, sondern beobachte! – z.B. die Brettspiele, mit ihren mannigfaltigen Verwandtschaften. Nun geh' zu den Kartenspielen über: hier findest Du viele Übereinstimmungen mit jener ersten Klasse, aber viele gemeinsame Züge lassen andere verschwinden, Wenn wir nun zu den Ballspielen übergehen, so bleibt manches Gemeinsame erhalten, aber vieles geht verloren. – Sind alle ›unterhaltend‹? Vergleiche Schach mit der Mühle oder gibt es überall ein Gewinnen und ein Verlieren oder einen Wettbewerb unter den Spielenden? Denke an die Patiencen. Bei Ballspielen gibt es Gewinner und Verlierer; aber wenn ein Kind den Ball an die Wand wirft und wieder auffängt, so ist dieser Zug verschwunden. Schau, welche Rolle Geschick und Glück spielen. Und wie verschieden ist Geschick im Schachspiel und Geschick im Tennisspiel. Denk nun an die Reigenspiele: besteht das Element der Unterhaltung, aber wie viele der anderen charakteristischen Züge sind verschwunden! Und so können wir durch die vielen, vielen anderen Gruppen von Spielen gehen, Ähnlichkeiten auftauchen und verschwinden sehen. Und das Ergebnis dieser Betrachtung lautet nun: Wir sehen ein kompliziertes Netz von Ähnlichkeiten, die ineinander übergreifen und kreuzen. Ähnlichkeiten im Großen und Kleinen.“

Wenn wir jetzt das Konzept „Spiel“ in Wittgensteins Paragraph in das Konzept „Stadt“ umwandeln, lesen wir folgendes:

Betrachte z.B. ein Mal die Entitäten, die wir »Städte« nennen. Was ist all diesen gemeinsam? – Sag nicht: »Es muss ihnen etwas gemeinsam sein, sonst hießen sie nicht ›Städte‹« – sondern beobachte, ob ihnen allen etwas gemeinsam ist. – Denn wenn Du sie beobachtest, wirst Du zwar nicht etwas sehen, was allen gemeinsam wäre, aber Du wirst Ähnlichkeiten, Verwandtschaften, sehen, und zwar eine ganze Reihe. Wie gesagt: denk nicht, sondern beobachte – Schau z.B. die nordamerikanischen Städte an, mit ihren großen Flächen, Innenstadt und Stadtumland sowie ihrer Architektur. Nun geh zu den europäischen Städten über: hier findest Du viele Übereinstimmungen mit jener ersten Klasse, aber viele gemeinsame Züge verschwinden, andere treten auf. Wenn wir nun zu den anderen westlichen Städten übergehen, so bleibt manches Gemeinsame erhalten, aber vieles geht verloren. – Sind sie alle ›ähnlich? Viele gemeinsame Züge treten auf, aber viele verschwinden auch. Bestehen alle aus Innenstadt, Vorstadt und Stadtumland? Und man kann andere Städte gleich analysieren; man kann sehen wie Ähnlichkeiten auftreten und verschwinden. Und das Ergebnis dieser Betrachtung lautet nun: Wir sehen ein kompliziertes Netz von Ähnlichkeiten, die ineinander übergreifen und kreuzen. Ähnlichkeiten im Großen und Kleinen.[6] (Eigene Übersetzung)

Die Stadt von Wittgenstein ist ein komplexes Verbindungsnetz, das sich in Raum und Zeit ausdehnt. Ein komplexes Netz von Entitäten, die in einem bestimmten Raum und zu einer bestimmten Zeit als Städte wahrgenommen werden, da sie Eigenschaften von vorherigen Entitäten besitzen. Entitäten, die in ihrer Zeit als Städte wahrgenommen wurden, wegen der Eigenschaften die sie gemeinsam besaßen. So geschieht es generell mit der Stadt als Konzept, mit jeder Stadt, ebenso wie in der Sprache allgemein.[7] Wittgenstein schrieb, unsere Sprache kann als eine Stadt gesehen werden, während Christopher Alexander (1979) behauptet, Städte, Gemeinde, und Metropolen seien Produkte einer Mustersprache.[8] Sowohl als Verbindungsnetz von Entitäten oder als Produkt einer Mustersprache vereinen die Städte Strukturen und Prozesse, die ihre Klassifizierung erlauben. Dennoch

5 Wittgenstein 1953: Spiel Familienähnlichkeit in E. Martens, 2000 Ich denke, also bin ich, Grundtexte der Philosophie, München: Beck, 228-29.
6 Vgl. Portugali, Self-organization and the city, 6
7 Vgl. Ebd,., 3 12.
8 Vgl. Ebd., 3 17.

schließen die Klassifizierungen verschiedene Faktoren aus, die jede Stadt von den anderen unterscheidet.
Sind Städte unterschiedliche Produkte einer Mustersprache? Welche ist ihre Natur in den letzten 50 Jahren gewesen? (...) *„"Stadt" ist keine universelle, sondern eine historische Kategorie, die je nach gesellschaftlicher Situation neu definiert wird."*[9] Deswegen existiert immer noch keine wissenschaftliche Übereinstimmung zur Definition der Stadt als solche; um die Entwicklung der Städte besser analysieren zu können und im Versuch diese als Muster zu vergleichen, existieren verschiedene Theorien und Modelle. Letztere verstehen oft die Stadtentwicklung als wirtschaftliche Entwicklung.

1.1.2 Grundlegende Begriffe

„Es ist misslich Grenzen zu ziehen, wo keine vorhanden sind, und Unterscheidungen oder Klassifizierungen zu versuchen, wo sich überall nur Übergänge oder unerwartete Wechsel feststellen lassen."[10]

1.1.2.1 Vergleich von 20 Metropolen

Der Ausgangspunkt für die Diskussion der Stadt als Begriffe ist eine weltweite vergleichende Analyse von 20 Städten:

Los Angeles, New York, Chicago,
London, Paris, Wien, Berlin, Milan,
Mumbai, Cairo,
Tokio, Shanghai,
Johannesburg,
Santiago de Chile, Buenos Aires, Mexiko City, Sao Paulo,
Lima, Caracas und Bogotá.

Sinn dieser Analyse ist es die Uneinheitlichkeiten unter den Begriffen und Konzepten der Stadt als solcher in Frage zustellen.
Von den genannten Städten gehören gemäß UN Definition (über 10 Millionen Einwohner) 12 zur Kategorie der Megastädte: Los Angeles, New York, Chicago, London, Paris, Mumbai, Cairo, Tokio, Shanghai, Buenos Aires, Mexiko City und Sao Paulo. (siehe Abbildung 1)

Wenn man die Verteilung der Bevölkerung in der Kernstadt und ihrem Umland betrachtet, lässt sich festlegen dass der Begriff Megastadt wenig mit den jeweiligen Charakteristiken der Städte zu tun hat. Ähnlich geschieht es mit den internen Dynamiken wie in der Abbildung 2 zu sehen ist.
Diese Abbildung zeigt die Unterschiede zwischen Fläche, Einwohnerzahl und Dichte der Kernstädte und ihres Umlands sowie die Bevölkerungs- Wachstumstendenz zwischen 1975er und 2015. Im unteren Teil der Abbildung werden Einkommen der Bevölkerung, BIP der Kernstadt und der „Quality of Life Index"[11] gezeigt.
Zuletzt steht der Urbanisierungsgrad ihres Landes.

9 C. Schmidt, 2005 Stadt, Raum und Gesellschaft, Sozialgeographische Bibliothek, Band 1, Geographie München: Franz Steiner Verlag, 27.
10 T. Sieverts, 2004 Mitten am Rand : auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft, Zwischenstadt; Band. 1 Wuppertal: Müller + Busmann, 55.
11 Der Quality of Life Index wird von Imercer („global leader for trusted human capital services and products" www.imercer.com) leitet sich aus 39 Determinanten, die in Kategorien eingeordnet werden: wirtschaftliche Umgebung, Konsumprodukte, Wohnungsbeschaffung, medizinische Aspekte, Umwelt, politische und soziale Umgebung, Versorgungseinrichtungen und Transport, Freizeit und Erholung, Ausbildung und soziokulturelle Umgebung. New York gilt als Basisstadt mit 100 Punkten. Die Städte die über 100 Punkte haben, besitzen eine höhere allgemeine Lebensqualität als New York, und je niedriger die Punktzahl, desto niedriger die Lebensqualität. Quelle: imercer.com

Abb. 1 Lokalisierung und Bevölkerung der 20 analysierten Metropolen

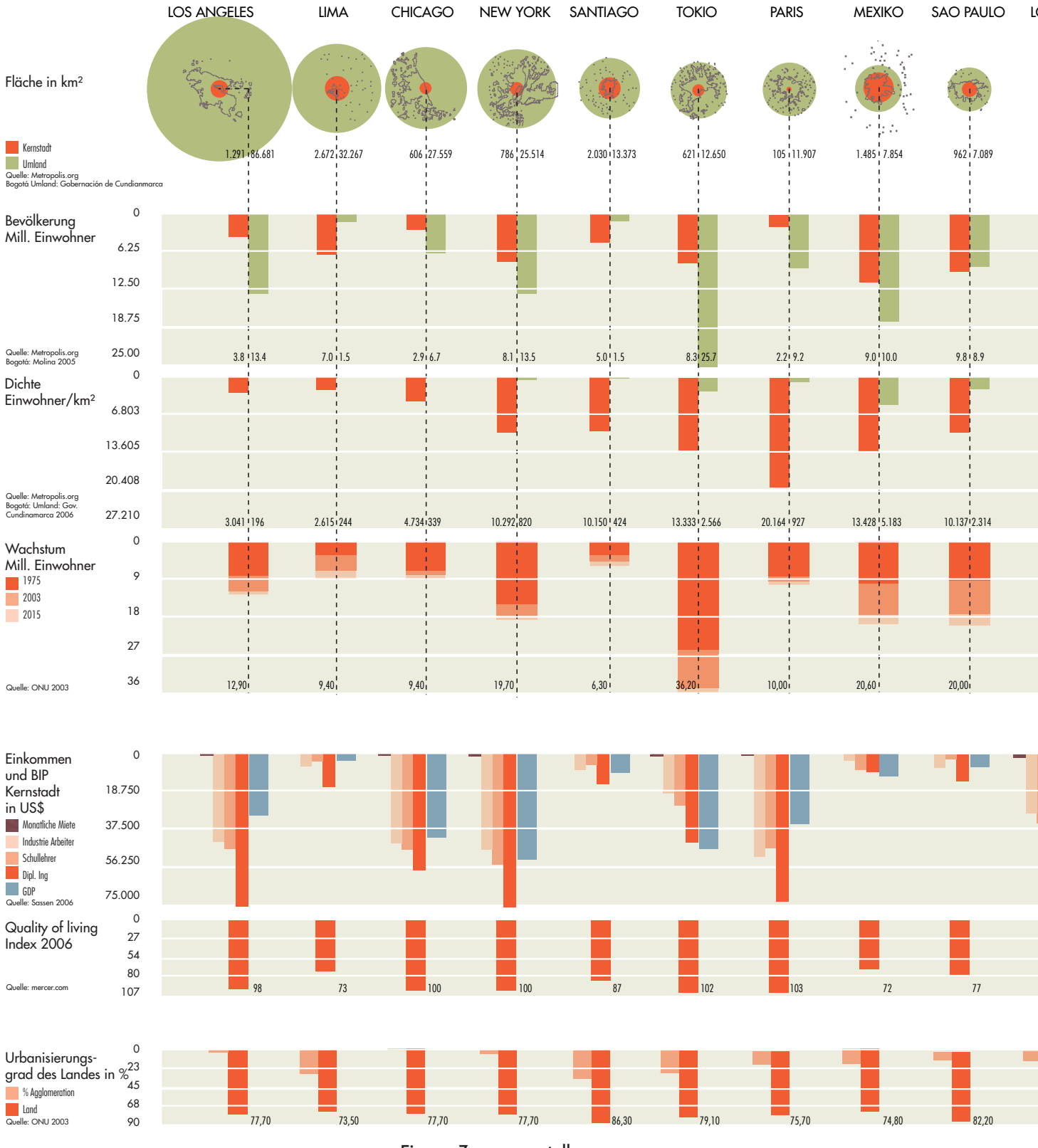


Eigene Zusammenstellung

Im Vordergrund steht die Begrenzung zwischen Kernstadt und Umland, welche zeigt, dass die verglichenen Städte verschiedene Stadtstrukturen aufweisen.
Weiterhin ergibt sich die Diskussion über die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Städte und ihrer Verbindung mit dem Umland der Stadt.

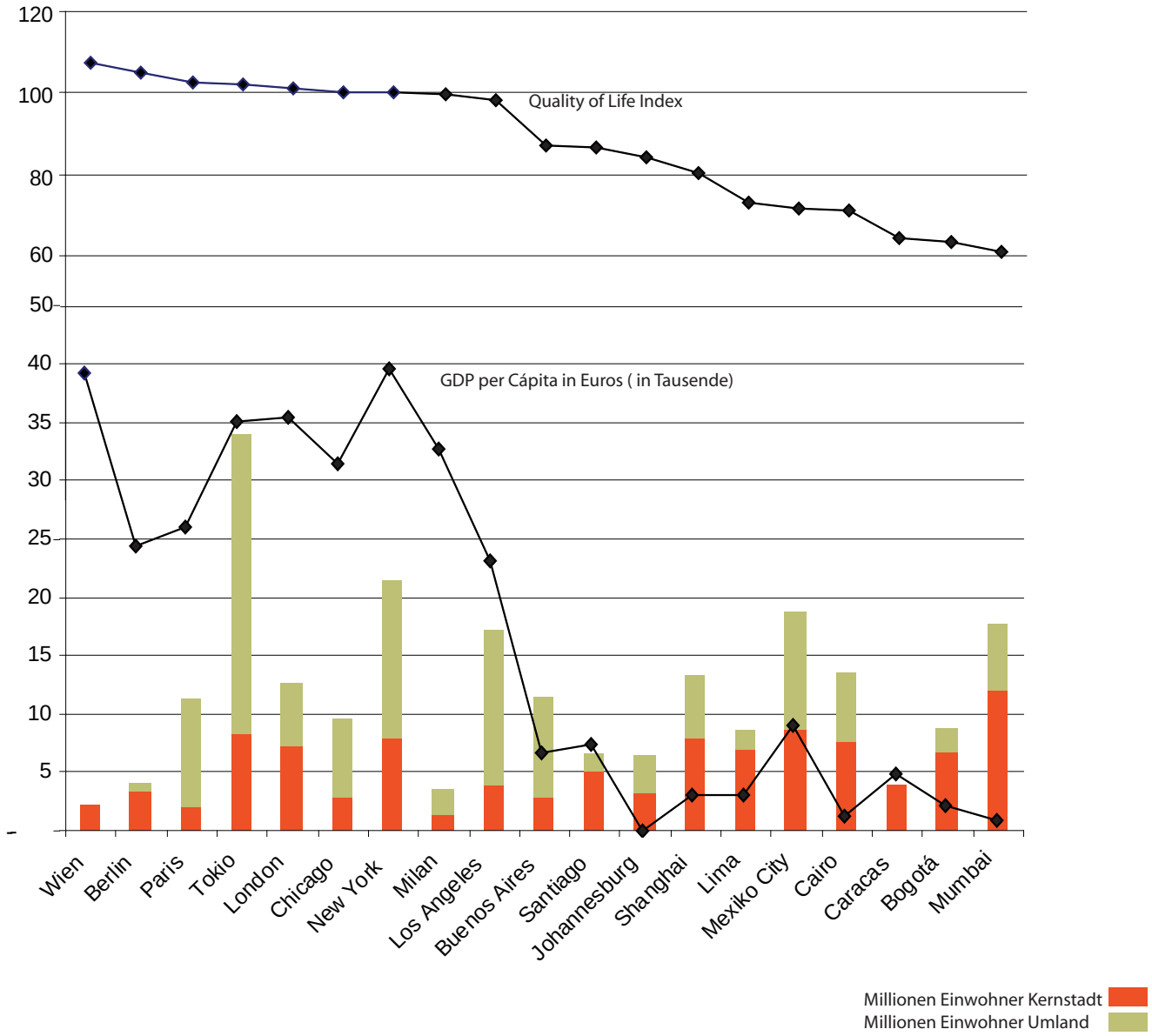
Der Vergleich der Stadt- Umland Bevölkerungsverteilung bezüglich BIP pro Einwohner der Stadt und dem Quality of Life Index (Abbildung 3) weißt darauf hin, dass die Megastädte mit gleichmäßigerer Bevölkerungsverteilung zwischen Kernstadt und Umland ein höheres BIP und einen Qualitiy of Life Index aufzeigen: im Gegensatz zu den Städten mit verstärkter Bevölkerungskonzentration in der Kernstadt, welche geringere BIP und Quality of

Abb. 2 Vergleich verschiedener statistischer Daten für 20 Metropolen



Eigene Zusammenstellung

Abb. 3 Stadt-Umland Vergleich des GDP und Quality of life index

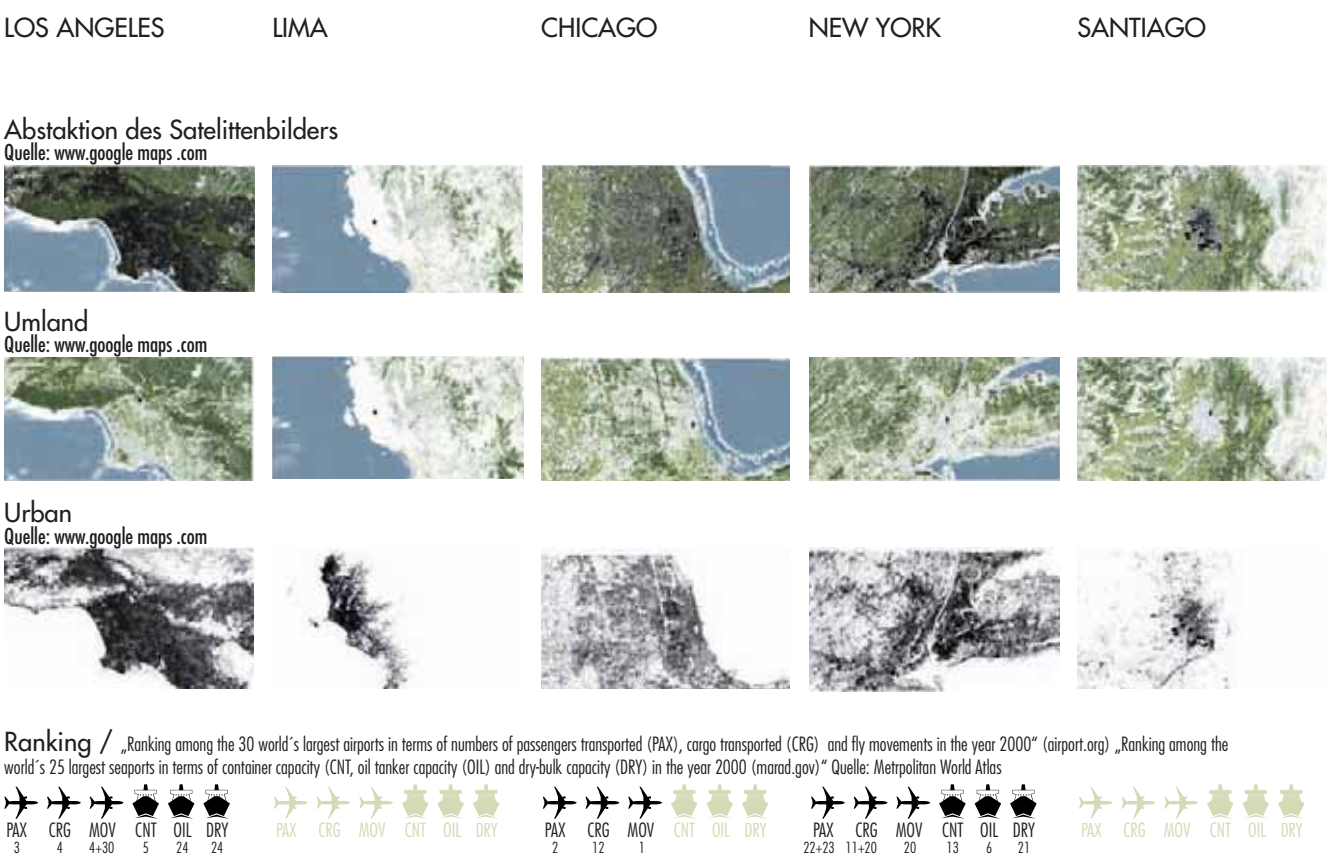


Life Indexe aufweisen. Ausnahmen sind Wien und Berlin, welche die geringste Einwohnerzahl aufweisen.

Quellen: imercer.com, metropolis.org, Sassen 2006 / Eigene Zusammenstellung

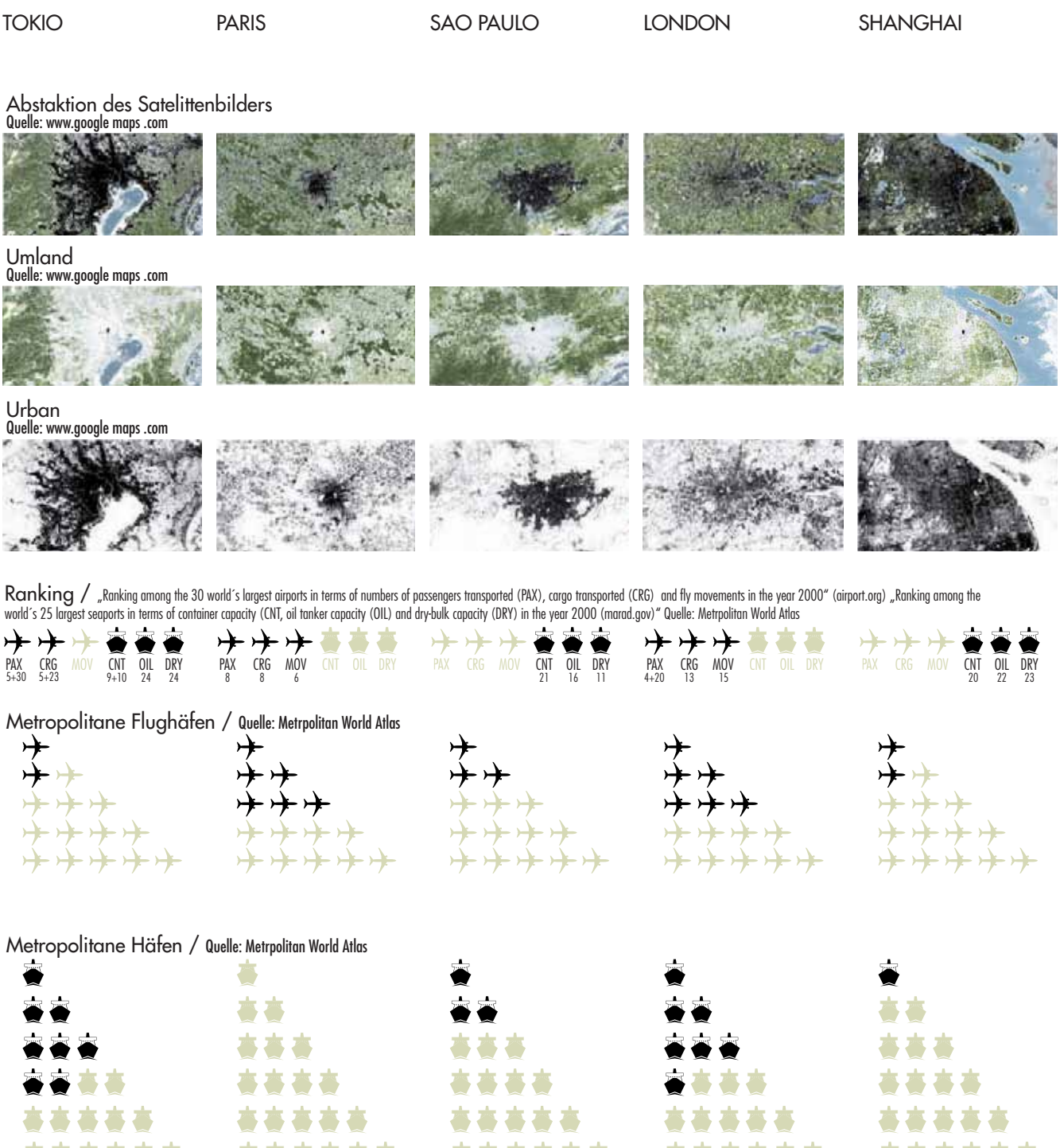
Die Abbildungen 4,5,6 und 7 zeigen eine Abstraktion der Satellitenbilder der analysierten Städte um einen Überblick ihrer gesamten Struktur, Lage und Topographie darzustellen. Im unteren Teil der Abbildungen befindet sich die Anzahl von Häfen sowie Flughäfen für jede Stadt. Zuletzt ermöglichen die Abbildungen 8 und 9 den Vergleich der Stadt- Umland Einwohnerdichte, sowie ihren Schnitt, um hervorzuheben, dass die Dichte kein homogenes Konzept ist. Weiterhin hilft die graphische Darstellung dazu, dass jede Definition und jedes Konzept nur ein Teil der Realität illustriert. Nur die 20 analysierten Städte anhand der genannten Definitionen einzuordnen ist sehr schwierig.

Abb. 4 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 1



Eigene Zusammenstellung

Abb. 5 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 2



Eigene Zusammenstellung

Abb. 6 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 3

MUMBAI BUENOS AIRES MEXIKO JOHANNESBURG MILAN

Abstaktion des Satelittenbilders
Quelle: www.google maps .com



Umland
Quelle: www.google maps .com

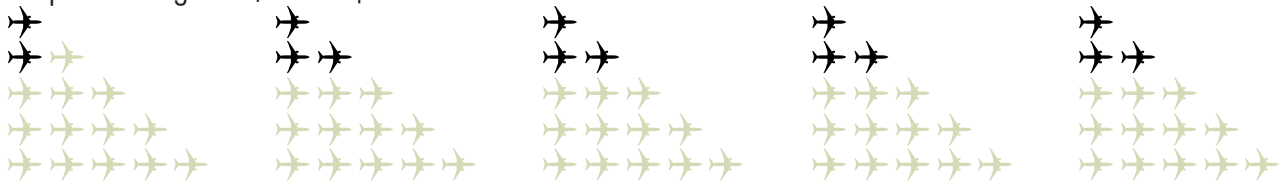


Urban
Quelle: www.google maps .com

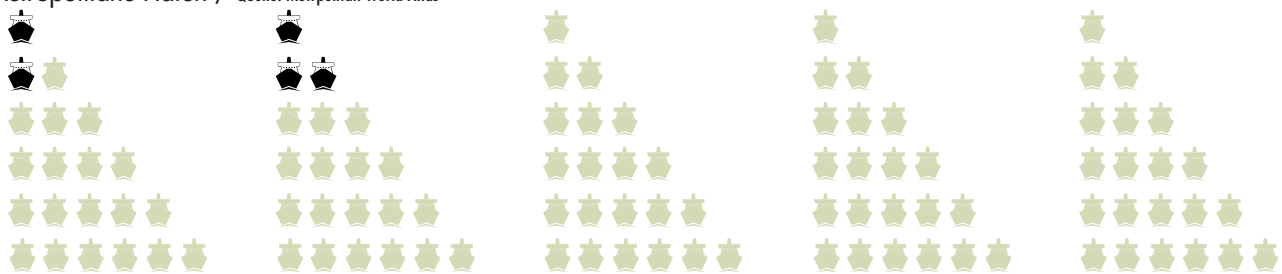


Ranking / „Ranking among the 30 world´s largest airports in terms of numbers of passengers transported (PAX), cargo transported (CRG) and fly movements in the year 2000" (airport.org) „Ranking among the world´s 25 largest seaports in terms of container capacity (CNT, oil tanker capacity (OIL) and dry-bulk capacity (DRY) in the year 2000 (marad.gov)" Quelle: Metrpolitan World Atlas

Metropolitane Flughäfen / Quelle: Metrpolitan World Atlas

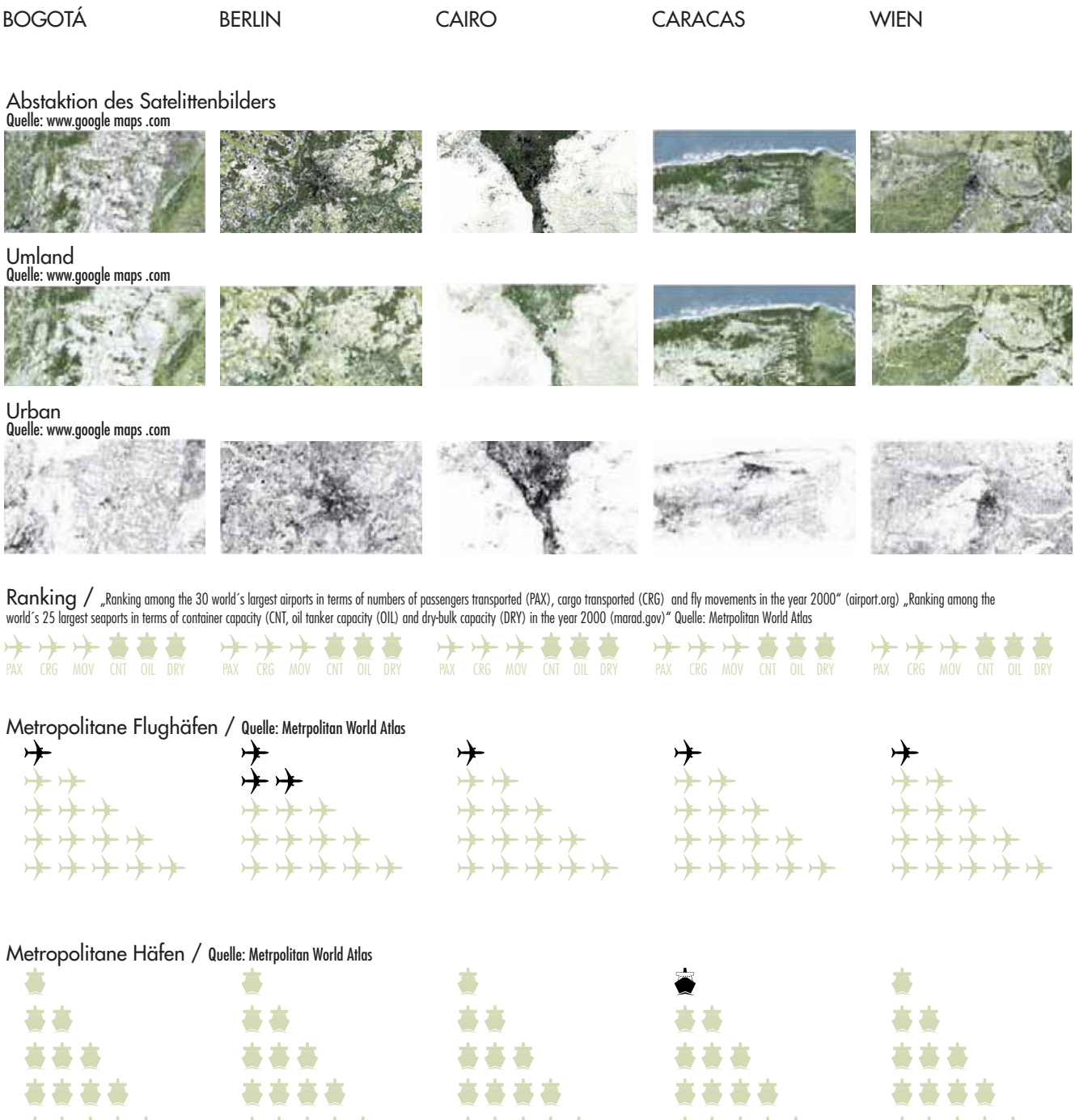


Metropolitane Häfen / Quelle: Metrpolitan World Atlas



Eigene Zusammenstellung

Abb. 7 Vergleich der Satellitenbilder und Infrastrukturen wie Flughäfen und Häfen 4



Eigene Zusammenstellung

Abb. 8 Vergleich der Bevölkerungsdichten 1

LOS ANGELES LIMA CHICAGO NEW YORK SANTIAGO

Dichte

Quelle: Cities, Architecture and Society, 10 Mostra Internationale di Architettura, Marsilio, Verona 2006



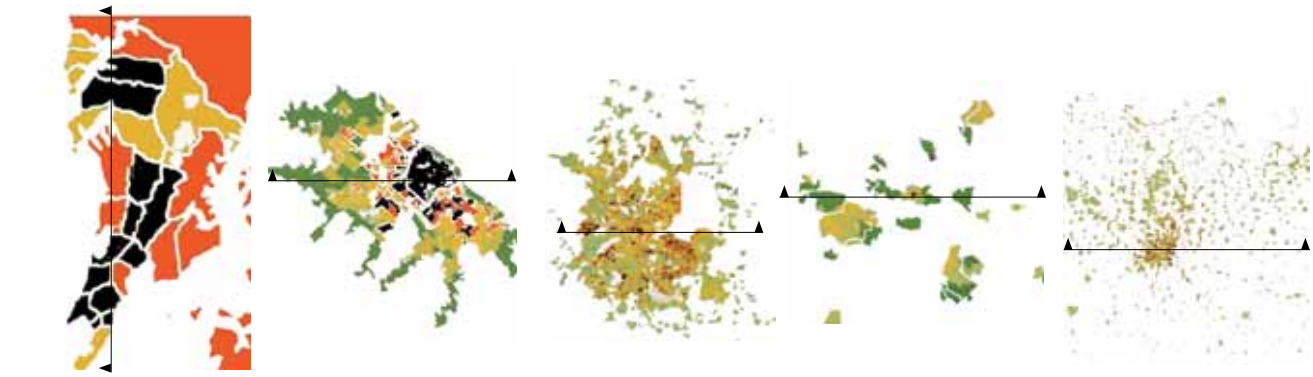
Schnitt



MUMBAI BUENOS AIRES MEXIKO JOHANNESBURG MILAN

Dichte

Quelle: Cities, Architecture and Society, 10 Mostra Internationale di Architettura, Marsilio, Verona 2006



Schnitt





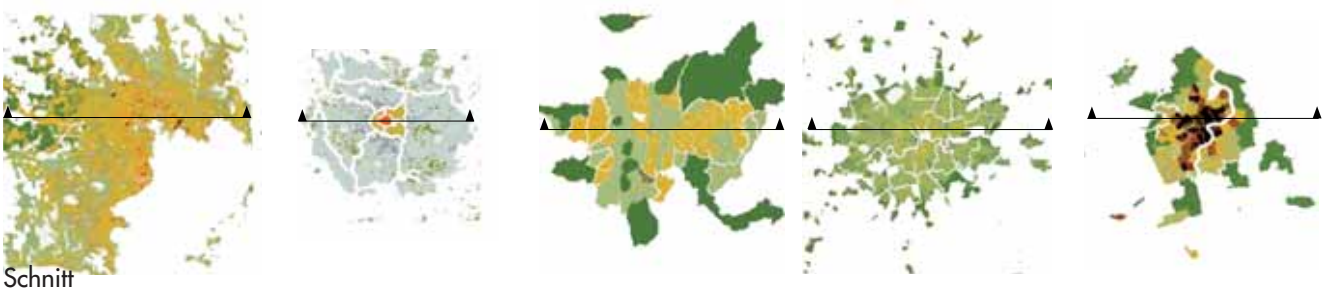
Eigene Zusammenstellung

Abb. 9 Vergleich der Bevölkerungsdichten 2

TOKIO PARIS SAO PAULO LONDON SHANGHAI

Dichte

Quelle: Cities, Architecture and Society, 10 Mostra Internationale di Architettura, Marsilio, Verona 2006



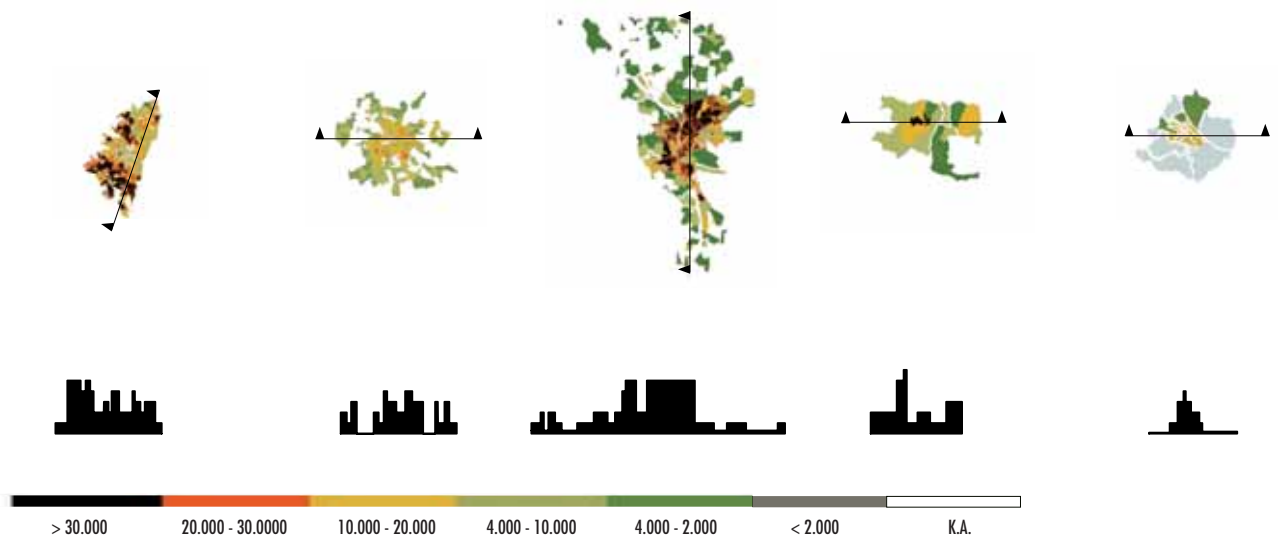
Schnitt



BOGOTÁ BERLIN CAIRO CARACAS WIEN

Dichte

Quelle: Cities, Architecture and Society, 10 Mostra Internationale di Architettura, Marsilio, Verona 2006



Eigene Zusammenstellung

1.1.2.2 Urbanisierung vs. Verstädterung

Im Gegensatz zum Spanischen, wo „Urbanización“ sowohl als Urbanisierung und als Verstädterung verstanden werden kann, werden im Deutschen die Eigenschaften letzterer zwei Begriffe unterschieden. Des Weiteren hat der Begriff im Französischen (wie im Spanischen) - wie Schmidt erklärt - sowohl eine aktive als auch eine passive Bedeutung: *„ So lässt sich einerseits sagen. Ein Gebiet sei urbanisiert, andererseits können aber auch bestimmte Akteure (beispielweise staatliche Organe oder private Unternehmen) ein Gebiet „urbanisieren“.“* (...) *„Analog bedeutet urbain nicht einfach „verstädert“, das im Deutschen eine negative Konnotation trägt, sondern ist im Gegenteil im allgemeinen Wortverbrauch (...) (...)positiv besetzt.“* [12]
Urban bedeutet nicht unbedingt verstädtert. Die Verstädterung ist zur gleichen Zeit ein quantitativer Begriff, der sich auf die Zahl der Städte, Einwohner oder die Fläche bezieht, und ein qualitativer Begriff, der die städtischen Lebensformen und ihre Verbreitung kennzeichnet. Die Urbanisierung betont die Verbreitung der städtischen Lebensformen. Mertins behandelt Verstädterung und Urbanisierung dagegen beim weltweiten Vergleich als Synonyme und unterscheidet verschiedene Arten der Verstädterung:

- *“Die demographische Verstädterung bedeutet den steigenden Anteil der in den Städten lebenden Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung einer Region, eines Landes etc.”* [13] (...)
- “*Die physiognomische Verstädterung – mit der demographischen Verstädterung eingehend einhergehend?– bezieht sich auf die flächenmäßige bauliche Expansion der Städte bzw. städtischer Siedlungsformen, wobei damit häufig auch baulich – infrastrukturelle Umstrukturierung – und Erneuerungsprozesse (Stadtsanierung/-Erneuerung) in den Städten selbst eingehen einhergehen?. Das Stadtwachstum verläuft nicht uniform, sondern es sind – bezogen auf die jeweilige Großregion – jeweils bestimmte, raum-zeitlich und intensitätsmäßig differierende Phasen zu unterscheiden.*” [14]
- *“Die soziale Verstädterung beinhaltet die Diffusion und Adaption städtischer Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsformen sowohl im randstädtischen als auch im suburbanen Raum. Es handelt sich um qualitative Merkmale, wobei die Gesamtheit derselben als Urbanität (im Gegensatz zur „Ruralität“) bezeichnet wird. Die Adaption städtischer Lebensformen erfolgt nicht automatisch mit der flächenhaften städtischen Expansion, sondern hängt von regional differierenden sozialökonomischen, -Kulturellen etc. Faktoren ab.”*[15]
- *“Die funktionale Verstädterung drückt den starken Einfluss der hohen Konzentration industrieller, vor allem aber tertiärer Funktionen auf die Stadt-/Metropolentwicklung bzw. deren Wachstum aus: hochrangige Handel-, Verwaltung-, Finanz-, Kultur- und andere Dienstleistungsunternehmen. Gerade in Entwicklungsländern kann die (demographische) Primacy von Metropolen durch die funktionale Primacy im nationalen Kontext erheblich gesteigert werden.”* [16]

Welche Eigenschaften unterscheiden die Stadt vom Land? Man spricht über Urbanisierung eines Landes, wenn dieses Land die Tendenz zeigt, ihre Bevölkerung immer mehr in den Städten zu konzentrieren. Sei es in neuen Städten oder durch Ausdehnung der bestehenden Städte. In diesem Zusammenhang wird die Summe der qualitativen und quantitativen städtischen Charakteristiken als „Urbanität“ bezeichnet. Heutzutage werden die Grenzen zwischen Stadt und Land immer diffuser und die Urbanisierung hat die Grenzen der Städte überschritten. In der Folge werden verschiedene Stadt / Land Begriffe erklärt, die für die vorliegende Arbeit von Bedeutung sind und dabei helfen können, in die Problematiken der Stadtentwicklung einzutreten.

12 Schmidt, Stadt, Raum und Gesellschaft, 114.
13 G. Mertins, „Städtische Entwicklung im globalen Bereich: Verstädterung / Urbanisierung,“ 1.
14 Ebd.
15 Ebd.
16 Ebd., 1.

Die Megastadt

Es existiert kein einheitlicher Begriff für Megastadt. Die UN fasst städtische Agglomerationen über 10 Millionen Einwohner als Megastädte auf. Manche Experten sehen Städte mit 5 Millionen Einwohnern als Megastädte. Dazu muss noch berücksichtigt werden, dass die räumlichen Abgrenzungskriterien für die verschiedenen Megastädte kaum miteinander vergleichbar sind. Bronger (1996) definiert Megastädte wie folgt: eine Mindestzahl von 5 Millionen Einwohnern, eine Bevölkerungsdichte von mindestens 2.000 Einwohnern pro Quadratkilometer sowie eine monozentrische Struktur. [17] Aber die Megastadt hat nicht nur eine statistische demographische Dimension (Einwohnerzahl und Fläche), sondern umfasst auch eine soziale und politische Dimension:

„The new global economy and the emerging informational society have indeed a new spatial form, which develops in a variety of social and geographical contexts: megacities." (...)*" They are the nodes of the global economy, concentrating the directional, productive, and managerial upper functions all over the planet."* (...) *„Megacities concentrate the best and the worst, from the innovators and the powers that be to their structurally irrelevant people, ready to sell their irrelevance or to make „the others" pay for it ... In its distinctive feature of being globally connected and locally disconnected, physically and socially, that makes megacities a new urban form... Megacities are continuous constellations of spatial fragments, functional pieces, and social segments."*[18]

„Megacity, the first entry in the glossary of neologisms being used to characterize the spatial transformation of the modern metropolis, refers both to the enormous population size of world's largest urban agglomeration, and to their increasingly discontinuous, fragmented, polycentric, and almost kaleidoscopic socio-spatial structure. (...) In a more theoretically modest but equally epochal depiction as (Castells), focused primarily on the built environment and urban planning, Dejan Sudjic uses the term 100 Mile City to denote their expanded scale and galactic form, concluding that „the eighties were the decade in which the industrial city finally shook off the last traces of its nineteenth century self and mutated into a completely new species" [19] (...)

(...) *„One of the characteristic features of the megacity is the difficulty of delineating its outer boundaries and hence of accurately estimating its population size. How many urban centers does one include within the megacity region? How far does the regional hinterland stretch? How far does one go to recognize the increasingly global reach of the megacity? On most lists of the world's largest urban agglomerations, Tokyo-Yokohama comes out on top with a population of more than 25 million. Some estimates for Mexiko City place it slightly higher but if the multi-centered Chinese regional metropolises around Shanghai and the Pearl River Delta are considered as megacity-regions, or if Tokyo- Yokohama is combined with adjacent Osaka-Kobe_Kyoto, each would top the list at 40 million or more."*[20]

Die Metropole

„Politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Mittelpunkt eines Landes, häufig auch dessen Hauptstadt."[21]

„Der Begriff „Metropole" kommt aus der griechischen Antike und bezeichnete ursprünglich eine „Mutterstadt", deren Stadtrecht auf koloniale Gründungen übertragen wurde. Später erhielt er die Bedeutung von „Hauptstadt" und speziell Hauptstadt einer Kirchenprovinz mit Sitz des „Metropolitans". Erst Ende des 19. Jh. ging die kirchliche Konnotation verloren, und Metropole bezeichnet seitdem besonders große Städte bzw. Verdichtungsräume (Blote-vogel 2001, S 159 f.). Darüber hinaus verbindet man mit Metropole eine herausgehobene politische und wirtschaftliche Bedeutung, auch wenn die meisten Definitionsvorschläge ausschließlich auf die Einwohnerzahl abheben. Die gewählten Schwellenwerte schwanken zwischen 0,5 und 2 Mio. Ew.; am gebräuchlichsten ist die Gleichsetzung von Metropole bzw. Metropolitanregion mit Millionenstadt. Diese Mindestgröße befürwortet auch BROGNER (1997, S 45 u. 2004 S. 31 ff.), der zusätzlich noch eine Dichte von mehr als 2.000 Ew./km2, eine monozentrische Struktur (nur eine Kernstadt) und eine Überkonzentration der politischen, administrativen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aktivitäten des gesamten Landes auf die Metropole fordert."[22]

17 D. Bronger, 2004 Metropolen, Megastädte, Global Cities die Metropolisierung der Erde Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
18 Castells, The Information Age (1996): 403, 404, 407, in E. W. Soja, 2000 Postmetropolis critical studies of cities and regions Oxford Blackwell, 235.
19 Sudjic 1992 in Ebd.
20 Ebd.
21 Fassmann, Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie, 231.
22 J. Bähr und U. Jürgens,2005 Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, Westermann, Das Gographische Seminar Braunschweig: Westermann, 30.

Im Unterschied zur Megastadt, deren Konzept bei der statistischen Einwohnerzahl bleibt, übernimmt das Konzept Metropole die Eigenschaften der Stadt. In diesem Sinne kann eine bestimmte Metropole wegen ihrer Einwohnerzahl eine Megastadt sein. Und umgekehrt sind Megastädte normalerweise Metropolen, da ihr Einwohnerwachstum der wirtschaftlichen und politischen Bedeutung entspricht.

Metropolitan Area

Einige Literaturquellen definieren als Metropolitan Area eine Stadt, welche die 1 - Million - Einwohnergrenze überschritten hat, aber heutzutage haben Hunderte von Städten diese Grenze längst überschritten. In diesem Zusammenhang können sich die Metropolitan Areas von den Städten unterscheiden, da die Ersten einen weltweiten Einfluss haben. Anders gesagt ist eine Metropolitan Area eine Stadt mit globalem Einfluss, bei der die globalen Verhältnisse über die lokalen dominieren.

Global City

Die globalen Städte tauchen als Kontroll- und Verwaltungszentren im Ausdehnungsprozess der ökonomischen Aktivitäten im Rahmen der globalen Wirtschaft auf. Die globalen Städte sind Knoten der globalen Wirtschaft, in die sich regionale, nationale und internationale Wirtschaftszweige integrieren.

„Während sich die Produktionsaktivitäten über zunehmend größere geographische Distanzen weltweit verteilen, werden strategische Funktionen des Unternehmenssektors d.h die Entscheidungen und die Kontrolle darüber, was, von wem, wo und wie produziert wird, in bestimmten Großstädten- den Metropolen oder sog. „Global Cities" - selektiv konzentriert. Diese Städte werden zu „geographischen Knotenpunkten" einer transnational organisierten Ökonomie. Sie werden zum Standort von wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Entscheidungszentren mit einer Vielzahl dazugehöriger Unternehmen - und konsumorientierter Dienstleistungsbetriebe."[23]

Die globalen Städte unterscheiden sich von den Metropolen, da sie nicht nur Knoten der globalen Wirtschaft sind, sondern eine lenkende weltweite Rolle spielen. Eine globale Stadt definiert sich weder durch Verwaltungsgrenzen noch durch die Menge der Bevölkerung. Sie definiert sich durch ihre Funktionen und ihren lenkenden Platz in der Weltwirtschaft. Die globalen Städte sind Zentren, die auf Kapital, Information, Waren- und Einwandererverkehr und deren Kontrolle basieren. Durch die Zentralisierung dieser Funktionen und der Weltwirtschaftskontrolle werden die globalen Städte zu Orten, wo fortgeschrittene Dienste geleistet werden, die für die Aktivität der globalen Wirtschaft nötig sind. Letztendlich sind diese globalen Städte durch den Verkehr des Kapitals, von Information, Waren und Einwanderer verbunden.[24] Die Zentralisierung dieser Funktionen und der Weltwirtschaftskontrolle bringt vor allem in den „metropolitanen" Zentren des Städtesystems eine ausgeprägte Polarisierung des Arbeitsmarkts und Aufspaltung sozial-räumlicher Lebensbedingungen mit sich, wie es Krätke erklärt:

„Der Umbau einer Stadt zur „Dienstleistungsmetropole" bedeutet den Ausbau metropolitaner Komplexe strategischer Unternehmensaktivitäten und äußert sich auf der stadträumlichen Ebene in der Expansion von Büro- und Geschäftszentren. Ebenso wird die Herausbildung neuer Konsummuster in den Städten über räumliche Umbauprozesse vermittelt - z.B. die Gentrifizierung innenstadtnaher Wohnquartiere. Die baulich-soziale Aufwertung von ausgewählten Stadträumen wird vor allem in den metropolitanen Zentren des Städtesystems vorangetrieben und durch neue planungspolitische Regulationsformen unterstützt. Die zunehmend kleinräumigen Segregationsprozesse in den Städten korrespondieren mit der gesamtgesellschaftlichen Tendenz zur sozialen Polarisierung und fortschreitenden Ausdifferenzierung der Sozialstrukturen."[25]

Es existieren theoretische und empirische Gründe, warum Studien über globale Städte erweitert werden sollen. Der Begriff der globalen Stadt, der bis vor Kurzem mit den Metropolen der USA, Europa und Japan in Verbindung

23 S. Krätke,1995 Stadt - Raum - Ökonomie Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie Basel: Birkhäuser, 105.
24 Vgl. C. Parnreiter, „Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global," in EURE (Santiago) (2002).
25 Krätke, Stadt - Raum - Ökonomie Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie, 19.

gebracht wurde, dehnt sich immer mehr auch auf die wichtigsten Städte Lateinamerikas, Afrikas und Asiens aus. Einerseits kann man sagen, dass der Begriff der „Megastadt", der häufig in den städtischen Studien für die großen Städte im Süden benutzt wird, Konzeptfehler aufweist. Es handelt sich eher um einen Ausdruck für ein übertriebenes Räumliches- und Bevölkerungswachstum. Während die Begriffe "globale Stadt" oder „Metropole", qualitative Kennzeichen ausdrücken, drückt der Begriff "Megastadt" quantitative Kennzeichen aus, weswegen vorgeschlagen wird, dass diese städtischen Anhäufungen in der Dritten Welt sich grundsätzlich (oder nur) auf Grund ihrer Anzahl von Bewohner charakterisieren lassen.

Die Begriffe Megastadt und Weltstadt (global city) dürfen nicht gleichgesetzt werden. Als Weltstadt bezeichnet man Städte, die eine globale politische, wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung besitzen. Megastädte sind nicht immer Weltstädte. Die lateinamerikanischen Megastädte zum Beispiel spielen in ihren Ländern zwar eine kulturelle, wirtschaftliche und politische Hauptrolle, aber innerhalb des globalen Systems spielen sie keine tragende Rolle. Hervorzuheben ist, dass der Begriff Megastadt sich eher mit der Einwohnerzahl beschäftigt, und nicht mit der Struktur oder Verteilung der Aktivitäten der Stadt. Um dies besser zu verstehen, ist es sinnvoll andere, naheliegende Begriffe zu erläutern.

Agglomeration

Der Begriff Agglomeration ist auf den verstädterten Raum anwendbar. Dieser kann „monozentrisch" sein oder aus mehreren Kernen bestehen, d.h. aus verschiedenen aneinandergrenzenden Städten, die ein verstädtertes Gebiet bilden, bestehen. 1951 wurde in Großbritannien von Geddes der Begriff „Conurbation" als spezifischer Agglomerationsbegriff eingeführt. *„Er umfasste mehrere Kernstädte mit ihrem städtisch geprägten Umland mit mindestens 50.000 Einwohnern und einer Einwohnerdichte von 250 je km².“*[26]

„In Deutschland werden alle Raumordnungsregionen mit einem Oberzentrum von mindestens 300.000 Einwohnern und bzw. oder Bevölkerungsdichte von mindestens 300 Einwohnern je km² als Agglomeration bezeichnet.“[27] Ballungsgebiete sind als Synonyme für Agglomerationen zu sehen, sind aber tendenziell kleiner. (Untergrenze von 50.000 Einwohnern und eine Dichte von 1.000 Einwohner je km²) Das Problem der Großstädte, die über die administrativen Grenzen hinausgewachsen sind, liegt in der Abgrenzung zu ihrem Umland. Dafür gibt es noch keinen internationalen Begriff oder Einigkeit über die Vorgehensweise.

„Es lässt sich zwischen zwei verschiedenen Konzepten unterscheiden, je nachdem, ob strukturelle oder funktionale Gesichtspunkte die Definitionsbasis bilden:“[28]

1. Funktionales Modell: Bestand intensiver Verflechtungen zwischen einer Kernstadt „Central City" und ihren Umlandgemeinden. *„Als Maß für die Stärke der Verflechtungen dienen Pendlerströme, die in Kombination mit Strukturmerkmalen (Agrarquote, Dichtewerte) sowohl zur Abgrenzung der Stadtregion nach außen als auch zur feineren Differenzierung des Umlandes in Ergänzungsgebiet, verstädterte Zone sowie Randzone dienen.“*[29]

2. Strukturelles Modell: In diesem Modell werden Räume eingegliedert, (…)*“die in städtebaulich-morphologischer, demographischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht möglichst homogen sind. Dabei werden solche Bereiche des Umlandes mit einer oder mehreren Städten zusammengefasst, die im Hinblick auf die ausgewählten Kriterien eine vergleichbare Struktur aufweisen. Die am häufigsten herangezogenen Merkmale beziehen sich auf die Ausdehnung des geschlossen bebauten Gebietes, Bevölkerungsdichte und Struktur, Verdichtung von Arbeitsplätzen, Beschäftigungsanteile im primären, sekundären und tertiären Sektor.“*[30]

---

26 Fassmann, Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie, 56.
27 Ebd.
28 Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 26.
29 Ebd.
30 Ebd., 27.

Stadt-Region

„Stadt ist heute nicht mehr ohne Region zu denken.“[31]

Megastädte, Metropolen und Großstädte haben normalerweise längst die administrativen Grenzen überschritten und ihre Bürger wissen heutzutage nicht, wie viele Verwaltungsgrenzen sie an einem Tag überschreiten. Um diese neue „Regionale Stadt“ und ihre Hauptbestandteile zu definieren, werden verschiedene Begriffe benutzt: Metropolitan Area, Stadtregion, Agglomeration. Was diese Begriffe charakterisiert ist, dass sie jedes Mal andere Eigenschaften besitzen und normalerweise keine administrative Einheit bilden.

„Mit Blick auf die US amerikanische Diskussion wird zum Beispiel Zwischenstadt als Postsuburbia bezeichnet. Dieser Begriff ist in den USA nicht umstritten. Suburbia – Exopolis – Postsuburbia – Technopolis – Edge City – Exurbia – die Zahl der Neologismen, mit denen jene räumliche amorphe und heterogene Agglomerationsform begrifflich erfasst werden soll, ist groß, und sie ist Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen. Einig sind sich die Autoren einzig darüber, dass der Raum jenseits der Kernstädte, der früher schlicht als suburbia bezeichnet wurde, in den letzten 40 Jahren eine Wandlung erfahren hat, die seine alte Bezeichnung obsolet werden ließ.“ [32] Während die Agglomeration mehrkernig sein kann, präsentiert die Stadtregion eine monozentrische Struktur. *„Eine Stadtregion stellt eine funktionsräumliche Einheit dar, die sich aus einer Kernstadt und einem Pendlerbereich zusammensetzt. Die Kernstadt umfasst dabei das Verwaltungsgebiet der zentralen Stadtgemeinde – der Central City des englischen Sprachraums entsprechend – und ist mit einem Umland, aus dem Arbeitspendler, Bildungspendler oder Konsumenten stammen, funktional verbunden.“*[33]

Klassisches Modell der Stadtregion

Boustedt (1970) entwickelte das klassische Modell der Stadtregion. Dieses Modell (...) *„geht von einer Kernstadt und einer unmittelbar daran anschließenden Ergänzungszone aus. Beide zusammen werden als Kerngebiet bezeichnet, an welches die Umlandzonen anschließen. Boustedt differenzierte diese Umlandzonen in die an das Kerngebiet anschließende verstädterte Zone, in die Randzone und schließlich in das Umland, welches bereits am Rande der Stadtregion liegt. In diesem Umland können Trabantenstädte liegen, die funktionell sehr viel enger mit dem Kerngebiet der Stadtregion verbunden sind als das sie umgebende Umland.“*[34] . Dieses Stadtregion-Modell entspricht den Metropolitan Statistical Areas in den USA. *„Eine MSA besteht aus einem oder mehreren counties; um ein county einer MSA zuzuordnen, muss entweder die hierhin liegende Stadt 50.000 oder mehr Einwohner aufweisen, oder in der urbanized area des county müssen mehr als 50.000 Menschen leben. Im zweiten Fall ist allerdings eine Mindestbevölkerung der MSA von 100.000 Bewohnern notwendig.“* (…) (...) *„Eine MSA wird zur Consolidated Metropolitan Statistical Area (CMSA), wenn sie mehr als 1 Mio. Bewohner zählt und mindestens zwei Primary Metropolitan Statistical Areas (PMSA) enthält.“*[35]

Verschiedene Bedeutungen für Region

Obwohl die verschiedenen Begriffe versuchen die Eigenschaften der Städte zu definieren, sind diese nicht einheitlich oder vergleichbar. Je nach Quelle oder Stadt kann derselbe Begriff eine andere Bedeutung haben. Die Begriffe sind quantitativ, qualitativ oder beides, je nach Beispiel. Liegt die Schwierigkeit städtische Begriffe zu definieren in der schnellen Dynamik des Städtewachstums? Was, wenn die verschiedenen Eigenschaften der einzelnen Stadt und ihrer Umgebung noch dazugerechnet würden? Wie bei dem Begriff Stadt existiert auch kein übereinstimmender Begriff für die Region. Dieser ändert sich je nach Disziplin, in der dieser Begriff benutzt wird. Dazu ein paar Beispiele:

„Allgemein versteht man unter Region einen durch bestimmte Merkmale gekennzeichneten, zusammenhängenden Teilraum mittlerer Größenordnung in einem Gesamtraum.“[36]

31 T. Sieverts, 1997 Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Bauwelt Fundamente 118 Braunschweig: Vieweg, 38.
32 Ebd., 38
33 Fassmann, Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie, 51
34 Ebd., 54.
35 Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 28.
36 P. Treuner und Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 1995 Handwörterbuch der Raumordnung Hannover, ARL, 805.

„Regionen sind nichts weiter als Arbeitsmittel, mit denen man bei Raumanalysen bestimmte Ergebnisse her vorzeigen kann. Das Hauptproblem bezieht sich auf das Erarbeiten des maximal größten Bereiches, bei dem die grundlegenden Unterschiede nicht durch Durchschnittsberechnungen herausgenommen werden.“[37] E.L Ullman, 1945

„Eine Region ist ein intellektuelles Konzept, das dazu dient, die Bedeutung räumlicher Aspekte der Verteilung physischer, biologischer und sozialer Phänomene besser zu verstehen“[38] M.D Thomas 1961

„Regionen und Städte sind sich selbst organisierende Systeme, und als solche in einem besonders hohen Maß unberechenbar und unplanbar.“[39] J.Portugali 1999

„Unsere Städte und Regionen haben sich im Informationszeitalter grundlegend verändert; die Folgen dieser Veränderungen sind dabei noch nicht genau abzusehen.“[40] MVRDV.

„Unter diesen veränderten Umständen bemühen sich die Regionen nun darum, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Ihr so genanntes „branding“, die Vermarktstunkstrategien, sind gewissermaßen Ausdruck des Bedürfnisses nach „Aufmerksamkeit“. Es gilt, die Attraktivität der Region unter Beweis zu stellen, es gilt zu überleben. Dabei sind alle Regionen darum bemüht, doch etwas von der „Zentralität“ für sich zu retten, bzw. in Anspruch zu nehmen: So ist jede Region für sich genommen der Mittelpunkt der Welt, und für jede Region sind die Global Player vor Ort eine Tür zu allen angrenzenden Regionen, eine Art Öffnung zum unendlich ausgedehnten „Hinterland“ – dem Rest der Welt.“[41] MVRDV.

Regional City

Heutzutage ist die regionale Stadt „regional city“ die Herausforderung. Die industriellen Städte des frühen 20 Jh. entwickelten sich in Amerika zur metropolitanen Regionen des 21 Jh., zu ausgedehnten Agglomerationen des Stadtkernes, die sich Hunderte von Kilometern in alle Richtungen ausbreiten können. Während das Problem der alten Städte die hohe Einwohnerdichte und die Konzentration der Industrie war, leidet die metropolitane Region unter der Ausdehnung. Caltrophe schlägt die regionale Stadt (Regional City) als den günstigsten Maßstab vor, in dem die Probleme der heutigen Stadt, mit ihrer gesellschaftlichen sowie politischen Umwelt und ihren sozialen Problemen, gelöst werden können. Für Caltrophe und Fulton bedeutet „regionalism“ nicht nur in einem größeren Maßstab zu denken, sondern auch besser zu denken. „Regionalism“ bedeutet die Verbindungen zwischen Bodennutzung und Verkehrsverbindungen, zwischen öffentlichem und privatem Raum, er bedeutet das Ausufern der Grenzen am Rand der Region und der Wiederaufbau des Stadtkerns. Das Problem des Stadtkerns muss Teil einer regionalen Strategie sein, zum Beispiel die Verteilung des Wohnbaus in der Region, die Verteilung der Steuern zwischen Stadt und Suburbs, die öffentlicher Verkehrssysteme, usw.[42]

„This emerging region is a layering of networks: networks of communities, networks of open space, networks of economic systems, and networks of cultures. The health of this new region depends on the interconnectedness of these networks, the sophistication of the interfaces, and the vitality of the elements.“[43]

37 MVRDV und NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf.,2002 RheinRuhrCity: die Unentdeckte Metropole = the hidden metropolis: the Regionmaker Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Publishers.
38 Ebd.
39 Ebd.
40 Ebd.
41 Ebd.
42 Vgl. P. Calthorpe und W. B. Fulton, 2001 The regional city: planning for the end of sprawl, Washington, D.C.: Island Press, XVI-XVII.
43 Ebd., 6.

In diesem Zusammenhang ist es nicht genug die Stadt als ein isoliertes Netz zu betrachten, sondern die Stadt in einem größeren und komplexeren Netz zusehen – nämlich der Region. Die Entwicklung der Stadt ist eng mit der Entwicklung ihrer Region verbunden. Ein großer Beitrag der Theorie der regionalen Stadt ist der Versuch die Stadt und ihre Prozesse zu definieren, um ein Konzept aufzustellen: ein dynamisches System, das von mehreren dynamischen Netzen gebildet wird.
Der Unterschied zwischen der Stadtregion und der regionalen Stadt liegt nicht nur in der Ordnung der Begriffe Stadt und Region, sondern auch in der Richtung der Betrachtung. Die Stadtregion ist im Vergleich zu der regionalen Stadt ein zentralisierender Begriff. Man versucht mit der regionalen Stadt dagegen, die Stadt ab der Region zu betrachten.

Das System Metropole und Region

Wie ist das System Metropole und Region strukturiert? Wie sind die Verbindungen zwischen den Netzen einer Millionen Stadt und ihrer Region? Hier ist zu verstehen, dass die Stadt ein System ist, welches gleichzeitig Teil eines größeren Systems ist: die Region. Nach Baccini und Oswald ein „urbanes System" ist ein Großsystem aus erdgeschichtlich entstandenen natürlichen und kulturell gestalteten („anthropogenen") Subsystemen.

„Es ist ein flächendeckendes, dreidimensionales Netzwerk von vielfältigen sozialen und physischen Verknüpfungen. Knoten dieses Netzwerks sind hohe Dichten von Menschen und Gütern. Zwischen diesen Knoten unterschiedlicher Dichten finden hohe Flüsse von Personen, Gütern und Informationen statt. Die einzelnen geogenen und anthropogenen Subsysteme zeigen eine stark differenzierte Dynamik (Flüsse, Zyklen, Verweilzeiten von Personen, Gütern und Informationen). In einem urbanen System verschwindet die klare Trennung zwischen Stadt und Land, obwohl die Land- und forstwirtschaftlichen Flächenanteile dominieren können."[44]

In diesem Zusammenhang, und da das Urbane schon vorher diskutiert wurde, kann bis zu diesem Punkt behauptet werden, dass ein urbanes System nicht nur bis zum Rande der Stadt reicht, sondern sich in der Region ausbreitet. In diesem Sinne besteht das regionale System aus Flächenkategorien: Landwirtschaftliche Flächen, Siedlungsflächen, Verkehrssysteme, Wald, Gewässer, Brachen, sowie Aktivitäten des Menschen: Ernähren / Erholen, Reinigen, Wohnen / Arbeiten, Transportieren / Kommunizieren, Freizeit / Kultur. Um die Beziehungen im regionalen System besser zu verstehen, ist eine weitere Abstraktion nötig, welche mit Hilfe eines morphologischen Netzwerkes hergestellt werden kann. Das morphologische Netz hilft, auf einem Plan die Verbindungen und Auswirkungen der menschlichen Aktivitäten in den verschiedenen Flächenkategorien zu identifizieren.

„Netze sind also Abstraktion von verschiedenartigen Beziehungen innerhalb eines Systems. Die Fragen nach den Beziehungen bestimmen die Struktur der Netze."[45]

Da Bogotá als Kolumbiens Hauptstadt das politische, administrative, soziale, kulturelle und wirtschaftliche Zentrum ist, und über 5 Millionen Einwohner zählt, jedoch die 10 Millionen Einwohner der UNO-Definition für Megastadt nicht erreicht, wird hier Bogotá als Metropole bezeichnet. Bogotá ist ohne Frage im Vergleich zu den anderen Kernstädten das Zentrum der Region (Einwohnerzahl laut CENSO 2005 (administrative Grenzen): 6.840.116. Ein weiteres Argument dafür ist, dass das Konzept Megastadt, vor allem im Fall der Megastädte der Entwicklungsländer, oft mit einem negativen Bild (Armut, Slums usw) verbunden wird. Als Metropole stellt sich Bogotá seiner Dynamik wegen dar.

44 P. Baccini und F. Oswald, 1998 Netzstadt transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme Ergebnisse aus dem ETH-Forschungsprojekt Synoikos - Nachhaltigkeit und urbane, Gestaltung im Raum Kreuzung Schweizer Mittelland, Zürich: vdf, 18.
45 Ebd.

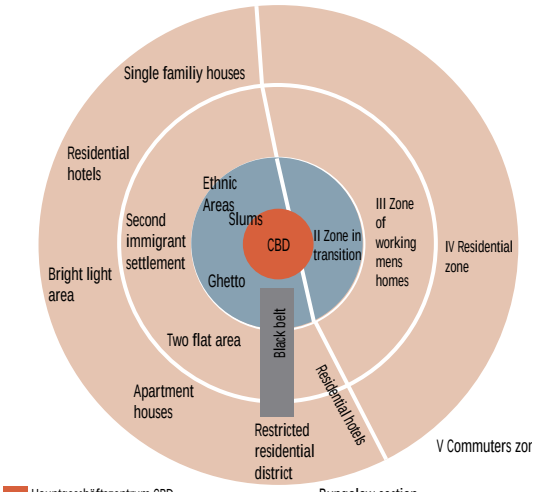
1.1.3 Modelle zur internen Entwicklung der Städte

Ecocity: Ein klassisches Modell der Stadtentwicklung und der Stadtstruktur, welches in den 1920er Jahren eine wichtige Rolle gespielt hat, ist die Ecocity. Nach dem Ersten Weltkrieg entwickelte die Chicagoer Schule der Soziologie eine Theorie über den grundsätzlichen Zusammenhang von gesellschaftlicher und räumlicher Strukturierung, eine Betrachtung der Stadt mit der „Location Theorie", mit ihren wirtschaftlichen Grundsätzen. Dies wurde als „Social Ecology" bezeichnet. Die Sozialökologie entwickelte sich zu einem der wichtigsten theoretischen Ansätze der Stadtforschung, nämlich zu dem, der sich mit der Gesellschaft und deren Lebensraum beschäftigt. Die Chicagoer Schule betrachtet die Stadt als eine Zusammenfassung sozialräumlicher Einheiten, die von unterschiedlichen Volksgruppen bewohnt werden und dementsprechend verschiedenen Nutzungen unterworfen werden. Diese Nutzungen sind „standortadäquat". Die Sozialökologie betrachtet die Innenstadt als eine dynamische Einheit im Gleichgewicht. Wird dieses Gleichgewicht gestört, kommt es zu einem neuen Gleichgewicht. Über die Struktur dieser internen Einheit entscheiden Markt und Konkurrenzkampf. In dieser Theorie spielt die Innenstadt die wichtigste Rolle. Der Sozialökologie nach bildet sich eine stabile Differenzierung der Stadt in homogene Teilräume. Gegenstand des Ring-, Sektoren- oder Mehrkernmodells ist, diese Teilräume nachzuweisen.[46]

Ringmodell: L. Wirth (1938) hat die Gesellschaft in drei Ebenen geteilt: die unterste, die ökologische Ebene, darüber, die kulturelle und zuoberst die politische Ebene. Aus dieser gesellschaftlichen Ordnung heraus hat er Stadt und Land auf der Basis von Größe, Dichte und Heterogenität differenziert. Er hat zum Beispiel, die „Concentric Economic Rings" von Thünen (1826/1966) "Isolated State", umgewandelt in Alonsos (1964) RBC (rent by curves), ergänzt mit Burgess (1925) ecological rings, oder August Lösch´s (1945) "city – rich / city – poor landscape", ergänzt und mit Hoyt´s (1939) "ecological sectorial morphology of the urban landscape" unterstützt. Burgess untersuchte die amerikanischen Städte und unterschied mit seinem Ringmodell vier markante Teilgebiete:
„Die city (CBD: central business district) als Hauptgeschäftszentrum, eine Übergangszone als

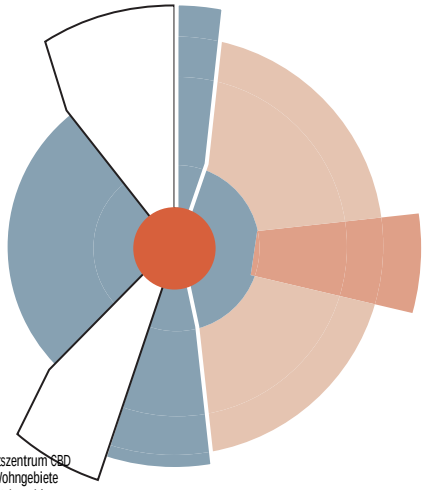
46 Vgl. H. Fassmann,2004 Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie 1, Das geographische Seminar Braunschweig: Westermann, 139-40.

Abb. 10 Ringmodell von Burgess



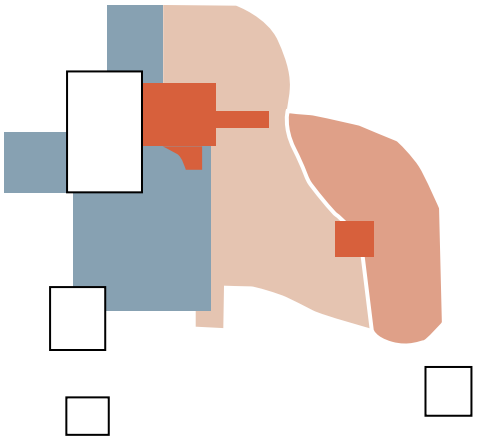
Hauptgeschäftszentrum CBD
Wohngebiete der gesellschaftlichen Grundschichten
Wohngebiete der Mittelschicht
Quelle: Nachgezeichnet nach Fassman 2004 Abb. 31

Abb. 11 Ringmodell von Hyot



Hauptgeschäftszentrum CBD
Unterschicht-Wohngebiete
Mittelschicht-Wohngebiete
Oberschicht-Wohngebiete
Industriegebiete
Quelle: Nachgezeichnet nach Fassman 2004 Abb. 32

Abb. 12 Sektorenmodell von Harris und Ullman



Hauptgeschäftszentrum CBD
Unterschicht-Wohngebiete
Mittelschicht-Wohngebiete
Oberschicht-Wohngebiete
Industriegebiete
Quelle: Nachgezeichnet nach Fassman 2004 Abb. 33

Wohnungsstandort für Zuwanderer erster Generation, für gesellschaftlicher Randgruppen und Unternehmen, die Arbeiterwohnviertel und die Wohnviertel für Mittelschichten mit Einfamilienbauten und lokalen Geschäftszentren sowie einer Pendlerzone der gehobenen sozialen Schichten, die sich das Pendeln leisten können. Im Expansionsfall dehnen sich alle Zonen nach außen aus, die Stadtstruktur bleibt jedoch gleich.[47] Dieses Modell ist somit gleichzeitig sowohl ein statisches als auch ein dynamisches Modell.

Sozialgradienten: Hyot (1939) bestätigte die Tendenz zum Sozialgradienten vom Zentrum zur Peripherie, verwarf aber die Idee der homogenen konzentrischen Zonen. Für Hyots Sektorenmodell hängt die Stadtentwicklung von den Effekten der großen Verkehrsachsen sowie von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsanlagen und Wohnstandortsverhalten der oberen Schichten ab, und nicht von der Entwicklung des CBDs. Die Stadt gliedert sich in „Tortenstücke" mit homogener Sozialstruktur und Nutzung und nicht in einem System konzentrischer Zonen.[48] Letztere Modelle stellen ein charakteristisches Strukturmodell der Großstädte dar.

Mehrkernmodell: Harris und Ullman (1945) vervollständigen mit dem Mehrkernmodell die Strukturmodelle im Sinne des sozialökologischen Denkens der Chicagoer Schule. Dieses dritte Modell löst sich von der konzentrischen Geometrie der vorigen Modelle. Mit dem Wachstum der Großstadt nehmen auch die Zahl der Stadtkerne und ihre Spezialisierung zu. Laut Harris und Ullmann, organisiert sich die Stadt durch die Anordnung der Arbeitsplätze. Die Wohngebiete der Arbeiter sind mit den industriellen Zentren verbunden, die Wohngebiete der höheren Angestellten sind mit den tertiären Dienstleistungsplätzen verbunden.[49] Thünen wird als der Vater der modernen Lokalisierungstheorie anerkannt. Sein Modell umfasst alle Bestandteile der räumlichen Konkurrenz zwischen Flächennutzung und „the principle of marginal spatial utility." Die städtischen Differenzierungen sind kein Zufall sondern haben bestimmte Ordnungsprinzipien. In diesen Zusammenhang können Bodenmarkt und -preis bei der Stadtanalyse nicht vernachlässigt werden. *„Grundstücke sind in der ökonomischen Betrachtungsweise nichts mehr als eine bestimmte Form des Kapitals." (...) „Die Grundrente selbst kann in Abhängigkeit von der landwirtschaftlichen Fruchtbarkeit des Bodens oder der Intensität der Nutzung in weitere Renten (Bonitätsrente, Intensitätsrente) zerlegt werden. Wichtiger als die Rente ist noch die Lagerente."* .[50] (...)

Zentrale Orte: Thünen´s konzentrisches Ringbild der Stadt war die Quelle für ein anderes Bild der Städte: Städte als zentrale Orte für das landwirtschaftliche Umland, Städte als Vermittler zwischen ihrem Umland und anderen Städten. Nicht weniger wichtig sind Städte als hierarchische Orte der Zentralen Systeme. Die Theorie der Zentralen Orte wurde von Christaller (1933) mit den Zentralen Orten in Süddeutschland und Agust Lösch (1945) mit der räumlichen Ordnung der Wirtschaft entwickelt.[51] Die Größe, die Anzahl und die Verteilung der Städte hängen für Christaller von drei Prinzipien ab: Marktprinzip, Verkehrsprinzip und Administrationsprinzip. Was diese Modelle sämtlich gemeinsam haben, ist, dass sie bisher (ausschl. Thünen) nur die interne Struktur der Stadt beschreiben. Aber wie entwickelt sich die Struktur der Städte an der Peripherie? Ist es einfach eine weitere Ausdehnung dieser Struktur, oder spielt das Umland mit seinen Gegebenheiten als Grenze und Übergang zwischen Stadt und Land eine maßgebende Rolle? An diesem Punkt kann man behaupten, dass die wirtschaftlichen Prozesse eine sehr wichtige Rolle bei der Strukturierung der Stadt und mit Sicherheit auch ihres Umlands spielen.

47 Vgl. Ebd., 7 141.
48 Vgl. Ebd., 7 142.
49 Vgl. Ebd., 7 142-44.
50 Ebd., 7 158.
51 Vgl. Portugali, Self-organization and the city, 17.

1.2 Geschichte, Gesellschaft und Urbanisierung

Wir leben heute in einer urbanisierten Welt. Die Urbanisierung ist einer der wesentlichen Raumprozesse, die seit der Industrialisierung in den europäischen und US-amerikanischen Ländern diskutiert wird, so auch in den lateinamerikanischen Ländern, auch wenn diese dort nicht direkt mit der Industrialisierung zusammenhängt. Immerhin weisen manche dieser Länder sehr hohe Urbanisierungsgrade auf. Es stellt sich dabei die Frage, ob Urbanisierung die Verbreitung städtischer Qualitäten im ländlichen Raum bedeutet und sinngemäß, ob städtisch und urban das Gleiche bedeuten bzw. auch inwiefern die Urbanisierung mit der Stadt zu tun hat. Bedeutet also die Urbanisierung die räumliche Verbreitung der städtischen Strukturen, oder überschreitet diese die physischen Grenzen, sodass sie zusätzlich die urbanen Lebensweisen beinhaltet? Die Urbanisierung stellt gewissermaßen sowohl einen räumlichen als auch einen gesellschaftlichen Prozess dar. Jeder Epoche entspricht eine Urbanisierungsphase, die als Ursache wie auch als Folge der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen gesehen werden kann. Der Raum kann von den menschlichen Aktivitäten nicht getrennt werden: *"Weil Raum, Zeit und Gesellschaft untrennbar miteinander verflochten sind, kann die Analyse der konkreten Räume, die eine Gesellschaft hervorbringt, ein Schlüssel zum Verständnis ihrer sozialen Praktiken und Beziehungen sein."*[52]

1.2.1 Die urbanen Revolutionen

Die Entwicklung der Städte nahm im 9. und 8. Jahrtausend v. Chr. in Mesopotamien, Palästina und Ägypten ihren Anfang. Als wichtigste Gründe für die Entwicklung der Städte gelten die Tendenz zur Sesshaftigkeit der Menschengruppen, die Zentralisierung politischer und religiöser sowie auch wirtschaftlicher Macht und der Beginn der Arbeitsteilung (Die Stadt als Sitz des Staates).[53] Verschiedene Autoren ordnen die Urbanisierungsprozesse im Ablauf der verschiedenen Epochen in urbane Revolutionen. „Urban Revolutions"

1.2.1.1 Die urbanen Revolutionen nach Lefebvre

Es ist offensichtlich, dass etwas sehr dramatisches seit Ende des 20. und Anfang des 21. Jahrhunderts geschieht. Für den Soziologen Lefebvre gelten die Prozesse und Transformationen der zeitgenössischen Gesellschaft auch als urbane Revolutionen, aber seine Einteilung unterscheidet sich von Sojas Revolutionen (Siehe Punkt 1.2.1.2) insofern, als Lefebvre mit urbaner Revolution die Zeit der Veränderung von wirtschaftlicher und industrieller Vorherrschaft zu urbanen Problematiken meint.[54] In diesem Zusammenhang zeigt die urbane Revolution seiner Meinung nach von der Industrialisierung zur Urbanisierung eine der größten Transformationen seit der Entstehung der Zivilisationen; seine Analyse des Urbanisierungsprozesses besteht aus einer historischen Rekonstruktion.[55]
"Für diese Rekonstruktion zeichnet Lefebvre zu erst eine Achse: vom Nullpunkt der Urbanisierung, der „reinen Natur" zur vollständigen Urbanisierung der Gesellschaft." Laut Schmidt beginnt diese Achse bei der (...) „Nicht-Existenz der Stadt, der vollständigen Vorherrschaft des Landes, des bäuerlichen Lebens, der landwirtschaftlichen Produktion, und endet bei der hundertprozentigen Urbanisierung, der Absorption des Landes durch die Stadt, der vollständigen Vorherrschaft der industriellen Reproduktion auch in der Landwirschaft"[56]
Laut Lefebvre, waren die Städte der Vergangenheit urbane Formen, d. h. räumliche Darstellungen und Produkte

52 Parnreiter, „Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global," 53.
53 Vgl. Portugali, Self-organization and the city.
54 Vgl. Lefebre in D. Harvey, 1985 The urbanization of capital studies in the history and theory of capitalist urbanization Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press, 62.
55 Vgl. Schmidt, Stadt, Raum und Gesellschaft, 131.
56 Ebd., 132.

der verschiedenen Gesellschaften. Die Geschichte des Städtebaus wird dementsprechend als eine Sequenz verschiedener Stadtformen gesehen: die politische Stadt, die Handelsstadt, die Industriestadt und die urbane Gesellschaft, von Portugali „Urbane Stadt" genannt – die einzige Stadt in der Sequenz der urbanen Formen mit einer parallelen Sequenz von Feldern, Prinzipien und Raum – Zeit Konzeptionen. Die Felder: Ländlich, industriell und urban beinhalten außer morphologischen Eigenschaften, Erfahrungen und Wahrnehmungen, Zeiten und Räume, Bilder und Konzepte, Sprachen und Rationalitäten, Theorien und Erfahrungen.
Verschiedene Prinzipien beherrschen die urbanen Formen und ihre Felder: Das Ländliche wird von der Notwendigkeit Bedürfnisse zu decken beherrscht; das Industrielle vom Imperativ Arbeit, und das Urbane überschreitet die Letzten, um andere Bedürfnisse wie zum Beispiel Vergnügen, Wünsche, Kreativität usw. zu erfüllen. Die Entwicklung des Urbanen bringt eine neue Konzeption von Raum und Zeit mit sich. Die politische Stadt, mit ihrem ländlichen Raum und ihrem Imperativ Bedürfnisse zu erfüllen, hat eine zyklische und heterogene Konzeption von Zeit und Raum. Die industrielle Stadt wird mit einem homogenen und rationellen Raum-Zeitverhältnis identifiziert. Die urbane Revolution bringt eine neue Konzeption von Raum und Zeit mit sich, eine Konzeption die die vorigen Konzeptionen überschreitet und eine neue Konzeption darstellt; ein Zeit – Raum Konzept, das in der gleichen Zeit differenziert und integriert ist. Die oben genannte Achse, (...) *„die in Wirklichkeit das städtische Geschehen symbolisiert, verläuft sowohl im Raum als auch in der Zeit: im Raum, weil der Prozess sich räumlich ausdehnt und den Raum verändert – in der Zeit, weil er sich in der Zeit entwickelt, ein zunächst nebensächlicher, dann aber domminierender Aspekt der Praxis und der Geschichte"*[57]
Maßstab und Formveränderung finden in den Städten statt. Die Ausdehnung der Stadt im Umland präsentiert gleichzeitig mehrere neue Zentren und neue städtische Strukturen in den Ballungsgebieten. Dies ist ein bekannter Prozess, obwohl die Charakteristiken der neuen Strukturen von den Eigenschaften der Stadt und des Landes abhängig sind. Eine wichtige Hauptrolle in diesem Prozess spielen die Globalisierung und die reisende Arbeitsteilung auf weltweitem Niveau. In diesen Fall handelt es sich um eine neue Form nach dem Städtewachstum und der Urbanisierung. Städte dehnen sich nicht unbedingt physisch in ländlichen Raum hinaus, sondern sie ziehen kleinere Städte und ländliche Siedlungen in eine Art regionales Netz. Dieses verwischt langsam die physischen und sozialen Differenzen zwischen Stadt und Land. *„Die Raum-Zeit-Achse enthüllt eine historische Bewegung von der „Natur" zum Stadt-Land Gegensatz und schließlich zu dessen Aufhebung."*[58] Diese Bewegung startet mit einer Stadt als Insel von Land umgeben. Es entsteht dann ein Gleichgewicht zwischen Stadt und Land, das dann durch den Aufschwung von Handel, Handwerk und später durch den Kapitalismus gestört wird, bis die Stadt das Übergewicht erhält. Mit der Industrialisierung explodiert die Stadt und dehnt sich über das Land aus.[59]

1.2.1.2 Die urbanen Revolutionen nach Soja

Der postmoderne Politikwissenschaftler und Geograph Edward Soja (Professor an „The London School of Economics" und UCLA) nennt in seinem Werk „Postmetropolis" drei urbane Revolutionen bis zur Erklärung der Entwicklung der Produktion und Transformation der städtischen Räume in der postmodernen Stadt im Rahmen der Globalisierung.

„The first of these Urban Revolutions took place in the upland regions of Southwest Asia more than ten millennia ago and led, I will argue, to the initial urban based invention of full scale agriculture. The second, contextualized originally in the alluvial lowlands of the Fertile crescent roughly 5.000 years later, spurred a political revolution which led to the formation of the city-state and city based empires, kingship, organized social classes, and patriachal social power. After another 5-6 millennia, urbanism entered a new phase with the

57 Ebd., 133.
58 Ebd., 138.
59 Vgl. Ebd.

beginnings of the Industrial Revolution in Western Europe, forming the foundations of specifically urban industrial capitalism." [60]

Produktion und Arbeitsteilung

Portugali übernimmt Childs Einordnung der Urbanisierung als menschliche Revolution, welche bis zur Entstehung der urbanen Gesellschaft bis nach Mesopotamien zurückgeht. Seiner Meinung nach ist die Entstehung der urbanen Gesellschaft einer menschliche Revolution. Sie gilt als eines der wichtigsten Geschehnisse in der Geschichte der Menschheit: „Hominid Revolution" mit dem Aufkommen der Menschen, die neolithische Revolution mit der Veränderung der Kampfgesellschaft in eine Agrargesellschaft, die urbane Revolution und nicht weniger wichtig, die industrielle Revolution. Die urbane Revolution ist in diesem Zusammenhang eine marxistische Revolution. Für Marx[61] ist die Urbanisierung nicht die Ursache für die Entstehung der sozialen Schichten, der Wohnungs- und Infrastrukturnot der niedrigen Schichten, vielmehr ist die kapitalistische Produktionsweise die logische dialektische Konsequenz der neolithischen Revolution; sie ist eine Revolution der ökonomischen Basis der Gesellschaft. Die Städte entstanden als Mittelpunkte mit ihren Aktivitäten; Dort finden sich Spezialisten in Handel, Kunst, Wissenschaft und Schreiben; damit sind die sozialen Schichten als räumliche Verwirklichung der Dynamiken und als Veränderungen der Arbeitsteilung entstanden. Laut Portugalli behauptet Lefebvre dagegen, dass obwohl Städte vor ungefähr 5.500 Jahren entstanden sind, die Urbanisierung (das heißt, eine genuin urbane Gesellschaft) erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden ist.[62]

Als Folge der Entwicklung der „full scale agriculture" ist die zweite urbane Revolution sowohl Ursache als auch Folge der Verlagerung der Agrarproduktion und der Besiedlung der fruchtbaren Flusstäler Mesopotamiens, Ägyptens, Persiens, Indiens, Chinas, Eurasiens, Afrikas und später Amerikas. Als Ursache der menschlichen Produktionsverdichtung der Täler gilt die Entwicklung der Hydrauliksysteme. *„This rise of what some have described as „hydraulic civilizations" was intimately associated with the development of interdependent city- states and the attendant creation of an interconnected network of urban settlements that functioned as metropolitan nodal points for a far- reaching diffusion of trade, technology, culture, knowledge, and governmental- military power."*[63]

Machtverhältnisse und Zentralisierung

"The most distinctive new urbanization processes (...) associated with the second Urban Revolution revolved primarily around a far-reaching reconstitution of power relations insides and outside the city, and hence of what can be called societal governmentality. (...) The fundamental production complex of agriculture and animal husbandry, backed by substantial development of trade, crafts, art, and services having to do with the collection and distribution of food and other necessities, developed in the earliest round of urban development."[64]

In diesem Zusammenhang behauptet Carneiro[65] laut Protugali, dass die Gesellschaft ihre Freiheit in einer gleichwertigen Agrargesellschaft zugunsten einer staatlichen Gesellschaft nicht freiwillig aufgegeben hat. Diese Behauptung basiert auf archäologischen Forschungen in Mittel- und Südamerika. Kriege und Konflikte sind die wirklichen Ursachen für die Bevölkerungszunahme. Damit sind sie auch für die Entwicklung und Entstehung des Staates verantwortlich. Man könnte behaupten, dass die Staaten in Mesopotamien, Ägypten, Indien, China, Japan, Griechenland, Rom, Nordeuropa, Mittelafrika, Polynesien, Mesoamerika, Perú und Kolumbien so entstanden sind.[66] Unter den genannten Ereignissen hat auch die Verstärkung des patriachalen Systems stattgefunden

60 Soja, Postmetropolis critical studies of cities and regions, XV.
61 Marx zitiert von Schmidt: „Die Grundlage aller entwickelten und durch Warenaustausch vermittelten Teilung der Arbeit ist die Scheidung zwischen Stadt und Land. Man kann sagen, dass die ganze ökonomische Geschichte der Gesellschaft sich in der Bewegung dieses Gegensatzes bewegt. (...) (Kapital Bd. 1, MEW 23: 373 Schmidt: 24). „Die Trennung von Stadt und Land bildete somit für Marx eine entscheidende Grundlage für die Entwicklung des Kapitalismus". (ebd. 25)
62 Vgl. Portugali, Self-organization and the city, 305.
63 Soja, Postmetropolis critical studies of cities and regions, 5151.
64 Ebd., 55.
65 Siehe auch R. Carneiro, 1970 „A theory of the origin of the state," Science 21 169.
66 Vgl. Portugali, Self-organization and the city.

und dementsprechend die Geschlechterteilung der Arbeit und die Subordination der Rolle der Frau in der Gesellschaft.

(...) *„ reshaping the older sexual division of labor and initiating what would become a long lasting cultural subordination of women in practically all subsequent urban societies. We know very little about this rise of urban patriarchy and the significant social struggles that must have accompanied it, but it stands as one of the most profound differences between the first and second Urban Revolutions. What we do know is that by 4000 B.C., the power to control and shape everyday life in and around the city and the associated spatial practices of phronesis and city building became much more highly concentrated, centralized, and male dominated."*[67]

Die ersten Tempelstädte, Burgen und Palaststädte entstanden als Standorte der religiösen und weltlichen Herrschaft. Diese waren auch Handelsorte und Zentren agrarwirtschaftlicher Planung und haben sich von den Dörfern durch ihre differenzierte Bebauung und durch die Differenzierung der Arbeit, z.B. zwischen handwerklichen und künstlerischen Aktivitäten, welche dort stattfanden, unterschieden.[68] In Mesopotamien bildete bis Mitte des 3 Jahrtausends jede Stadt einen unabhängigen Staat. Diese Stadtstaaten kämpften gegeneinander um Territorium. Im 3. Jahrtausend v. Chr. entstand Troja in Kleinasien als Herrensitz. Troja wurde von einer 9.000 m² großen Zitadelle überragt. Bis 1.200 v. Chr. erreichte die Stadt 270.000 m² mit einer geschätzten Bevölkerungszahl von 5.000 bis 10.000 Einwohnern.[69] Im Fernen Osten, Indien, Indochina und den umliegenden Inseln: Industal (2.500 v. Chr., China 2.000 v. Chr.), entstanden erst um 2.000 v. Chr. städtische Zentren, etwas später als in den Gebieten zwischen Mittelmeer und Persischem Golf.

Um 1.100 bis 700 v. Chr. entwickelte sich die griechische Polis [=Stadtstaat] mit der Demokratie und dem selbstständigen Staat. Zu berücksichtigen ist, dass die Polis, eine politisch- soziale Ordnung, ohne Verbindung zu einer städtebaulichen und architektonischen Konzeption entstanden ist. Erst in der griechischen Klassik (500 – 330 v. Chr.) und später in der hellenistischen Zeit (330 – 30 v. Chr.) entstand eine Verknüpfung zwischen der politisch-sozialen Ordnung und der städtebaulich-architektonischen Konzeption. In den existierenden Städten war dies jedoch nicht möglich; vielmehr beschränkte sich diese Konzeption auf neu gegründete Kolonialstädte.[70] Im regionalen Maßstab gesehen war die Stadt das Zentrum eines Gebietes, das von mehreren Völkern besiedelt war. Die Städte dienten in der hellenistischen Ära und in der Zeit des Römischen Reichs (27 v. Chr. – 476 n. Chr.) der Aufnahme der Bevölkerung und gleichzeitig dazu, ein Territorium zu unterwerfen, zu verwalten und zu regieren, d.h. zu beherrschen (…) *„Städte wurden aus strategischen Gründen als Stützpunkte gegründet, um das Territorium netzartig zu überziehen und so eine Reichsbildung zu ermöglichen."*[71] Die Städte waren die Knotenpunkte der Herrschafts-Netzwerke. Heutzutage sind die Städte die Kontenpunkte der wirtschaftlichen Netzwerke.

„Not only agriculture and the peasantry, but also animal husbandry and pastoralism, commerce and industry, wholesale and retail trade, centralized political authority and planning, class formation and class struggle, began in and from cities and have always been integrally related to evolving and specifically urban social divisions of labor. Social relations of production and reproduction, and associated relations of class exploitation, patriarchal authority, and cultural domination, were not only concretized - made real, Lefebvre would argue - in material spatial practices and their symbolic representations in cities and city regions, but these meterial and their symbolic urban spatialities wherein themselves powerful forces in shaping the very nature of social production and reproduction. In other words, there was a vital and often problematic socio-spatial dialectic to the historical development of human societies and modes of production that has been frequently overlooked or de-emphasized in Western scholarship and even the most critical forms of historiography. For these reasons, a strong argument can be made to insist that every mode of production beyond the most primitive forms of hunting and gathering

67 Soja, Postmetropolis critical studies of cities and regions, 55-56.
68 Vgl. Fassmann, Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie, 67-68.
69 Vgl. Ebd., 70.
70 Vgl. Ebd., 69.
71 Ebd., 70-71.

deserves to be described as intrinsically urban and city-centric in its origins and development. „[72]

In der präindustriellen Stadt befand sich die industrielle Produktion außerhalb der Städte und in der Nähe der Ressourcen und der Quelle billigerer Arbeitskräfte. An sich ist das keine Eigenschaft dieser Epoche, sondern wird erst später dank der Kommunikation- und Transporttechnologien immer auf weitere Entfernung möglich. Letzteres bedeutet aber nicht, dass diese Produktion getrennt von der Stadt stattfindet. Im Gegenteil liegt die Produktion entweder bei der Stadt oder in ihrer Umgebung.

Zentralisierung und Vernetzung

Vor der dritten Revolution basierten die Rollen der Städte auf der Beherrschung und Kontrolle des Territoriums sowie der Kontrolle der Produktion bzw. der Aktivitäten des ersten Sektors, der Agrarproduktion, dem Bergbau und dementsprechend des Handels mit ihren Produkten. Die dritte urbane Revolution hat im „postfeudalen" Europa und mit der Kolonialisierung der neuen Welt begonnen. Es war die Verbreitung eines Netzes von Kolonialstädten und merkantilen kapitalistischen Städten „mercantile capitalist cities" (Soja 71). (...) *"Another time line is also added, explicitly linking the social production of cityspace to the development of capitalism since the sixteen-century." "*[73] (...) Soja übernimmt Jane Jakobs Thesen zur Dritten Urbanen Revolution (...) (...) *"they are probably best viewed as transplants of urban crafts such as weaving to places where energy sources and cheaper, less well-organized workers were more plentiful. It was the insertion into cityspace of large scale manufacturing industry, however that was the primary trigger of the third urban revolution."*[74]
Sojas Argument, dass jede Produktionsweise urban und stadtzentriert ist, bedeutet, dass die Entwicklungen der Städte und der ländlichen Räume eng verflochten sind, wie auch ein Blick in die Stadtgeschichte zeigt.

Wie gesagt war die Stadt seit Jahrzehnten das Zentrum für die agrarwirtschaftliche Planung. In manchen Gebieten ist sie das immer noch so. Stadt und Land haben sich immer aufgrund der zugehörigen Aktivitäten unterschieden: Handel, 1. (Agrikultur), 2. (Industrie), 3. (Dienstleistungen) Sektor, Arbeitsteilung so wie die Kultur. Die Städte waren religiöse sowie politische Kerne und beherrschten das Umland. Während sich in der vorindustriellen Zeit die Stadt eher in ihrem Kern konzentriert hat, expandierte sie während der Industrialisierung ins Umland. Es entstand eine neue Produktions- und Konsumbeziehung in der Stadt sowie mit dem Umland. Mit dem Industrialisierungsprozess wurde die Landwirtschaft für den Einkommenserwerb in den Städten immer unbedeutender. Der Aufbau der Städte brachte die Erweiterung der Städte in das Umland. Die Überschreitung der administrativen Grenzen und die Rolle der Stadt als Produktions- und Konsumzentrum wurden immer wichtiger. In fast jede Phase der Stadtentwicklung hat es eine Übergangszone zwischen Stadt und ländlichem Raum gegeben und wird dementsprechend beschrieben: ein Spannungsfeld zwischen Stadt und ländlichem Raum, wo eine Bevölkerung wohnt, deren Aktivitäten mit dem sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben der Stadt eng verbunden sind. [75]

72 Soja, Postmetropolis critical studies of cities and regions, 69.
73 Ebd., 71.
74 Ebd., 76.
75 Vgl. R. Bruegmann, 2005 Sprawl: a compact history Chicago: University of Chicago Press, 21.

1.2.2 Urbanisierung in Europa, Lateinamerika und den USA

Als Ausdruck der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, politischen und technologischen Entwicklung ist es von allgemeinem Interesse, wie man mit den Städten umgehen kann. Städte sind zeitgebunden. Dementsprechend werden sie unter verschiedenen Kriterien geplant. Bis 3.000 v Chr. zählte Rom zwischen 700.000 und 1 Million Einwohner und war bis dahin die größte Konzentration von Menschen in der westlichen Welt.[76] (Für weitere Information über das historische Wachstum der Bevölkerung verschiedener Städte siehe Abbildung 13, nächste Seite) Schätzungen weisen darauf hin, dass die Bevölkerungsdichte im antiken Griechenland 50 bis 200 Personen per Hektar aufwies, während sie in Rom 200 bis 300 Personen per Hektar betrug. Heute überschreitet keine aktuelle Metropole die Grenze von 100 Personen per Hektar.[77] Mindestens 500 Jahre lang findet das größte Wachstum der Städte an der Peripherie statt.[78] Ein kurzer Blick in die Stadtgeschichte Europas, Lateinamerikas und der USA zeigt, dass die wirtschaftlichen Aktivitäten immer ein entscheidender Faktor der Stadt und ihrer Strukturen gewesen sind.

1.2.2.1 Europa

Zwischen dem 5. und dem 15. Jh. waren die Städte heterogen und man konnte zwischen gewachsenen und geplanten Städten unterscheiden. Nur wenige davon besaßen neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung auch politische Macht, die über die Stadtgrenzen hinaus ins Umland reichte.[79] Die Städte waren abhängige wirtschaftliche und soziale Räume, die vom Land getrennt waren. Die Stadtmauern dienten nicht nur zum Schutz der Städte sondern bildeten vielmehr auch eine klare soziale Abgrenzung zwischen Stadt- und Landbewohnern.
Zwischen dem 6. und 10 Jh. prägten Verfall und Stagnation die Städte in Europa. Der Prozeß der „Verländlichung" und nicht der „Verstädterung" sollte vor dem Hintergrund einer zunehmenden territorialen Konsolidierung und Christianisierung die soziale Entwicklung bestimmen.[80] Die Landwirtschaft und ihre Produkte bestimmten die Beziehung zwischen den Städten und dem von diesen beherrschten Umland. Den überregionalen, weitläufigeren Verflechtungen standen die eher kleinräumigen Nachbarbeziehungen zum städtischen Umland gegenüber.[81]
Gegen Ende des ersten Jahrhunderts erfuhr Europa einen wirtschaftlichen Aufschwung. Die landwirtschaftliche Produktion stieg an, Handwerk und Handel gewannen wieder an Bedeutung. Die Bevölkerungszahl wuchs von etwa 22 Millionen im Jahre 950 auf etwa 55 Millionen im Jahre 1350. Dieses Wachstum veränderte grundlegend die bisherige Siedlungsstruktur sowohl in den Städten als auch auf dem Land. Es gab zwei wichtige Faktoren, die diese Veränderung verursachten. Zum einen war es die Entwicklung neuer Stadtstaaten. Da es auf dem Land nicht ausreichende Arbeit gab, zog ein Teil der Bevölkerung in die Städte. Die Zahl an Händlern und Handwerkern wuchs schnell. Um die neue Bevölkerung aufzunehmen, entstanden vor den Toren der Stadt weitere Ansiedlungen, „Vorstädte" genannt. Der zweite Faktor war die Besiedlung des ländlichen Raums. In den Städten wurden die auf dem Land produzierten Güter verarbeitet, die dann in das Ausland exportiert wurden.[82]
Europaweit war die Zeit vom 13 Jh. bis zum 14 Jh. eine Zeit des Wachstums der Städte. Es entstanden neue Metropolen, wie Mailand (1288) mit 100.000 Einwohnern, London hatte im Jahr 1300 bereits 100.000 Einwohner. Am Beginn der Renaissance sind neue Konzepte für das urbane Leben aufgrund der räumlichen Dynamik des Mittelalters entstanden.

76 Vgl. Benevolo, Die Geschichte der Stadt, 212.
77 Vgl. K. A. Doxiadåes, 1968 Ekistics; an introduction to the science of human settlements New York: Oxford University Press, 38.
78 Vgl. R. Bruegmann in R. Burnet, 2006 Cities, Architecture and Society, Band. 1 Venedig: Marsilio, 58.
79 Vgl. Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 92.
80 Vgl. Ebd., 87.
81 Vgl. Ebd., 95-96.
82 Vgl. Benevolo, Die Geschichte der Stadt, 340..

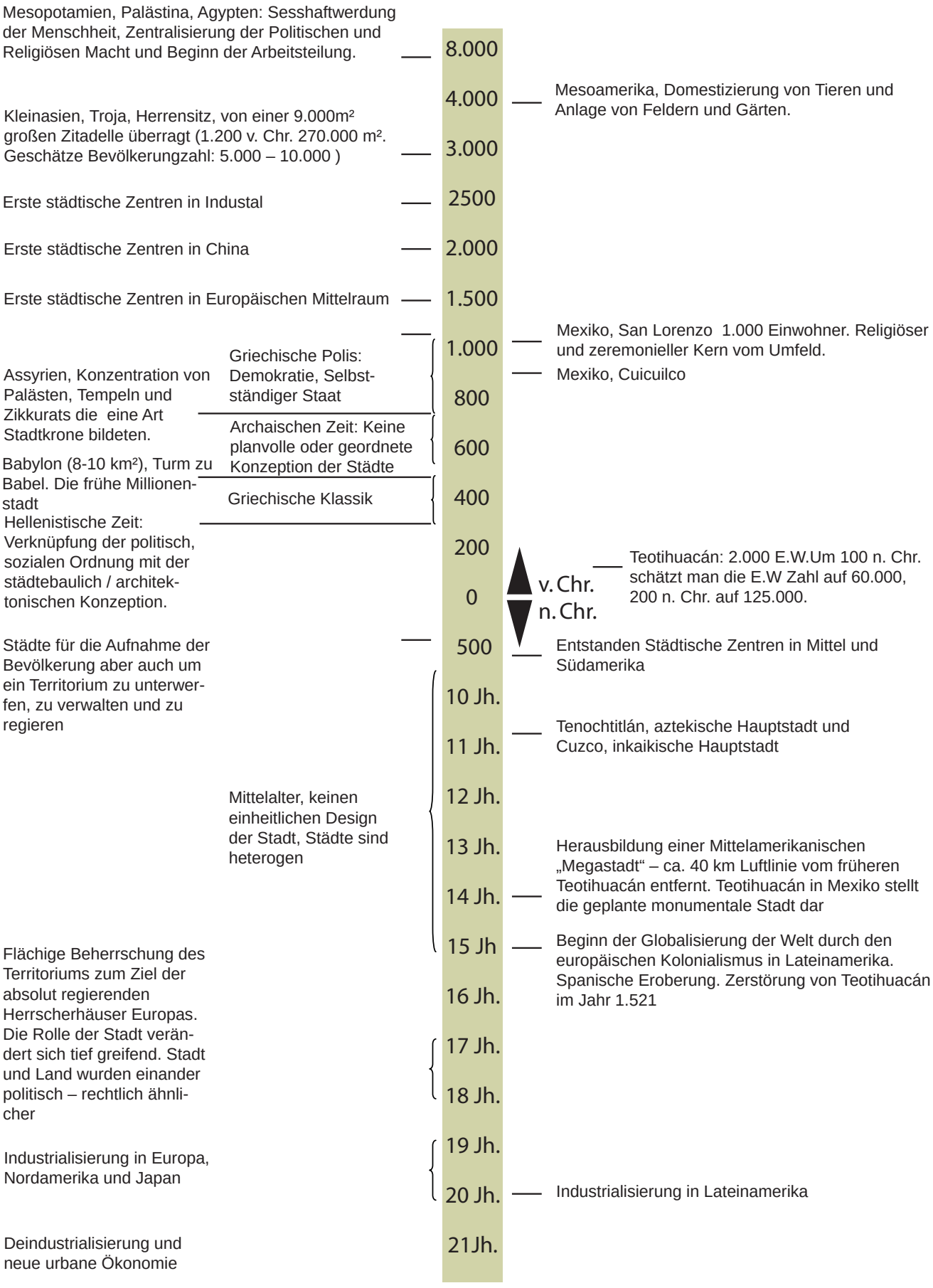
Abb. 13 Städtische Bevölkerung 100 - 2015

Stadt	Einwohner	Jahr
1 Rom, Italien	450.000	100
2 Louyang, China	420.000	
3 Baghdad, Irak	250.000	
4 Alexandría, Ägypten	250.000	
5 Antioch, Türkei	150.000	
6 Anuradhapura, Sri Lanka	130.000	
7 Peshawar, Pakistan	120.000	
8 Carthage, Tunesien	100.000	
9 Suzhou, China	n/a	
10 Smyra, Türkei	90.000	
1 Cordova, Spanien	450.000	1000
2 Kaifeng, China	400.000	
3 Istanbul, Türkei	300.000	
4 Angkor, Cambodia	200.000	
5 Kyoto, Japan	175.000	
6 Cairo, Ägypten	135.000	
7 Baghdad, Irak	125.000	
8 Neyshabur, Iran	125.000	
9 Al – Hasa, Saudi Arabien	110.000	
10 Patan, India	100.000	
1 Beijing, China	672.000	1500
2 Vijayanagar, Indien	500.000	
3 Cairo, Ägypten	400.000	
4 Hangzhou, China	250.000	
5 Tabriz, Iran	250.000	
6 Istanbul, Türkei	200.000	
7 Gaur, Nepal	200.000	
8 Paris, Frankreich	185.000	
9 Guangzhou, China	150.000	
10 Nanjing, China	147.000	
1 Beijing, China	1.100.000	1800
2 London, Groß Britannien	861.000	
3 Guangzhou, China	800.000	
4 Tokio, Japan	685.000	
5 Istanbul, Türkei	570.000	
6 Paris, Frankreich	547.000	
7 Naples, Italien	430.000	
8 Hangzhou, China	387.000	
9 Osaka, Japan	383.000	
10 Kyoto, Japan	377.000	
1 London, Groß Britannien	6.480.000	1900
2 New York, Vereinigten Staaten	4.242.000	
3 Paris, Frankreich	3.300.000	
4 Berlin, Deutschland	2.707.000	
5 Chicago, Vereinigten Staaten	1.717.000	
6 Vienna, Austria	1.698.000	
7 Tokio, Japan	1.497.000	
8 St. Petersburg, Russland	1.439.000	
9 Manchester, Groß Britannien	1.435.000	
10 Philadelphia, Vereinigten Staaten	1.418.000	
1 New York, Vereinigten Staaten	12.463.000	1950
2 London, Groß Britannien	8.860.000	
3 Tokio, Japan	7.000.000	
4 Paris, Frankreich	5.900.000	
5 Shanghai, China	5.406.000	
6 Moskau, Russland	5.100.000	
7 Buenos Aires, Argentinien	5.000.000	
8 Chicago, Vereinigten Staaten	4.906.000	
9 Rhein Ruhr, Deutschland	4.900.000	
10 Kalkutta, Indien	4.800.000	
1 Tokio – Yokohama, Japan	33.190.000	2000
2 New York, Vereinigten Staaten	20.270.000	
3 Seul-Inchon, Süd Korea	19.920.000	
4 Mexiko Stadt, Mexiko	19.620.000	
5 Sao Paulo, Brasilien	17.720.000	
6 Mumbai, Indien	17.580.000	
7 Kobe-Osaka-Kioto, Japan	16.930.000	
8 Los Angeles, Vereinigten Staaten	16.200.000	
9 Manila, Philippinen	14.140.000	
10 Kairo, Ägypten	14.000.000	
1 Tokio, Japan	36.200.000	2015
2 Mumbai, Indien	22.600.000	
3 Delhi, Indien	20.900.000	
4 Mexiko Stadt, Mexiko	20.600.000	
5 Sao Paulo, Brasilien	20.000.000	
6 New York, Vereinigten Staaten	19.700.000	
7 Daka, Bangladesh	17.900.000	
8 Jakarta, Indonesien	17.500.000	
9 Lagos, Nigeria	17.000.000	
10 Kalkutta, Indien	16.800.000	
11 Karachi, Pakistan	16.200.000	
12 Buenos Aires, Argentinien	14.600.000	



Quelle: Top Cities / Eigene Zusammenstellung

Abb. 14 Stadtentwicklung in der Zeit



Eigene Zusammenstellung

Zentralthema der Diskussion des urbanen Raums war die politische und rationale Nutzung des Raumes. Technischer Fortschritt, die Einführung von großbetrieblicher Produktion und Warengeschäften, Kapitalkonzentration in den Händen weniger Familien etc., veränderten die Dynamik und forderten den Erfolg einzelner Städte in einem Netz wachsenden Wettbewerbs, der auch verschiedene Städte weltweit über die ersten Übersee-Handelsrouten verband. Erst im 19 Jh. verändern die neuen technologischen Fortschritte wie der Telegraph und die Bahn beziehungsweise die Einführung des Automobils und des Flugzeuges im 20. Jh. die Struktur dieses Netzes.
Der Verstädterungsgrad Europas lag im 15. Jh. zwischen 20 und 25%. Zwischen dem 17. und 18. Jh., in der vorindustriellen Zeit, veränderte sich die Rolle der Stadt in Europa tiefgreifend. Ab dieser Phase zeigten die Städte ein ununterbrochenes Wachstum. Die Grenzen zwischen Stadt und Land begannen sich mit dem Fall der Stadtmauern und durch neue Straßennetze aufzulösen. Mit der barocken Landschaftsarchitektur drangen ländliche Elemente in die Stadt ein.
Merkmale der vorindustriellen Stadt waren die hervorstechende Rolle des Stadtzentrums als Standort von Regierung- und Religionsfunktionen, ein von innen nach außen gerichteter Sozialgradient und die Entstehung verschiedener Viertel nach ethnischen und beruflichen Gruppen. Die Städte dehnten sich nicht nur horizontal, sondern auch vertikal aus und profitierten in ihrer Entwicklung bereits vom technischen und kulturellen Fortschritt. Sie wurden kompakter, konzentrierten sich immer mehr auf ihre Zentralisierung und die Landwirtschaft verlor für den Einkommenserwerb in den Städten an Bedeutung.

Im 19 Jh. begann die Industrialisierung in den entwickelten Ländern, welche strukturelle Veränderungen der Städte bewirkte. Die Industrie wurde zum wirtschaftlichen Leitsektor und trieb die städtebauliche Entwicklung voran. „Die Städte und ihre Entwicklung basierten auf industriellen Produktionsprozessen und der Herausbildung eines liberalen, marktwirtschaftlichen Systems. Dies verursachte eine massenhafte Zuwanderung vom Land in die Städte. Aufgrund des massiven Angebots an neuen Arbeitsplätze brachte die Industrialisierung generelle Veränderungen mit sich: (...) *„rasches Bevölkerungswachstum, zunehmende sozioökonomische Heterogenität und zunehmende räumliche Mobilität.“*[83]
In der Folge entstanden die wichtigsten Probleme der Industriestadt: Wohnung- und Infrastrukturnot, was zum weiteren Ausbau der Städte führte, der auch das Umland ergriff. Die Rolle der Stadt als Produktions- und Konsumzentrum wurde immer wichtiger. Die soziale Struktur der Städte änderte sich. Mit dem Kapitalismus und Liberalismus entstanden in den alten Städten neue soziale Schichten. Aufgrund der industriellen Revolution folgte eine rationalistische wirtschaftliche und industrielle Vision der Städte und ihrer Planung.
Ab den 1960er Jahren entwickelten sich zwei abweichende Denkweisen der Planung der Stadt und ihrer Region: Auf der einen Seite die radikalen Modelle, die versuchten, die Stadtregion als einen „new type of human settlement“ zu betrachten, und auf der anderen Seite — dies ist die dominierende Tendenz — die konservativen Modelle, die versuchten, die existierende Integrität der Städte als Kern und ihre hierarchisch untergeordneten Regionen zu sehen. So wurden die Grenzen und die administrative Struktur der Region von Berlin etwa schon im Jahr 1905 definiert.
H. van der Camman bezeichnet in seiner Studie verschiedener Regionalpläne (London, Paris, Ruhrgebiet) verschiedene Hauptziele dieser Pläne:[84]
- Wiederaufbauprogramme zu entwickeln, um die explodierende Stadt des 19. und Anfang des 20. Jh. zu rationalisieren und sie vor dem Verfall zu retten.
- Die Ausdehnung der Städte, normalerweise der Hauptstädte, über ihre Regionen zu bremsen.
- Zu vermeiden, dass diese Regionen Investitionen und Arbeitskräfte anderen Regionen anziehen, was eine unausgeglichene Entwicklung der Länder bedeuten würde.

83 Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 17.
84 R. Simmonds und G. Hack,1999 Global city regions: their emerging forms New York: E and FN Spon.

- Garantieren zu können, dass die Investitionen in den schnell wachsenden Regionen effizient und effektiv eingesetzt werden.
- Das Wachstum der Peripherie durch Green Belts einzuschränken: um den Wachstumstendenzen zu entkommen, welche die existierende bebaute Stadt mit dem Bau neuer Stadtteile überfüllten, oft außerhalb der administrativen Stadtgrenzen.
- Den Verkehr durch den Bau eines Hauptstraßensystems zu verringern.

Der Plan von London war bis ca. 1965 ein Modell, als der Masterplan von Paris entstand. Es war ein Plan mit der Logik der Central Place Theory, der Versuch eine Kernstadt, von mehreren Siedlungen hierarchisch umgeben, zu organisieren.[85] Die Hauptcharakteristiken des Planes von London waren die monozentrale Struktur der Stadt in eine polyzentrale regionale Struktur mit autonomen physischen „communities" umzuwandeln. Ein wichtiger Punkt bestand in der Annahme, dass es möglich sei, funktionelle, selbstständige Siedlungen zu schaffen-ohne Tendenz sich zu spezialisieren und ohne abhängig von anderen Siedlungen der Region zu sein. Andere Bestandteile der Pläne waren zum Beispiel der Glauben, dass die Entstehung einer Gemeinde großteils von einer im Raum identifizierbaren Siedlung abhängt; in diesem Fall, von einer ländlichen Landschaft umgeben und bestimmt. Ein weiterer Gedanke war die Möglichkeit, fast unabhängige Siedlungen zu schaffen, wie bei früheren Siedlungen, ohne Tendenz sich zu spezialisieren und ein abhängiger Teil eines regionalen Netzes zu sein. Ein letzter Bestandteil scheint seine Wurzeln in der Gartenstadt des frühen 19. Jh. zu haben. Ihre Anhänger verfolgten mit der Gartenstadt der Vorstellung, dass die Siedlungen traditionellen ländlichen Orten ähneln sollten. Mit der Zeit wurden diese Ideen zur Politik, was sich zum Beispiel auf die Beschränkung der Größe der Siedlungen niederschlug, um größere Ballungsgebiete zu vermeiden. Die meisten Regionalpläne, die in Europa entwickelt wurden, basierten auf der Ausdehnung der industriellen Stadt auf ihr Umland und dem Versuch, die monozentrale Struktur in eine polyzentrale Struktur umzuwandeln.[86]

Der Masterplan für die Region von Paris (1965) zeigt eine Veränderung der bis jetzt gültigen Planungsrichtlinien in Europa. Dieser Masterplan folgte vielen der oben genannten Faktoren und versuchte zusätzlich, die Stadtregion als eine völlig neue Art von Siedlung zu betrachten.[87]
Unter den Zielen der Bildung der Region von Paris waren:
- Die Region für die Zukunft vorzubereiten.
- Die Region ökonomisch effizienter zu machen, wofür die Bedürfnisse der Industrie und des entstehenden Dienstleistungssektors identifiziert werden sollten.
- Die regionale Verkehrsinfrastruktur zu verbessern: regionale Transportinfrastruktur mit 500 km Autobahnen, 11 Radien und zwei Ringen, ein Regionales Express System und den Ausbau der U- Bahnlinien.
- Das Bild der Region: Die Region sollte schön aussehen und Schönheit schaffen.
- Der Bau von sieben neuen Siedlungen, um drei Millionen Einwohner aufzunehmen.
- Die Verminderung des Arbeitsangebotes in der Industrie im Zentrum von Paris und die Sanierung der historischen Infrastruktur.
- Die Schaffung verschiedener Zentren, nicht unbedingt hierarchisch organisiert. Ziel war es die monozentrale Struktur von Paris in eine polyzentrale Struktur umzuwandeln. In diesem Fall, im Gegenteil zu London, sollte diese Struktur eine integrierte, einheitliche metropolitane Struktur sein. Ziel des 1965er Plans für Paris war auch, eine soziale Veränderung zu generieren. Der Plan versuchte, den Einwohnern die höchstmöglichste Auswahl von Sozialformen anzubieten.

85 Ebd., 10.
86 Vgl. Ebd., 10-14.
87 Vgl. Ebd., 16.

Seit Ende des 20 Jh. erlebt man eine Zeit im Kontext des post–industriellen Kapitalismus, der wissensbasierten und der globalisierten Wirtschaft und der Entstehung neuer urbaner Formen und neuer Aspekte des urbanen Lebensraums. Das Einwohnerwachstum der „metropolitan Areas“ oder „Stadtregionen“ und dementsprechend der Suburbanisierungsprozess wurden zu den wichtigsten Themen des Urbanismus. Wegen des städtischen Infrastruktur-Angebots wurden diese Agglomerationen zu Magneten der Landbevölkerung in Europa und den USA. Die Ausdehnung der Agglomerationen brachte eine drastische Veränderung der Städte und ihrer Strukturen mit sich, wie es während der Industrialisierung geschah.[88] In diesem Zusammenhang hat sich der Charakter der Stadtregionen oder „metropolitan Areas“ und ihres politischen Kontexts in den letzten Jahren sehr verändert.

1.2.2.2 Lateinamerika

In Mesoamerika (Mexiko, Guatemala, Salvador, Belize und einem Teil von Honduras) zeigen die archäologischen Forschungen klare Zivilisationszeichen, Zeichen von Staaten und/oder dicht besiedelter Städte. Die Olmeca- (1.500 – 800 v. Chr.) und Maya-Kulturen (600 v. Chr. – 1 Jahrhundert n. Chr.)-lebten an den Süd- und Mittelküsten des Golfs von Mexiko. Pyramiden, Plätze, Gräber und Altäre der Mayas belegen den großen Einfluss der Priester in diesen Kulturen, aber soweit bekannt ist, besaßen sie keine Staatsform, als sie von externen Gruppen erobert wurden.[89] Ca. 4000 – 1100 v. Chr. wurde in Mexiko San Lorenzo (1.000 Einwohner) als religiöser und zeremonieller Kern des Umfeldes von den Einheimischen gegründet.
900 v. Chr. wurde Cuicuilco mit seiner bereits funktionierenden Bewässerungsanlagen gegründet. Nach einem Vulkanausbruch sah sich die Bevölkerung im Jahre 150 v. Chr. zur Flucht gezwungen. Viele der Einwohner zogen nach Teotihuacán, einer Niederlassung, die zu dieser Zeit bereits ca. 2.000 Einwohner zählte. Die Einwohnerzahl derselben wird um 100 n. Chr. bereits auf 60.000 und um 200 n. Chr. auf 125.000 geschätzt. *„Die funktionale Differenzierung der Stadt ähnelte zu dieser Zeit den erst viel später aufkommenden nach Handwerkergassen geordneten Städten im mittelalterlichen Europa.“*[90] 500 n. Chr. entstanden mehrere stadtähnliche Konzentrationen in Mittel- und Südamerika, aber die Entwicklung eigentlicher Städte ist mit der Entwicklung der klassischen Kulturen (Mayas, Azteken, Incas) eng verbunden. Zwischen dem 10 und 11 Jh. entwickelten sich in Lateinamerika die wichtigsten Städte, die, später die Spanier vorfanden: Tenochtitlán, die aztekische Hauptstadt, und Cuzco, die inkaische Hauptstadt. Diese liegt auf einer Höhe von 3.500 m in einem fruchtbaren Hochtal in Peru, und hat einer Fläche von ca. 40 ha. In der Stadt kreuzten sich vier Hauptstraßen, die aus den vier Reichsteilen kamen. Dicht bebaut und von einer Festung geschützt lebten zu dieser Zeit in Cuzco schätzungsweise ca. 150.000 Einwohner (im Zentrum ca. 20.000, an der Peripherie ca. 50.000 und im Umland ca. 80.000 Einwohner). Im 14 Jh. entwickelte sich die erste mittelamerikanische „Megastadt“: Tenochtitlán, Hauptstadt der Azteken. Sie lag etwa 40 km Luftlinie vom früheren Teotihuacán entfernt. Auf einer Insel im Texcoco-See gelegen und durch Kanäle verkehrsmäßig erschlossen, stellt Teotihuacán eine geplante monumentale Stadt dar. Die Einwohnerzahl schwankte damals zwischen 60.000 und 300.000.[91]
In der Renaissance begann die weltweite Expansion Europas. In Übersee neugegründete Städte wurden plötzlich viel bedeutender als die existierenden mittelalterlichen Städte in Europa. In der neu entdeckten Welt war genügend Raum, um große Kolonialisierungs- und Urbanisierungsprogramme durchzuführen. Im 15 Jh. begann die Globalisierung der Welt durch den europäischen Kolonialismus in Lateinamerika. Zwischen 1520 und 1550 wurden die Umrisse eines Kontinents definiert, wurden seine wichtigsten Landwege und Flüsse bereist. Die Territorien von Millionen von Menschen wurden besetzt. Durch die Eroberung wurde Teotihuacán im Jahr 1521

88 Vgl. Ebd.
89 Vgl. Carneiro 1970 in Portugali, Self-organization and the city.
90 Fassmann, Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie, 78.
91 Vgl. Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 78-79.

zerstört und von den Spaniern besiedelt.
Die Spanier brachten eine neue „urbane“ Lebensform mit und zwangen die indigenen Gesellschaften diese neue Lebensform anzunehmen. Die Stadt wurde aus Sicherheits-, Verwaltungs- und Handelsgründen als Lebensform adoptiert. Das Land blieb zwar weiter von den Indigenen besiedelt, doch änderte sich die Landschaft durch neue Anbauformen, Haustiere und Baumarten. Die ersten spanischen Städte (1520–1530) basierten auf dem bekannten Raster gleichförmiger Elemente, wovon eines nicht bebaut wurde und als Platz (“PLAZA“) diente. Um diesen Platz wurden Kirche, Rathaus oder Vizekönigspalast – je nach Wichtigkeit der Stadt – errichtet. Aber nicht alle Städte wurden nach einem Rasterplan gebaut, Häfen und Bergbaustädte zeigen wegen der Umgebung, in der sie sich befanden, ein eher spontanes Wachstum.
In Brasilien entwickelten sich auch verschiedene Kriterien. Die Portugiesen fanden keine dichte und kulturell fortgeschrittene Bevölkerung vor, wie es die Azteken oder die Inkas waren, die ihnen bei der Landwirtschaft nützlich sein konnte. Außerdem konnten sie erst im 18 Jh. eine der spanischen Bergbauwirtschaft in Mexiko und Peru vergleichbare Aktivität entwickeln. Portugal besaß auch nicht die Bevölkerung und das Kapital, um das Land zu kolonialisieren und eine 7.000 km lange Küste zu erobern. Die luzitanische Krone vergab extrem großflächige Ländereien, wie sie es bereits auf den ersten von ihr besetzten Inseln getan hatte. Diese riesigen Grundstücke, oft mit einer Breite von rund 250 km und an der Küste gelegen, wurden von ihren neuen Besitzern bewirtschaftet. Dabei wurden Holz und Indianer nach Portugal transportiert. Die Häfen, die gebaut wurden, um Kontakt mit Europa zu schaffen, gliederten das Stadtnetz Brasiliens. Ca 1600 zählte man nur 3 gebaute Städte und nicht weniger als 14 Villas in Brasilien. Mit der Ausnahme von Sao Paulo befanden sich alle Städte an der Küste. Sao Paulo, die erste wichtige nicht an der Küste gelegenen Stadt, besitzt kreisförmige Charakteristiken. Jedoch spielte in keiner dieser Städte der Platz – die „plaza“ – eine so wichtige Rolle wie in den hispanoamerikanischen Städten; oft waren die Plätze einfach nur Kreuzungspunkte. Die brasilianischen Städte der Kolonie waren -anders als die hispanoamerikanischen Städte- keinem bestimmten Muster angepasst.

Die Regeln des Rastermusters stammen einerseits aus der mittelalterlichen Tradition, die an die französischen bastides und die spanischen „poblaciones“ erinnert, anderseits weisen sie eine Verbindung mit der Kultur der Renaissance auf. Aus der Kombination dieser beiden und anderen Faktoren entstand ein Stadttyp mit folgenden Charakteristiken:
- Bei der Gründung wurde als Grundstruktur ein zweidimensionales Raster gelegt. Diese Grundstruktur war oftmals von überdimensionaler Größe im Verhältnis zu den Gebäuden, die normalerweise einstöckig und recht bescheiden war.
- Diese Grundstruktur musste das Wachstum der Stadt erlauben. Man wusste bei der Gründung nicht, wie groß die Stadt werden würde, und dementsprechend ermöglichte die Rasterstruktur die Ausdehnung in alle Richtungen.
- Die äußere Stadtgrenze war provisorisch.
- Der Unterschied zwischen Stadt und Land war nicht so deutlich ausgeprägt wie in Europa. Die lateinamerikanischen Städte besaßen und benötigten keine Mauern; die grünen Flächen erstreckten sich in die Stadt hinein.
- Die Gleichförmigkeit des Rasters erlaubte der Stadtstruktur nicht, sich an die topographischen Besonderheiten des Umfeldes anzupassen. Manche Städte sind mit dieser einfachen Struktur zu Großstädten geworden.[92]

Im Unterschied zu den Franzosen und Engländern in Nordamerika sind die Spanier und Portugiesen nicht als Siedler, sondern als Eroberer nach Lateinamerika gekommen. Es existierten Städte der indigenen Bevölkerung, die ihr als politische und wirtschaftliche Zentren dienten.[93] Im 19. Jh., als die Unabhängigkeitskriege in Amerika

92 Vgl. Benevolo, Die Geschichte der Stadt, 675-87.
93 Vgl. Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie.

begannen, war Amerika ein leerer und ländlicher Kontinent. Ländlich, weil die große Mehrheit der Bevölkerung auf dem Land lebte und von der Landwirtschaft abhängig war. Es gab keine wichtigen Industrien, mit der Ausnahme von Bergbau und Handwerksproduktion für den internen Verbrauch und Handel. Außenhandel oder regionaler Handel waren außergewöhnlich.

Nach Schätzungen zählte Lateinamerika im Jahr 1850 ca. 30 Millionen Einwohner. Es gab keine großen Städte. Die vorhandenen Städte konnten sich kaum mit den industriellen Städten Westeuropas messen. So zählte etwa Sao Paulo im Jahre 1855 nur 15.471 Einwohner. Bereits 1800 zählte London 861.000 Einwohner und Paris 547.000[94]. 50 Jahre später hatte sich die Bevölkerung Lateinamerikas bereits verdoppelt. 1900 zählte Buenos Aires ca. 867.000 Einwohner und war die Stadt mit der höchsten Einwohnerzahl in Lateinamerika; Rio de Janeiro zählte 691.000 Einwohner, Mexiko Stadt 541.000, Santiago 287.000. Weitere wichtige Städte waren Sao Paulo mit 239.000 Einwohnern, La Habana mit 236.000 und Lima mit 130.000. Die Bevölkerung der 10 größten Städte umfasste 6.0% der Gesamtbevölkerung.[95][96]

Zwei Aspekte beeinflussten die Urbanisierung in Lateinamerika in der Mitte des 19. Jh., sowie auch mehr oder weniger das wirtschaftliche und soziale Wachstum der verschiedenen Länder. Es waren dies die ausländischen Investitionen und die europäische Einwanderung. Beide trugen zur Eingliederung Lateinamerikas in den Weltmarkt bei, aber weder die Investitionen noch die Immigrationen und als Folge die Entwicklung der Länder und ihrer Städte wurden gleichmäßig verteilt. Obwohl die Städte wuchsen, war dies nicht mit Entwicklung im eigentlichen Sinn gleichzusetzen, zumindest nicht im Sinne der europäischen oder nordamerikanischen Städte. Dem endogenen Wachstum der Städte entspricht ihre Wichtigkeit als Verwaltungszentren und Marktplätze für lokale landwirtschaftliche Produkte und in seltenen Fällen als industrielle Produktionsstätten. Im Gegensatz zu Europa, Nordamerika und Japan hat die Industrialisierung der lateinamerikanischen Länder erst im 20. Jh. begonnen. Grundsätzlich war die Industrialisierung in der Phase des Kolonialismus rudimentär und beschränkte sich auf eine erste Verarbeitungsstufe lokaler Produkte, um sie für den Export fertigzustellen. Den Produkten wurde erst in Europa die Wertschöpfung gegeben. Während weltweit die großen Industriebetriebe grundsätzliche Strukturen der Stadt vorgeben und einige Autoren mittlerweile von der „Deindustrialisierung“ und von der neuen urbanen Ökonomie der Städte in den so genannten „Entwickelten Ländern“ sprechen, versuchen die lateinamerikanische Städte noch in die Industrialisierungsphase einzusteigen.

Obwohl im Zeitraum von 1920 bis 1940 verschiedene lateinamerikanische Städte in eine Industrialisierungsphase eingetreten sind, z.B. Buenos Aires, sind diese nicht dem gleichen Entwicklungspfad der europäischen, und auch nicht jenem der nordamerikanischen Städte gefolgt. Mitte des 20 Jh. sahen die meisten lateinamerikanischen Städte ganz anders aus als heute. Sowohl Einwohnerzahl als auch Ausdehnung waren wesentlich geringer als heute. Ohne gut entwickelte Massentransportsysteme sahen sich die meisten Menschen gezwungen, zu Fuß in die Arbeit zu gehen. Folglich gab es auch kaum Vorstädte, vor allem nicht die heutigen, stark ausgedehnten Vorstädte, die größtenteils aus “Hüttenvierteln“ bestehen. Diese sind das archetypische Symbol für die Behausung des modernen Lateinamerikas, die slums, favelas oder invasiones.[97]

In allen Ländern Lateinamerikas ist das urbane Bevölkerungswachstum auf das natürliche urbane Wachstum und die Migration vom Land zur Stadt zurückzuführen. Dass die Bevölkerung in die Städte zuwandert bedeutet jedoch in keiner Weise, dass diese die Infrastruktur und die wirtschaftliche Struktur besitzen, um die neuen Einwohner aufzunehmen:

94 „Top cities,“ (2007).
95 Vgl. B. Jürgen und M. Günter, 1995 Die lateinamerikanische Gross-Stadt Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
96 „Top cities.“
97 Vgl. A. Gilbert, 1998 The Latin American city, London; New York: Latin America Bureau, Monthly Review Press.

- Die städtische Entwicklung in den lateinamerikanischen Ländern folgte nicht den klassischen Entwicklungspfaden der entwickelten oder industrialisierten Städte. Eine Charakteristik der europäischen Städte besteht darin, dass sie sich konzentriert haben, bevor sie sich ausgedehnt haben. Im Unterschied dazu sind lateinamerikanische Städte normalerweise ausgedehnte Städte, was aber gleichzeitig nicht bedeutet, dass das Zentrum sich nicht konzentriert. Lateinamerikanische Städte konzentrieren und dehnen sich gleichzeitig aus.
- Das schnelle Wachstum der lateinamerikanischen Städte zu Megastädten ist mit den vorgenannten Punkten sowie mit dem schnellen Schritt hin zu ~~von~~ einer von der Bourgeoisie kontrollierten beginnenden Ineffizienz und mit den weltweiten kapitalistisch orientierten ökonomischen Interessen verbunden; eine unbestimmte Situation, in einer Umgebung ohne einen eigenen nationalen Kapitalismus, der die Einflusskraft hätte, die wirtschaftliche Entwicklung voranzutreiben.
- Die Verstädterung Lateinamerikas ist eine Auswirkung der Zentralisierung der Macht und der wirtschaftlichen Konzentration.
- Die Wachstumsform der Metropolen hängt insbesondere von den Eigenschaften des Ortes ab. Nahezu alle Metropolen haben das spanische Raster beibehalten. Die topographischen Bedingungen haben das radiale, lineare oder zerteilte Wachstum bestimmt. Die Notwendigkeit stadtnahe ländliche Gebiete zu integrieren und die Lebensformen der oberen Schichten in den letzten Jahrzehnten der Kolonialzeit und Anfang der republikanischen Zeit, determinierten die Gründung oder Entstehung mehrerer kleinerer Zentren im Umland der Hauptstädte. Diese Zentren sind oft ein Teil der Megastädte geworden.
- Die Errichtung regionaler Bahnlinien und insbesondere suburbaner Linien, das Aufkommen von Omnibussen, den „Colectivos“, volkstümliche öffentliche Verkehrsmittel, sowie die Verbreitung des Autos ermöglichten den Transport zu den Vorstädten und die Entstehung informeller Wohnsiedlungen in Stadtgebieten ohne einer geplanten basischen Infrastruktur.
- Die Konzentration wirtschaftlicher und administrativer Aktivitäten in bestimmten Gebieten der Länder führte zur Entstehung der Megastädte. Diese wurden normalerweise bereits in der Kolonialzeit gegründet, dienten als Administrations- und Handelszentren und waren oft Hafenstädte oder mit dem Haupthafen gut verbunden. Universitäten, Akademien, oder Schulen, sowie die Sitze der Erzbischöfe wurden in diesen Zentren erbaut. Als Anfang des 19 Jh. die Importsubstitution und die Weiterverarbeitung der Agrarprodukte anfingen, fanden die Industrien in diesen Zentren die Bedingungen und den Markt für ihre Produkte sowie die Verbindung mit dem Rest des Landes und der Welt.[98] In ganz Lateinamerika charakterisiert sich der Verstädterungsprozess durch ein Konzentrationsmuster in Großstädte und Megastädte. Eine Industrie- Suburbanisierung ist nur in begrenztem Rahmen erfolgt.

„Zwar sind überall am Stadtrand bzw. entlang wichtiger Ausfallstraßen moderne Industriebetriebe entstanden, der Anteil der hier Beschäftigten ist jedoch meist nicht sehr groß. Das aus den Industriestaaten bekannte Muster der Wohnsuburbanisierung wird nur von der wohlhabenden Bevölkerung nachvollzogen. Besonders in den Metropolen findet seit Langem eine Verlagerung der bevorzugten Wohnstandorte an die Peripherie statt. Vielfach wird dabei auch die administrative Stadtgrenze übersprungen. Vor allem für Lateinamerika ist der Prozess gut belegt. In neuer Zeit vollzieht sich die Erschließung neuer Wohngebiete nicht nur der Ober-, sondern auch der Mittelschichten häufig in Form von „Gated Communities“. Der Handel folgt in der Regel der Bevölkerung, sodass sich das hochwertigste Angebot nicht mehr in der alten City, sondern in neuen Shoppingcentern am Stadtrand findet. Oft sind große Shopping-Komplexe auch vor der geschlossenen Siedlungsfront entstanden und haben ihrerseits die Wachstumsrichtung der vornehmen Wohngebiete beeinflusst.“[99]

98 Vgl. Ebd.
99 Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 51.

1.2.2.3 Nordamerika

„Das von den Spaniern im 16 Jh. im Zuge der Städtegründungen in Mittel- und Südamerika entwickeltes Modell der schachbrettartigen Anlage wurde im 17 und 18 Jh. von den Franzosen und Engländern für die Kolonisierung Nordamerikas übernommen.“[100]

Diese Schachbrettstruktur wurde sowohl für die Städte als auch für die Ackeraufteilung und Festlegung der Stadtgrenzen benutzt. Das Schachbrettmuster teilte 1785 im Rahmen des „Township and Range System“ den Bundesstaat westlich der Appalachen in Siedlungsparzellen, Townships und Subdivisions bis hin zu den individuellen Parzellen auf. Nachträglich wurde der Rasterplan für andere Städte übernommen, da er ein effizientes Must er ist, eine *„demokratische Gesellschaft von Klein-Grundbesitzern zu bilden.“*[101] Franzosen und Engländer reisten als Finanzierer und private Handelskompanien, die auf eigenes Risiko ein neues Zuhause in Übersee suchten. Die neuen Einwohner wurden binnen weniger Jahrzehnte von ihrer ursprünglichen Handelskompanien und der Verwaltungsrestriktionen des Mutterlandes unabhängig.

Bis zum 18 Jh. wanderten ca. 2 Millionen Personen in die USA aus. Städte waren im Gegensatz zum unsicheren und feindeseligen Umland sichere, organisierte und zivilisierte wirtschaftliche Zentren, sie schränkten aber die persönliche Freiheit und Mobilität ein.[102] *„Der größte Teil der nordamerikanischen Bevölkerung lebt heute „urban“ – und dennoch ist es kein Paradoxon, dass Nordamerika – basierend auf den Idealen des 17-19 Jh. – von einem weitverbreiteten Antiurbanismus geprägt ist.“*[103] Bis zum 19. Jh. waren die Städte Zentren für die landwirtschaftliche Produktion, die nach Europa exportiert wurde. New York zählte 202.600 Einwohner, Philadelphia 161.400 und Boston 61.400.[104]

Der erste Plan für eine Stadtregion einer modernen Stadt ist der Plan für Chicago von 1909. Dieser besaß eine regionale Vision der Stadt und ging weit über ihre politischen Grenzen hinaus. Die Schwierigkeiten entstanden nicht bei der Vision, sondern bei den politischen Aktivitäten, die für die Umsetzung des Plans notwendig waren.[105] Im Jahr 1931 –unter sehr ähnlichen Bedingungen wie in Chicago – wurde der Regionalplan für New York entworfen. Das Resultat war die Zusammenarbeit mehrere Instanzen, nicht aber die Entstehung einer selbständigen Einheit, welche die Interessen der gesamten Region vertritt. Die daraus hervorgegangene Regional Plan Association of New York and New Jersey spielt heute noch eine wichtige Rolle.[106] Parallel zur Entstehung der ersten Richtlinien für die Planung der Stadtregion versuchte man in den USA das Land durch ein Autobahnnetz zu verbinden, da die Zahl der Autobesitzer bereits viel größer war als in Europa. Dies hatte einen großen Einfluss auf die zukünftige Planung der Stadtregionen in den USA. Die erste beobachtete Entwicklung war erwartungsgemäß folgende: entlang der Infrastruktur-Achsen und an deren Kreuzungspunkten fand auch ohne Boden-Nutzungsplan Entwicklung statt.[107] In diesem Zusammenhang entstand ein neues Konzept der nordamerikanischen Stadt als Antithese zur Suburbanisierung, in den USA als „urban sprawl“[108] bekannt: der „New Urbanism“[109]. Dieses Konzept fördert eine spezielle Nutzungsmischung und höhere Bebauungsdichte mit dem Ziel einer menschlicheren, nicht automobilgerechten Stadt.

1930 wohnten in Los Angeles 94% der Einwohner in Einfamilienhäusern. Der Besitz eines Grundstücks wurde zum Zeichen sozialen Aufstiegs und demokratischer Emanzipation. Arbeit, Wohnen und Freizeit wurden getrennt. Es entstand ein kontinuierliches Stadt-Land Gefälle. Die Stadt wurde immer ländlicher, das Land immer städtischer. Dementsprechend wurden immer mehr ländliche Gebiete in die metropolitane Fläche einbezogen.

100 Benevolo, Die Geschichte der Stadt, 687.
101 Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 159.
102 Vgl. Ebd., 156.
103 Ebd., 157.
104 Vgl Ebd.
105 Vgl. Simmonds und Hack, Global city regions: their emerging forms, 9.
106 Vgl. Ebd.
107 Vgl. Ebd., 10.
108 Vgl. Bruegmann, Sprawl: A compact history.
109 Vgl. Calthorpe und Fulton, The regional city planning for the end of sprawl.

Die Dienstleistungsfunktionen folgten der suburbanen Bevölkerung. Die spätere Entwicklung beschleunigte den Übergang zur industriellen und postindustriellen Stadt. Die US-amerikanische Stadt zeigt sogar Merkmale der postindustriellen Stadt, die in Europa erst heute erkennbar werden, und gilt als Prototyp postmoderner städtischer Entwicklung. Anfangs des 20 Jh. hatte die US-amerikanische Stadt noch eine kompakte Struktur und ähnelte der europäischen Stadt. Die Dampfmaschine und die schnelle Erschließung des Landes mittels der Eisenbahn veränderten die Struktur der Verstädterung und es entstanden neue Siedlungen. Einerseits entstanden die Wolkenkratzer mit ihrem vertikalen Wirtschafts- und Geschäftsleben, anderseits dehnte sich die Stadtfläche auf eine suburbane Peripherie vom Eigenheimen und Einkaufzentren aus. Dieser Ausdehnungs-Prozess „urban sprawl" hat in den letzten Jahren die nordamerikanische Stadt charakterisiert. Er wurde mit der frühen Einführung des Autos beschleunigt (1900 zählte die USA 8.000 registrierte Automobile, 1930 stieg die Zahl auf 23 Millionen). Ein Autobahnnetz verband das Land und trug zur horizontalen Ausdehnung der Städte bei. Einkaufzentren und Freizeiteinrichtungen wurden an die Peripherie der Städte verlagert, was in den 1960er und 1970er Jahren zum Kollaps der US-amerikanischen Innenstadt führte.[110]

Die frühe Suburbanisierung (1850 – 1920) hing noch vom Bahnnetz ab. Eine Bahnlinie mit Stationen im Abstand von 5 bis 8 km verband die Siedlungen und kontrollierte dementsprechend ihre Ausdehnung ins Umland. Anstatt eine Regional City zu schaffen, hat das Auto als Verkehrsmittel zum schnellen Bau von Autobahnen, Immobilien, Entwicklungen auf den ländlichen Flächen und zu einer unstrukturierten ausgedehnten Verstädterung beigetragen. Die Suburbs als Nachbarschaften mit ihren Dienstleistungen, ihrer sozialen Integration und ihrem menschlichen Maßstab sind verschwunden. Suburbs sind keine Nachbarschaften mehr, sie haben sich zu einer unklaren, ausgedehnten Fläche mit niedriger Dichte-entwickelt, umgeben von „conurbations". Die Suburbanisierung braucht ihren kleinen Maßstab und ihr ländliches Umland.[111]

In diesem Zusammenhang sind in den 1980er Jahren neue suburbane Zentren entstanden. Auch Unternehmen zogen nun an die Peripherie, es wurden neue Bürogebäude gebaut und neue spezialisierte Wachstumspole (Geschäftszentren, Flughafenstädte usw) konsolidiert. Dieses neue Stadtsystem hat die Pendlerstrukturen verändert. Das Verhältnis Zentrum- Peripherie verlor an Bedeutung. Verlierer des Urban Sprawl sind die Stadtkerne, für die Stadterneuerungsprogramme entwickelt werden.

110 Vgl. Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 154-55.
111 Vgl. L. Mumford,1961 The city in history: its origins, its transformations, and its prospects San Diego: Harcourt Brace Jovanovich, 505.

1.2.2.4 Fordistische versus post- fordistische Entwicklungsvorstellungen

Der Vorstellung der Stadt in der industriellen Revolution folgte eine rationalistische, wirtschaftliche und industrielle Vision der Städte, welche die Stadtplanung prägten. Es wurden im Punkt 1.2.2.1 einige Faktoren erwähnt, welche die Basis der Stadtentwicklung zu Beginn des 20 Jh. gewesen sind wie:

- Die Rationalisierung der Stadtplanung
- Das Bremsen der städtischen Ausdehnung mit Hilfe z. B. von Green Belts, oder die Versuche die Kernstadt nicht unbedingt hierarchisch, sondern mit mehreren autonomen Siedlungen zu organisieren. In diesem Zusammenhang fällt auch die Bildung von neuen Siedlungen.
- Die Vorstellung, dass die Ausdehnung der industriellen Stadt mit der Umwandlung ihrer monozentralen Struktur in einer polyzentralen Struktur gebremst werden könnte.
- Verbesserung der Transportinfrastruktur und regionale Verbindung durch verschiedene Transportsysteme.
- Standardisierung der Architektur.

Die Standardisierung des Fordismus wurde durch die Flexibilisierung des Postfordismus ersetzt. Die industrielle Stadt begann sich in eine postindustrielle Stadt (Soja) zu wandeln.
Der wissensbasierte und der globalisierte post–industrielle Kapitalismus führte zur Entstehung neuer urbaner Formen und Vorstellungen:

- Neue Regulationsarten des urbanen Lebensraums (siehe Punkt 1.2.3.2), wie z. b. die Privatisierung der öffentlichen Räume.
- Die Entwicklung neuer Siedlungen oder Pole basiert nicht auf der Industrie, sondern auf Dienstleistungen und den dazugehörigen Infrastrukturen wie Business Centern.
- Die Peripherie und Region wird nicht nur zum Produktionsort, sondern auch zum Konsumort mit Infrastrukturen wie „shopping malls".
- Das Auto und die Bahn ermöglichten die Entstehung weiterer Entwicklungspole in der Umgebung der Kernstadt.

„War die fordistische Stadt von standardisiertem und industrialisiertem Wohnungsbau, Massenmobilität per Pkw, von pragmatischen Baulösungen in Form von Kastenarchitektur und funktionaler Zonierung geprägt, änderten sich die Bedingungen in der postfordistischen Stadt. Im Wettkampf und durch knappe Ressourcen, die im Zeitalter neuer Informationstechnologien sehr viel schneller als zuvor umgeleitet und damit an einer Kommune letztlich auch vorbeigelenkt werden können, müssen sich Städte einem vielfältigen lokalen, nationalen und globalen Wettbewerb stellen (Begg 1999). „Growth coalitions" sind zu schmieden, damit eine Region von wirtschaftlichen Entwicklungen profitieren kann. In Zeiten knapper Kassen muss um Investoren geworben werden, die immer seltener „harte", sondern für ihre Außendarstellung und ihre Mitarbeiter in einer Phase der Deindustrialisierung „weiche" Standortfaktoren nachfragen. Weil öffentlichen Stellen zudem immer weniger Investitionsmittel zur Verfügung haben, versuchen sie, in Form einer „public private partnership" Kompromisse mit privaten Investoren einzugehen, um Stadtplanung und Profitdenken miteinander zu verbinden. Damit Entscheidungen beschleunigt werden, setzt man auf Deregulierung, Endbürokratisierung und Privatisierung, die zu einem komplexen Mosaik sich „lohnender" Immobilieninseln wie Einkaufzentren, business parks und Wohncluster einerseits und „abgeschriebenen" Immobilien anderswo führen. Im Gegensatz zum wohlfahrtsstaatlichen gleichmacherischen Ansatz des „fordistischen" Regimes differenziert sich die Stadt deutlicher als zuvor in Gewinner und Verlierer, was zu einer sozialräumlichen Polarisierung beiträgt."[112]

Die Tabelle 1 zeigt die Unterschiede zwischen der industriellen und der postindustriellen Stadt (Siehe nächste Seite)

112 Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 56-57.

Tabelle 1 Merkmale der fordistischen und der postfordistischen Stadt

Merkmale	Fordistische Stadt	Post- fordistische Stadt
Ökonomische Grundlage	Industrielle Massenproduktion; Economies of Scale; natinal orientierte Ökonomie	Flexible Spezialisierung in der Industrie; Bedeutungsgewinn des Dienstleistungssektors (besonders der produktionsorientierten Dienste); Economies of Scope; globalisierte Ökonomie
Dominante Produktionsstruktur	Komplexe, starre Einzwecktechnologie	Flexible Mehrzwecktechnologie
	Standarisierte Produkte in hoher Stückzahl	Zunehmende Produktionsdifferenzierung
	Lange Produktionszyklen	Kurze Produktionszyklen
	Viele und variabler Zulieferer	Wenige Direktlieferanten (just in time)
	Große Lagerhaltung	Geringe Lagerhaltung
	Fließband	Arbeitsgruppen
Betriebsstruktur	Dominanz der Großbetriebe	Renaissance der Klein- und Mittelbetriebe
Arbeitsteilung	Arbeitsteilung hoch entwickelt; national	Arbeitsteilung hoch entwickelt; international
	Aufgabenteilung zwischen Facharbeitern und angelernten Arbeitskräften	Integration durch Gruppenarbeit von qualifizierten Arbeitskräften
	Unternehmensorientierte Dienste intern	Externalisierung der unternehmen- bezogene Dienste
Gesellschaftliche Struktur	Klassen- und Schichten Modell; Homogenität innerhalb der Klassen und Schichten; Dominanz der „Normalfamilie“	Fragmentierte Gesellschaft; zusätzliche Differenzierung nach Lebensstylen, Konsummustern, Freizeitverhalten; neue Lebensformen
Städtische Struktur	Funktionelle und soziale Zonierug der Stadt; Kern-Rand-Gradienten; großräumige Segregation	Patchwork an sozialer und funktioneller Differenzierung; multinodale Struktur mit flachem Kern-Rand-Gradienten; kleinräumige Segregation
	Homogene Struktur	Chaotische multizentrische Struktur
	Dominierendes kommerzielles Zentrum	Post-suburbia Entwicklungen wie Shopping malls, business Centern, hightech Korridoren
	Kontinuierlicher Abfall der Lagerenten	Weite durch Armut gekennzeichnete Bereiche, Gated Communities, high tech. Korridore
Stadtplanung. Politische Regulation	Umfassender Anspruch besonders im Bereich der physischen Planung; öffentliche Hand nimmt viele gesellschaftliche Aufgaben wahr; politische Macht in wenigen Institutionen konzentriert (Government)	Eingeschränkter Anspruch der Planung und Konzentration auf Leitbilder und Modellprojekte; Private-Public-Partnership; Auslagerung ehemals öffentlicher Aufgaben; Machtstrukturen sind komplex und liegen bei vielen Akteuren (Governance)

Quelle: Fassman SGI S 108, Fassman und Meusburger 1997 in Fassman S 109, Wood 2003 in Bähr und Jürgens SGII S 124. Eigene Zusammenstellung

1.3 Globalisierung, Homogenisierung städtischer Strukturen und neuer Regulierungsarten des städtischen Lebens

"Shaping and focusing the globalization discourse, literally pinning it down to concrete empirical forms and expressions, is an argument that views intensified globalization and the empowerment of globality primarily as the product of a dramatic expansion in the scale and scope of capitalist industrial production. It is argued that we have entered an era of global capitalism that is marked by a new international division of labor (NIDL) in which industrial production (or what the first discourse would call industrial urbanism) has become more widely distributed over the inhabited world than ever before."[113]

Die Urbanisierungseffekte der Globalisierung in den verschiedenen Ländern und die Veränderung von Raumstrukturen zeigen die Steigerung der Wichtigkeit der Metropolen mit ihrem Bevölkerungswachstum und ihrer räumlichen Ausdehnungen als einen der wichtigsten Effekte der Globalisierung. In der Industrialisierungsphase der Städte lag der Schwerpunkt des Städtebaus in der Planung und Errichtung der städtischen Infrastruktur und des bebauten Raums. Seit Ende des 20 Jh. verliert die Großindustrie an ökonomischer Bedeutung, der Dienstleistungssektor gewinnt an Bedeutung und die globale Wirtschaft restrukturiert die industrielle Basis der Stadt. Die industrielle Massenproduktion hatte weltweit die Herausbildung einer breiten Arbeiterklasse, einer Mittelschicht und einer schmalen Oberschicht zur Folge. Die neuen sozialen Stratifizierungsmuster, die wirtschaftliche und soziale Ungleichheit, sowie die Verstärkung der sozialen und räumlichen Kontrolle durch die Privatisierung des städtischen Raumes gehören weltweit zu den wichtigsten und auffälligsten Effekten der Globalisierung auf die Urbanisierungsprozesse in den verschiedenen Metropolen und ihren Regionen. Die Stadt hat die Tendenz, sich in Funktion der Logik des Konsums und der fortgeschrittenen Dienstleistungen zu gestalten. Die makroökonomischen Phasen der Weltwirtschaft und ihre Veränderungen sind mit den räumlichen Strukturen und der Metropolisierung der Städte eng verbunden. Das Phänomen der Globalisierung ist nicht neu, sondern ist die Intensivierung einer Entwicklung, die als solche bereits seit Jahrhunderten geschieht. Die Welt befindet sich in einer Zeit des globalen Kapitalismus, charakterisiert durch eine neue Verteilung der Arbeit.

„Kapitalismus ist ein soziales System, das von seiner bestimmten Dynamik her, nämlich der endlosen Akkumulation von Kapital, Globalität als Potential in sich trägt. Globalität ist dabei; zweideutig zu verstehen: erstens als räumliche Ausdehnung des Kapitalismus, als Ausbreitung über die gesamte Welt und zweitens als soziale Ausdehnung, d.h. als Einbeziehung aller Lebensbereiche in die ökonomische Dynamik der Kapitalakkumulation. Damit hängen die räumliche und die soziale Expansion zusammen: Wo der Kapitalismus Einzug hält, dort ändern sich die sozialen Verhältnisse."[114]

Die Ölkrise der 1970er Jahre und die folgende ökonomische Rezession haben ihre Spuren in den Planungsmethoden der westlichen Länder hinterlassen. Die lokalen und nationalen Regierungen begannen an Macht zu verlieren und konnten die steigende Macht der Firmen im Rahmen der Globalisierung nicht bremsen. In diesem Zusammenhang wandelten sich nach Sharon Zukin die Stadtzentren als „Centers of organized production" in „Centers of organized consumption."[115] Im Vergleich zu den Krisen von 1873 und 1929 hatte die Krise von 1970 ihre Eigenheiten. Während die Krise von 1873 als Ursache einen plötzlichen Wechsel in Richtung eines Konkurrenzmarktes hatte, verursacht durch die Entstehung einer monopolistischen Firmenstruktur, war die Depression von 1929 eine Krise der Industrieproduktion und des Finanzsystems. Es war eine Krise der monopolistischen Struktur, in der – im Gegensatz zu einer perfekten Marktsituation mit einem homogenen Produkt und rationellem Preisverhalten zwischen Käufer und Verkäufer - innerhalb der traditionellen Markttypen die Aufwertung des Kapitals der Entstehung kleiner

113 Soja, Postmetropolis: Critical studies of cities and regions, 192.
114 C. Parnreiter, 2007 Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, ed. Sozialgeographische Bibliothek, Band. 7 Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 168.
115 Simmonds und Hack, Global city regions: their emerging forms.

Firmen gegenüberstand. In freier Konkurrenz erfüllen perfekte Märkte diese Bedingungen nicht und entwickeln sich zu undurchsichtigen Märkten, welche eine finanzielle Krise verursachen. Die Krise der 1970er Jahre wird hingegen als eine technologische Krise betrachtet. Der Konflikt des Zweiten Weltkrieges ist abgeschlossen, die Kriegselemente wurden durch leichte und dauerhafte Konsumgüter ersetzt, womit ein technologischer Schock eingeleitet wird.[116] *„Die sich abzeichnende Verwertungskrise des Kapitals wurde (…) (...) durch das Auftreten neuer, vor allem ost- und südostasiatischer Anbieter industrieller Waren am Weltmarkt verschärft.“*[117]

1.3.1 Globalisierung und Produktion des Raumes

Bis jetzt wurden die Stadt, ihre Definitionen sowie ihre historischen Transformationen analysiert. Im historischen Prozess der Urbanisierung bedeutet die Stadt Zentralität. In diesem Zusammenhang fängt dieser Punkt wie der Urbanisierung (siehe Punkt 1.2.1.1) mit Schmidts Interpretation von Lefebvre, in diesem Fall mit seiner Frage, *(...) „wie es möglich ist, die Stadt zu denken, ohne sich den Raum vorzustellen.“*[118] (...) Die Raumproduktion wurde in den letzten Dekaden zu einer der rentabelsten wirtschaftlichen Aktivitäten in den Städten und ihrer Umgebung. Es existieren nicht nur Konsumräume, sondern auch der Raum wird konsumiert. Der Raum ist zur Handelsware geworden. D. h. sein Tauschwert ist wichtiger als sein Nutzungswert.[119]

Der Raum ist weder ein materielles Objekt oder eine Idee, sondern ein gesellschaftlicher Produktionsprozess. Lefebvre entwarf eine dreidimensionale Konzeption welche, die physischen, geistlichen und sozialen Begriffe des Raumes zusammenführt:

1. Der wahrgenommene Raum oder Raum der sinnlichen Welt, in dem sich Handlungen und kollektive Akteure der Gesellschaft in die Objekten und Wirklichkeiten eintragen.[120]
2. Die Repräsentation des Raumes als Konzept oder Konzeption des Raumes.[121]
3. Die Räume der Repräsentation welche komplexe Symbolismen präsentieren, (...) *„die an die heimliche und unterirdische Seite des sozialen Lebens gebunden sind,“*[122] (...) (...) Es ist der Raum des Alltagslebens, „qualitativ, fließend und dynamisch“ wird er eher gelebt als konzipiert.[123]

Das Verständnis dieser dreidimensionalen Konzeption ist schwierig, und wird laut Schmidt oft falsch verstanden. Der Raum ist vor allem ein gesellschaftlicher Raum. Im Gegensatz zu anderen Produkten ist der Raum ein gesellschaftliches Produkt, strukturiert durch die gesellschaftlichen Verhältnisse in welchem diese Gesellschaft weitere Produkte herstellt.

1.3.1.1 Harvey, Castells und die Produktion vom Raum

„(...) dass Raum, seine Produktion, seine Zerstörung – in der und für die Geschichte des Kapitalismus ebenso fundamental ist wie soziale Beziehungen: I am primarily concerned with how capitalism creates a physical landscape of roads, houses, factories, schools, shops, and so forth in it´s own image and what the contradictions are that arise out of such a process of producing space“. (...) (...) „Suburbia“ gehört zu dieser physischen „Landscape“. Sein Werk ist von der marxistischen Theorie geprägt das “Kapital” zu verräumlichen. Laut Parnreiter betont Harvey aber, dass er, obwohl Marx sie als “unnecessary complication” bezeichnet hat, (…)”die räumliche Dimension

116 O. A. Roa, 2008.
117 Parnreiter, Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, 172.
118 Schmidt, Stadt, Raum und Gesellschaft, 191.
119 Der Unterschied zwischen Tauschwert und Gebrauchswert wird im marxistischen Denken als ein logischer Widerspruch dargestellt.
120 Vgl. Schmidt, 2005 Stadt, Raum und Gesellschaft.
121 Vgl. Ebd., 217.
122 Ebd., 222.
123 Vgl. Ebd.

in seinem Werk angelegt habe"[124] David Harvey (Geograph, einer der Begründer und Vertreter der radical Geography) entwickelte auf der Basis von Lefebvres Überlegungen zur Produktion des Raumes eine (...)*„politische Ökonomie der Urbanisierung und der Produktion der gebauten Welt."*[125]

"The accumulation of capital has always been a profoundly geographical affair. Without the possibilities inherent in geographical expansion, spatial reorganization and uneven geographical development, capitalism would long ago have ceased to function as a political economic system. This perpetual turning to a spatial fix to capitalism's internal contradictions (most notably registered as an over accumulation of capital within a particular geographical area) coupled with the uneven insertion of different territories and social formations into the capitalist World market has created a global historical geography of capital accumulation whose character needs to be well understood"[126]

(...)Kapitalistische Akkumulation ist also ein "spatiotemporal process" Weiters (...)(...) sind die gesellschaftlichen Verhältnisse, unter denen heutzutage Raum produziert wird, die des Kapitalismus. "Raum hat im Kapitalismus vielfältige Funktionen – „landwirtschaftlich genützt ist es Produktionsmittel, als Standort für eine Fabrik ist es eine Bedingung der Produktion, und für die Bauwirtschaft ist es, wenn eine Fabrik oder einer Wohnlage errichtet wird, Produktionselement"[127]

Der urbane Raum dient nach Harvey als physische Basis, um die Produktion, Zirkulation und der Verbrauch von Waren (...) *„– und damit die Akkumulation von Kapital – zu ermöglichen. Damit ist der sozial geschaffene Raum für Harvey sowohl Bestandteil des konstanten Kapitals als auch Gebrauchswert."*[128]

In diesem Zusammenhang bedeutet Akkumulation auch Expansion. „Globalisierung" entspricht hier auch der räumlichen Expansion. Diese räumliche Expansion verlangt auch bestimmte physische Bedingungen, um stattfinden zu können. *"Um sich räumlich ausdehnen zu können, braucht der Kapitalismus bestimmte Infrastrukturen, wie etwa Häfen oder Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen, aber auch Kommunikationseinrichtungen, Fabriken, Handelshäuser, Börsen u.s.w. Die geographische Expansion erfolgt demnach nicht abstrakt in einem fiktiven Weltmarkt oder Welt-Raum, sondern konkret, und zwar durch neu geschaffenen physische Umwelten"*[129] (…)

Manuel Castells (Wirtschaftswissenschaftler und Soziologe) entwickelte die Theorie des kollektiven Konsums welcher auf Lefevbres Analyse des Raumes basiert, auch wenn er seine Theorie als Gegenentwurf zur Lefevbres verstand, wie Schmidt behauptet.[130] Harvey´s Arbeit ist in manchen Punkten mit Castells Arbeit verflochten, auch wenn Harvey´s Schwerpunkt in der Logik des Kapitals steht und Castells mehr Gewicht auf die gesellschaftlichen Bewegungen im Kontext der Konsumgesellschaft und einer radikalen urbanen Subjektivität legt. Ein wesentlicher Unterschied zwischen beiden Autoren ist die Wichtigkeit und die Funktion, die jeder von ihnen dem Raum, ins Besondere dem metropolen Raum, in der Globalisierung und ihrer Konsumgesellschaft gibt. Nach Castells entwickelt sich im Zusammenhang der Globalisierung eine „Gesellschaft der Information" und ein Raum von Flüssen dieser Information noch vor einem örtlichen Raum.

„In dieser neuen Welt haben sich die Verkehrs- und Reisewege vervielfacht, der Zugriff auf Informations- und Kommunikations-Ressourcen hat sich über das Internet und andere Telekommunikationstechnologien beschleunigt; die Vorstellungen von einem „"Zentrum" von einem allgemein-verbindlichen Bezugspunkt sind abgetragen"[131]

---

124 Parnreiter, Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, 49.
125 Schmidt, Stadt, Raum und Gesellschaft, 12.
126 D. Harvey 2001, 369 in Parnreiter, Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, 49
127 D. Harvey 1985,126 in Ebd.
128 D. Harvey in Ebd., 50.
129 Ebd., 51.
130 Schmidt, Stadt, Raum und Gesellschaft, 32.
131 M. Castells 1998 in MVRDV und NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf.,RheinRuhrCity: die Unentdeckte Metropole = the hidden metropolis: the Regionmaker.

Der wahrgenommene Raum (Schmidt) lässt sich durch physische Netze und Verbindungen wie z.B Strassen, Kanäle, Bahnlinien usw. abgrenzen und transformieren. Es existieren Netze, welche eine physische Infrastruktur erfordern: Handelnetze und heutzutage die Information- und Kommunikationsnetze, die aber nicht unbedingt die Wahrnehmung des Raumes kennzeichnen aber deren Vernetzung den Raum transformiert.

„The development of electronic communication and information systems allows an increasing disassociation between spatial proximity and the performance of everyday life´s functions: work, shopping, entertainment, healthcare, education, public services, governance, and the like."[132]

Diese Einstellung zum Einfluss der Globalisierung auf die Metropolen ist nicht örtlich begrenzt, sondern wird durch den Informationsfluss und seine Netze definiert. Der Raum des Flusses wird von Castells durch drei Ebenen beschrieben. Die erste Ebene besteht aus verschiedenen Netzen von elektronischen Impulsen, aus informatischer Verarbeitung und dem Transport mit hoher Geschwindigkeit, die die Grundlagen der informatischen Gesellschaft bilden. Die zweite Ebene besteht aus Orten, die integrierte Knoten in einem Netz bilden, wie zum Beispiel London, Tokio, New York, Zürich, Milan und Hong Kong, wobei jede eine unterschiedliche Position im globalen finanziellen Netz einnimmt. Die dritte Ebene wird durch die räumliche Organisation der herrschenden Eliten vertreten, die die aktuelle Form der Herrschaft der Gesellschaft bestimmen und deren Fähigkeit zur Organisation auch die Fähigkeit einschließt, den Rest der Gesellschaft in Unordnung zu bringen. Aber auch diese Informationsnetze brauchen die Infrastruktur und bestimmte Knotenpunkte um funktionieren zu können. Dementsprechend werden Metropolen zu entscheidenden Knotenpunkten des Informationsnetzes d.h. der Dienstleistungen und der internationalen Koordination der Firmen. Die entstehende räumliche Vernetzung hängt hier von der Hierachie jedes Knotens ab und seiner Fähigkeit, im Netz verbunden sein zu können oder nicht. Auch in den globalen Städten ist diese Vernetzung nicht homogen, oder besser gesagt bezieht sie nicht einmal die ganze Stadt ein. In diesem Zusammenhang kann man vier Folgen der Globalisierung betrachten. Erstens entstehen Infrastrukturen, die die globale Vernetzung und die kapitalistische Expansion ermöglichen, und die in der ganzen Welt verbreitet werden; zweitens sind es bestimmte Stadteile, die diese globale Vernetzung ermöglichen; drittens gibt es bestimmte Teile, die außerhalb dieser Vernetzung bleiben. Diese Folgen spiegeln sich in einem weiteren Maßstab in den Stadtregionen wieder und viertens entstehen die so genannten neuen Lebensregulierungsformen, die von dem Einfluss der Globalisierung verursacht oder verstärkt werden und dementsprechend auch mit ihr verbreitet werden.

Welche Folgen hat die Globalisierung in den Metropolen? Welche Folgen hat die Globalisierung auf die Regionen, die nicht in der globalen Vernetzung ihrer Benutzer liegen?

"Tokio, Sao Paulo, New York, Ciudad de Mexico, Shanghai, Bombay, Los Angeles, Buenos Aires, Seoul, Beijing, Rio de Janeiro, Calcutta, Osaka, are the main members in the club of worlds Megacities, to which one might probably add Moscow, Jakarta, Cairo, New Delhi, London, Paris, Lagos, Dacca, Karachi, and possibly a few others. They are big – with population beyond 10 million, some over 20, they are magnets to their hinterlands, they are the nodes of the new global economy and they form huge configurations of urban areas… Already in 1995 this network of metropoles and cities extended over an area of 50.000 square km, with a population of over 40 million, connected by a network of highways, railways, airtransport, boats and an ever growing electronic communication system. But the most distinctive feature of the megacity is that it is "globally connected and locally disconnected, physically and socially"[133]

Es ist ein Phänomen, das auf mehrere Metropolen wie Buenos Aires, Mexiko City, Sao Paulo oder Bogotá zutrifft. Im Vergleich zu Castells erkennt Harvey eine urbane Dynamik, deren Wurzeln für Soja in der kapitalistischen Stadt stecken:

132 Castells 1996, 364 in Ebd.
133 Castells 1996, 313-14 in Portugali, Self-organization and the city, 313-14.

(...)"Like Castells, he argues that a particular landscape, a specific urban geography, is created by capitalism in its own image, designed above all to facilitate the accumulation process. But the very fixity of the urban built environment, he notes, creates problems for continued capitalist accumulation, for it locks into particular spatial locations investments that, over time and especially during periods of crisis, may no longer be as effective (profitable) as the ones of the Empire State Building)? freely around the physical landscape when they no longer meet immediate needs, creates a perpetual dilemma for capital and for the social construction of capitalist cityspace. Capitalist development must therefore always negotiate a precarious balance between the creation and the destruction of its specific geography, a knife-edge path that becomes most problematic during times of crisis and restructuring."[134]

„Harvey (1982) would later add to this formulation the notion of spatial fix to describe how capital seeks to reorganize its specific urban and regional geography in the attempt to respond to crisis and open up "fresh room for accumulation" Although Harvey would insist that this search for a "magical" spatial solution to the problems of capitalism can never be completely successful, his conceptualization of the spatial fix, added to his observations on the built environment, opened up a new and assertively geographical dynamic to the study of urban crisis and restructuring, and even more broadly to our understanding of the materialist geohistory and uneven development of capitalism."135

(...) there are additional problems that arise from the particular way Castells conceptualizes spatiality and spatializes social theory, even in its latest improved version. There is much more to the contemporary world than can be seen in the binary power play between flows and places."[136] *(...)*

Laut Schmidt wurden Harveys und Castells Theorien aufgrund von zwei Argumentationen kritisiert: Erstens wegen ihres „offenen Ökonomismus bzw. Determinismus", wo wesentliche Determinanten und Prozesse nicht betrachtet wurden. Zweitens wegen ihre universalistischen Ansätze und allgemeinen Gesetze, die Schwerpunkte ihrer Analysen sind.[137]

1.3.1.2 Soja, Produktion und Transformation von Räumen

Für Soja ist Kapitalismus die Produktion und Transformation von Räumen, eine sowohl räumlich als auch sozial ungleiche Entwicklung. (…) *„Da die Produktion und Reproduktion von Räumlichkeit dem Rhythmus des Kapitalismus folgt, stellt sie eine Abfolge von Expansion, Krise, Restrukturierung, Expansion usw. dar."*[138] Soja stellt außerdem die Hypothese auf, dass sich das Modell der klassischen ökonomischen Entwicklung in einem neuen und unbekannten Zyklus verändert: Seit der Energiekrise der 1970er Jahre, durchlaufen die Städte und die Wirtschaft eine Phase von schnellen und ständigen Umstrukturierungen und Anpassungen ohne sich in einem neuen Expansionszyklus festsetzen zu können. In Gegensatz zu Lefebvre sieht Soja, laut Schmidt, die sozialräumlichen Veränderungen und die räumlichen Formen als Konsequenzen der ökonomischen Restrukturierung und der Herausbildung von globalen Städten.[139] Wenn man die aktuelle und seit den 1970er Jahren entstandene Globalisierungsphase betrachtet, existieren nach Soja mächtige Ereignisse, die den „post metropolitan" Übergang stark beeinflussen:

- "the industrialization of major segments of the old Third World and the simultaneous deindustrialization of established cities and regions of fordist industrial production;"

- "the creation of new forms of globally networked manufacturing, symbolized in such products as the „world car" and the many-colored Benetton sweater;"

134 Soja, Postmetropolis: Critical studies of cities and regions, 99.
135 Ebd., 99-100.
136 Ebd., 215.
137 Vgl. Schmidt, Stadt, Raum und Gesellschaft, 45.
138 Parnreiter, Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, 54.
139 Schmidt, Stadt, Raum und Gesellschaft, 60

- "the accelerated movement of people, goods, services, and information across national borders and the growth of global markets for labor and globally networked commodities;"

- "the reorganization of international trading systems and markets, from the European Union of the North American Free Trade Association (NAFTA) and various Asian, and Latin American trading blocs;"

- "the propulsive emergence of the transnational corporation to rationalize and coordinate global investment, production, and capital accumulation;"

- "the space-spanning and networking effects of the telecommunications and information revolution;"

- "the emergence of powerful institutions to promote global financial integration, consolidating all three of the major circuits of capital (commercial, financial, industrial) at the global scale;"

- "the rise of the Pacific Rim as a competitive power bloc to the North Atlantic alliance;"

- "the concentration of political and economic power in a re-ordered hierarchy of global cities acting as command posts for controlling the changing financial operations of the world economy."[140]

1.3.1.3 Sassen und die neuen urbanen Räumlichkeiten

Obwohl die neuen Finanz- und Informationstechnologien global agieren, brauchen sie eine definierte strategische physikalische Infrastruktur, die nur Städte und ihre Agglomerationsdynamik bieten können.[141] Laut der Globalisierungstheoretikerin und Stadtsoziologin Saskia Sassen trägt die Globalisierung zu einer neuen urbanen Räumlichkeit bei. Diese neue Räumlichkeit entsteht nur partiell: Es wird nur ein Teil der Städte einbezogen, gleichgültig, ob diese innerhalb ihrer administrativen oder imaginären Grenzen betrachtet wird. Außerdem spielt der Staat nur eine sehr untergeordnete Rolle bei der Regulierung der internationalen wirtschaftlichen Aktivitäten. Die Regulierung wird oft von den großen Firmen und den Hauptgeschäftsstellen in den Städten übernommen. Eine Implikation dieses Prozesses ist, dass die wirtschaftliche Entwicklung dieser Städte von ihrem Umland und der nationalen Wirtschaft zunehmend abgetrennt erscheint. In diesem Kontext bilden sich eher verschiedene Netzwerke von Städten.[142]

Die Infrastruktur, die notwendig ist um eine globale Wettbewerbsfähigkeit zu schaffen, führt zur Homogenisierung von globalen Strukturen. Sie führt zu einer Homogenisierung von bestimmten Stadtstrukturen. In diesem Punkt einigen sich die Städte, die über globale Netzwerke miteinander verbunden sind, und mehrere globale urbane Systeme bilden. Hier ist es wichtig zwischen globalen Städten und global verbundenen Städten zu unterscheiden. Für diese Arbeit ist es nicht von Interesse, erster zu diskutieren, sondern vielmehr, inwieweit die Globalisierung die Städte Lateinamerikas betrifft. Die globalen Städte sind Produktionsstellen der führenden Informationsindustrien der Gegenwart. Das heißt, der leitende und distinktive Sektor der globalen Städte ist der Dienstleistungssektor. Dieser ist höchst spezialisiert und vernetzt. Die Anzahl der Hauptgeschäftsstellen macht eine globale Stadt aus. In Ländern mit einer gut entwickelten Infrastruktur existieren mehreren Möglichkeiten um diese Hauptstellen zu lokalisieren.[143] Die Entwicklungsstufen und Stadtstrukturen ähneln einander dort, wo sich wiederkehrende Elemente für die globale Vernetzung befinden, und wo ihre inneren und äußeren Raumbezüge stattfinden.

Die genannten globalen urbanen Systeme sind jedoch keine ausgeglichenen Systeme. Laut Sassen tragen zwei Tendenzen zu den Ungleichheitsformen der urbanen Systeme bei: Es gibt Metropolen wie Paris und London, die zu einem nationalen urbanen System gehören, zu einem europäischen System und zu einem globalen System. Auf der anderen Seite gibt es Städte, die in der Peripherie des globalen Systems bleiben. Abgesehen von Städte wie

140 Soja, Postmetropolis: Critical studies of cities and regions, 193-94.
141 Vgl. S. Sassen,2001 The global city: New York, London, Tokyo Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1-2.
142 Vgl. Ebd., XXI-XXII.
143 Vgl. Ebd., XXI.

Mexiko Stadt, Sao Paulo und Buenos Aires, dann zählen die meisten lateinamerikanischen Metropolen zu dieser Peripherie. In den lateinamerikanischen Metropolen werden die Hauptstellen normalerweise in den Hauptstädten, die in vielen Fällen Megastädte sind, lokalisiert.
Die Umstellung des Lokalen auf das Globale zieht ihre Grenzen in einer ungelösten Opposition zwischen zwei räumlichen Dynamiken: einerseits die inhärente Konzentration der globalen Strukturen, andererseits die Ausdehnung von anderen Stadtstrukturen, die die globale Konzentration ausweicht. Beispiele dafür sind die Suburbanisierung, die informellen Siedlungen etc. Die lateinamerikanischen Metropolen sind zwar keine globalen Städte, sie sind jedoch in das globale Netz eingebunden. Auch wenn sie in diesem Netz keine wichtige Rolle spielen, so spielen dieses Netz und die globalen wirtschaftlichen Entscheidungen und Bedingungen eine sehr wichtige Rolle für sie. Im Rahmen der Globalisierung kann man bis zu diesem Punkt die ersten Eigenschaften der lateinamerikanischen Metropolen erkennen: Die lateinamerikanischen Metropolen liegen an der Peripherie der Globalisierung; sie zeigen eine Konzentration von globalen Strukturen und eine Ausdehnung von anderen Stadtstrukturen, wie z. B informelle Viertel, die diese Konzentration überlaufen.

1.3.1.4 Die Stadt als generic city / Koolhaas

Die Globalisierung und ihre genannte Prozesse führen zu einer Konvergenz bestimmter Stadtstrukturen. Wenn allerdings eine weltweite Homogenisierung der Stadtstrukturen also tatsächlich möglich ist, welche Eigenschaften hätten dann diese neuen homogene Strukturen?
Der Architekt Rem Koolhaas spricht in diesem Zusammenhang von der „Generic City." Die „Generic City" ist eine Stadt, die sich von der Gefangenschaft des Zentrums und der Identität befreit hat. Sie bricht mit dem destruktiven Zyklus der Abhängigkeit, sie ist die Widerspiegelung der gegenwärtigen Bedürfnisse und Fähigkeiten: es ist die Stadt ohne Geschichte. Sie ist groß genug für alle, sie ist einfach und braucht keine Instandhaltung. Wenn sie zu klein wird, wächst sie einfach weiter, wenn sie zu alt wird, wird sie neu aufgebaut. Sie ist in der Lage zu wachsen und sich zu verändern.

„The generic city has grown dramatically over the past few decades. Not only has itst size increased, its numbers have too... Did the Generic City start in America? Is it so profoundly unoriginal that it can only be imported? In any case, the Generic City now as exists in Asia, Europe, Australia, Africa. The definitive move away from the countryside, from agriculture, to the city is not a move to the city as we knew it: it is a move to the Generic City, the city so persuasive that it has to the country."[144]

Laut Koolhaas ist die Identität zentralisiert. Sie besteht aus physischer Substanz, aus Geschichte und Kontext. Identität braucht ein Punkt. Mit der Ausdehnung des Einflussbereiches des Zentrums wächst auch das Zentrum, bis es an Identität verliert und gar nicht mehr das Zentrum ist. Dementsprechend wird die Peripherie als neues Entwicklungspotential entdeckt. Ohne Zentrum kann es keine Peripherie geben und umgekehrt. Homogenität ist jedoch nur bei der Entlastung von Identität möglich, was normalerweise als Verlust wahrgenommen wird. Koohlhaas fragt, was die Nachteile der Identität sind, und worin die Vorteile der Leere bestehen.[145]
Die Metropolen stehen unter dem Einfluss beschleunigter Transformationen; große Stadtteile werden verändert; sie werden ihrer nächsten Vergangenheit fremd. Häuser oder Wohnungen werden in Büroflächen umgewandelt, Handelsbauten und Studios entstehen an der Rückseite ehemaliger Höfe und neue Wohnkomplexe entstehen in der grünen Peripherie als Lösung und Flucht vor Lärm, Verkehr und der Unordnung der Städte. Es ist ein

144 R. Koolhaas et al.,1995 Small, medium, large, extra-large: Office for Metropolitan Architecture, Rem Koolhaas, and Bruce Mau Rotterdam, Netherlands, New York, N.Y.: 010 Publishers, Monacelli Press, 1250.
145 Vgl. Ebd.

Prozess interner Transformation der Stadtstrukturen, die oft fremd im Vergleich zu lokalen sozialen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Traditionen wirken.
In diesem Zusammenhang kann man von der heutigen Stadt behaupten, dass sie nicht mehr als die Koexistenz mehrerer ungebundener Gebäude ist, die einfach ziemlich nahe stehen und besiedelt sind. Die Verbindung findet durch die menschlichen Aktivitäten statt, d.h. die menschlichen Aktivitäten sind die verschiedenen Netze, durch die Beziehung zwischen räumlichen und sozialen Transformationen gebildet werden.[146]

1.3.2 Zwei determinierende Aspekte der Globalisierung

Letztere Diskurse haben – unabhängig davon, in welchem Kulturraum sie stattfinden - eines gemeinsam:–die s.g. „Finanzierung" des urbanen Lebens. Die Finanzierung der Wirtschaft bezieht sich auf den Vorrang der finanziellen Aktivität vor den restlichen wirtschaftlichen Aktivitäten. Große Massen an Kapital suchen neuen Valorisierungsnischen. Man findet zwei Aspekte der Determinanten der Globalisierung:

1) Technologische Veränderung oder technologische Krise: Alles Neue annulliert das Vorgehende, das heißt kreative Vernichtung.
2) Die Finanzierung des Lebens im Allgemeinen aber besonders des urbanen Lebens. In diesem Zusammenhang entstehen die Theorien der De-Regulierung des Staates auf Basis der neuen Definition des Verhältnisses zwischen Kapital und Arbeit, und zweier auf neuer entstehenden Lebensregulierungsarten, dazu neue Regulierungsarten des urbanen Lebens.
Die Suburbanisierung hängt mit dem zweiten Aspekt der Globalisierung zusammen, das heißt sie hängt mit den neuen Arten der Regulierung des städtischen Lebens zusammen. Wie stellen sich diese neuen Formen der Regulierung dar und welche Strukturen rufen sich hervor?

1.3.2.1 Die Stadt als Raum der Aufwertung des Kapitals

Als die Stadt zum Konsum und Dienstleistungszentrum wurde, verloren die Industrie und das Wohnen in der Stadt an Bedeutung. Mit dem Verfall des Industriesektors nimmt gleichzeitig die Funktion der Stadt als Raum der Bewertung des Kapitals, als Ort der Konkurrenz, als Gebietsform und Bedingung für die Anhäufung der großen lokalen und externen Investitionen und Unternehmen zu, wobei die Beziehung des öffentlichen Raums zum privaten in die Krise gerät. Der Zustand der Stadt hat sich auf einen Konsumort reduziert und der des Bürgers auf den eines einfachen Verbrauchers.[147] Daher steigert sich der Wert der Stadt als Raum der Aufwertung des Kapitals und des Wettbewerbs. Die Änderung der Anhäufung des Kapitals steht in direktem Verhältnis zu der neuen Gebietsdynamik und dem Metropolenmuster. Die Rolle des Staates als Lenker der Stadtplanung und Entwicklung wird von Wettbewerb und Kapital übernommen, was eine Krise zwischen öffentlichem und privatem Raum generiert. Diese Phänomene begünstigen die Dezentralisierung der Mächte, welche den Städten und Regionen mehr Autoregulierung geben.[148] In der Gebietsbestimmung der Polarisierung zwischen Staat und privatem Wettbewerb produziert sich eine gleichzeitige und ergänzende Dynamik der Zentralisierung (der Firmen)

146 Vgl. R. Koolhaas et al., 2000 Mutations: Rem Koolhaas, Harvard Project on the City: Stefano Boeri, Multiplicity : Sanford Kwinter : Nadia Tazi, Hans Ulrich Obrist Bordeaux, Barcelona: Arc en rêve centre d'architecture ACTAR, 370.
147 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 76.
148 Vgl. Simmonds und Hack, Global city regions: their emerging forms.

und Dezentralisierung (des Staates).[149] Aufgrund von niedrigen Landpreisen siedelten in den 1990er Jahren mehrere Firmen ihre Büroflächen zur Peripherie vieler Städte um, gefolgt von Arbeitern, die sich die Transportkosten nicht mehr leisten konnten. (z. B.: 2/3 der neuen Büroflächen in den USA wurden an der Peripherie gebaut.[150] Im Gegensatz dazu siedelte kaum jemand in Richtung Zentrum, was zu einem Mangel an Investitionen in selbigem geführt hat. Die neuen Vorstädte wurden in vielen Metropolen größer als die ursprüngliche Kernstadt. Zum ersten Mal in der Geschichte wurden die Ausdehnung der Städte wegen der Wirkung auf ihr Umland und die Umweltprobleme nicht nur zum Problem für die Peripherie, sondern auch zum Problem für die Stadtzentren.
Im Zusammenhang mit dem Raum als Ort der Bewertung des Kapitals und als Konsumort des Bürgers stellt sich die Frage, welcher Lebensraum hier geschaffen wird? Wer ist – abgesehen vom Markt - für diesen Raum zuständig? Wie sind die Produktion und Transformation der Räume, sowie die Verbindung dieser Räume im globalen Netz und die Folgen und städtischen Strukturen, die dabei entstehen, zu verstehen?

Probleme der aktuelle Produktion und Transformation von Räumen

Die so genannte „postfordistische" Entwicklung des städtischen Raumes charakterisiert sich durch die Dualisierung der wirtschaftlichen Aktivitäten und fördert die räumliche und soziale Segregation sowie auch die Privatisierung der Räume immer weiter. Saskia Sassen spricht in diesem Zusammenhang von der „Dualen Stadt", die aus dem Globalisierungseffekt entsteht und von der postindustriellen Gesellschaft entwickelt wird. In dieser „Dualen Stadt" entsteht parallel zur urbanen Wirtschaft eine informelle Wirtschaft. Für Castells ist dieser Prozess mit dem Wachstum und dem Niedergang von Industrien und Firmen eng verbunden.[151] Die globale und duale Stadt drückt sich in einem getrennten und gegenübergestellten Raum aus, welcher zwei produktiv nebeneinander bestehende Modelle, als Ausgangspunkt hat, und zwei sozioökonomische und voneinander abhängige Modelle ergibt. Es koexistieren zwei verschiedene Stadien der sozioökonomischen Entwicklung in der Stadt, die besondere Formen der Trennung des Raums und der Gesellschaft verursachen. Sassen nennt z.B., wie in den globalen Städten, in welchen die neuen Eliten mit neuen „Low skilled" Arbeitskräften wie Chauffeure, Kindermädchen, Dienstmädchen u. s. w koexistieren und die soziale Kluft immer sichtbarer wird, eine Kluft, die in den lateinamerikanischen Städten schon längst gegeben ist.

„This global map of the organizational side of the world economy needs to be distinguished from the global map of the consumption of globally distributed goods and services."[152]

Jedes der oben genannten ergänzenden Paare nimmt auf eigene Art Raum ein. Die Gesellschaft teilt sich senkrecht im lokalen Bereich auf, wobei sich gleichzeitig verschiedene Sektoren in der Globalisierung vereinheitlichen.[153] Jedes Paar wird durch einander gegenüberstehende Sektoren gebildet, welche voneinander abhängig sind und sich in einer geschlossen Konsumdynamik befinden, da sich diese sozioökonomische Struktur auf den Bürger als Verbraucher und nicht als Produzent stützt. Diese Beziehung zwischen Produzent und Verbraucher überschreitet die Grenzen der Metropolen und verbreitet sich oft auch in ihren Regionen. Eines dieser Paare befindet sich entfernt im geographischen Raum und wird von einer untergeworfenen, fast versklavten Sozialschicht gebildet, die Konsumgüter zu niedrigen Kosten produziert und von einer Mittelschicht, welche diese Produkte konsumiert. Das Raummodell dieser Mittelschicht ist eine ausgedehnte Gebietsbesetzung, verbunden durch Autobahnen und Automobile.

149 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 53.
150 Simmonds und Hack, Global city regions: their emerging forms.
151 Soja, Postmetropolis: Critical studies of cities and regions, 228.
152 S. Sassen,1994 Cities in a world economy, Sociology for a new century Thousand Oaks, Calif.; London: Pine Forge Press, 45.
153 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global.

„There is a new form of urban dualism on the rise, specifically linked to the restructuring process due to the expansion of the informational economy. It relates first of all, to the simultaneous processes of growth and decline of industries and firms, processes taking place most intensively at the nodal points of the economic geography, namely, the largest metropolitan areas where most of the knowledge-intensive activities and jobs are concentrated ... The transition from industrial to informational production processes overlap with the rise of flexible production ... with non-institutional capital labor relationships ... (and) the general demise of traditional labor ... the new dual city can also be seen as the urban expression of the process of increasing differentiation of labor into two equally dynamic sectors within the growing economy: the information-based formal economy, and the downgraded labor-based informal economy ... The economy, and thus society, becomes functionally articulated but organizationally and socially segmented.“[154]

Die Globalisierung erzeugt verschiedene Wirkungen in den Städten. Sassen nennt u.a. die Verstärkung der Primatstädte, in manchen Fällen die Entstehung neuer Pole außerhalb der Metropolen, oder die Ausdehnung der Metropolen und die Entstehung neuer Pole im Agglomerationsraum.[155] Es können vielleicht verschiedene Einstellungen über die Wirkungen der Globalisierung in den Metropolen, ihrer Strukturen, ihrer Wachstumsweisen und Lebensformen existieren. Worauf man sich aber einigen kann, ist, dass die Globalisierung die Struktur der Metropolen und ihre Regionen stark beeinflusst und verändert.

Architektonische und strukturelle Ergebnisse der Globalisierung im metropolitanen Raum

Die sich im Rahmen der Globalisierung ergebenden Ähnlichkeiten und deren architektonischen und strukturellen Ergebnisse sind weltweit verschieden. Man kann drei verschieden große Gruppen oder drei verschiedene Anpassungsformen betrachten: die USA als Erzeuger der Modelle, Europa als ein Ort, wo die Einführung dieser Modelle durch die Geschichte und die kritische Gesellschaft, oder der Untätigkeit der traditionellen Gesellschaft sich abschwächt und als letztes Asien, Afrika und Lateinamerika, wo die Nachbildung des Modells ohne weitere Einwände und Kritik eingefügt wird. Man sucht hier die Ähnlichkeiten und die Identität des Bildnisses der Ersten Welt, in dem Glauben, dass der privilegierte Teil der Ersten Welt so aussieht.[156]

Soja beschreibt mit Los Angeles als Beispiel, die Umgebung, in welcher sich diese Metropole als Modell und dem entsprechend auch andere Metropolen der Welt heutzutage entwickeln: eine Zahl an privaten und bewachten Räumen, die durch Autobahnen und Straßen verbunden sind. Der Unterschied und der Abstand fördern das Zusammenleben und die Koexistenz verschiedener Städte im gleichen städtischen Raum.[157]

Wie kann man die Effekte der gegenwärtigen Urbanisierungsprozesse verstehen? Was bedeutet das für die suburbane Entwicklung? Letztere Veränderungen in der Struktur der Metropolen und ihrer Regionen zeigen, dass diese nicht mehr als Zentrum und Peripherie, oder als Stadt und Vorstadt gesehen werden können. Die Ausdehnung der Städte erfolgt in neuen Wachstumsmustern, bei denen die Suburbanisierung, die Bildung von neuen peripheren Zentren, die Segregation der Wohnkomplexe und die Fragmentierung der urbanen Struktur die wichtigste Rollen spielen.

Einige der auffälligsten und konkreten Komponenten der neuen Suburbanisierungsprozesse im metropolen Raum, die aus der Globalisierung entstehen und in verschiedenen Metropolen der Welt betrachtet werden können, sind:

- Die Kontrolle des Grundstücksmarktes im und um den städtischen Raum und die Spekulation und Suche nach billigeren Lagen um Gewinne zu erhöhen: In diesem Zusammenhang bleibt die Bevölkerung den wirtschaftlichen Entscheidungen ausgesetzt. Für den Staat wird es immer schwieriger die Kontrolle über die städtische Entwicklung zu behalten, damit sich der städtische Raum ausgeglichen und ohne Spekulation entwickelt.

154 M. Castells The Information City: 224-6 in Soja, Postmetropolis; Critical studies of cities and regions, 227.
155 Vgl. Sassen, Cities in a world economy.
156 Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 10.
157 Ebd., 53.

- Einfluss der globalen Märkte, Beweglichkeit und Selbstbestimmung des Kapitals: Unter dieser Dynamik hat sich ein steigendes Angebot von Immobilienkapital entwickelt, hoch spekulativ und zunehmend von der Oligarchie monopolisiert, die das städtische Land als ein Mittel zur Aufwertung und auch des Geld-Recyclings nutzt.

- Die Segregation der Gesellschaft: Die Reform der städtischen Sozialordnung, die Re-Strukturierung der metropolitanen Arbeitsmärkte und die neue gesellschaftliche Stratifizierung und wirtschaftliche Unausgeglichenheit. Die Segregation der Gesellschaft durch die Marktsegmente der „gated community" - Projekte: Die Projekte werden als Marktgüter beworben und mit dementsprechenden Konzepten wie Exklusivität verkauft. Seit langer Zeit konsolidiert sich das Modell der räumlichen Trennung und Fragmentierung nach Nutzung, Haushalt und Rassen.[158]

- Die Veränderungen in der Organisation und die Funktionalität der Stadt: Es entsteht eine neue wirtschaftliche Basis mit dem Dienstleistungssektor als Schwerpunkt, und dementsprechend ihre produktive Architektur. Die neue räumliche Struktur charakterisiert sich im Gegenteil zu der kompakten industriellen Stadt durch ihre Ausdehnung in verschiedene vernetzte Inseln. Aufgrund des Zuwachses der Automobilnutzung und der Ausbreitung der neuen Technologien der Informatik und Kommunikation hat sich substantiell die Entfernung durch die Mobilität der Personen und Unternehmen reduziert, was die entfernte Lage der Unternehmen gegenüber den traditionellen Zentren angeregt hat. Im Wesentlichen sind dies die Faktoren, welche die Erweiterung der Metropolen im Land verursachen. Die Lokalisierung der Unternehmen und der Familien regt die Tendenz der ausgedehnten Metropole an.

Komponenten im suburbanen Raum:

- Die Verteilung der Bebauung, die Wohnkomplexe und die gesperrte Stadt:

In den meisten suburbanen Gebieten herrscht das Wohnen als Hauptnutzung vor. Normalerweise im Grünen liegende Einfamilienhäuser: Die „Intensivierung" der sozialen und räumlichen Kontrolle wird durch die Privatisierung des öffentlichen Raumes in den neuen Entwicklungen geschaffen. Die sogenannte „postfordistische" (Soja) Entwicklung des städtischen Raumes fördert die Segregation der Gesellschaft und das Wachstum der privatisierten Räume. Diese Privatisierung findet offensichtlich in den US-amerikanischen sowie den lateinamerikanischen Städten statt, wo sie nicht nur in den Wohnkomplexen der oberen Schichten stattfindet, sondern auch in denen der mittleren und unteren Schichten.

- Die „Shopping malls" d.h. die Einkaufszentren der US-amerikanischen Städten sind heutzutage zu elementaren zentralen Strukturen der suburbanen Räume und Regionen um Metropolen geworden. Es sind Konsumstrukturen, die in allen Größen existieren. Man kann sie von der traditionellen Einkaufstraße unterscheiden, da es sich um Einzelgebäude mit großen Parkplätzen, normalerweise in der Nähe von Autobahnen oder Hauptstraßen handelt, welche nur zum Einkaufen dienen. Die „shopping malls" dienen nicht nur als Tempel des Konsums, sondern übernehmen auch die Rolle des öffentlichen Raumes als Treffpunkt und sozialer Raum. Die „shopping malls" sind Bauten, die starke Auswirkungen auf die urbanen Strukturen haben. Sie konzentrieren mehrere kommerzielle Aktivitäten, die vorher in der Stadt auf der Straße stattgefunden haben. Die neue Lokalisierung dieser Aktivitäten bedeutet eine Restrukturierung des urbanen Raumes mit Nachwirkungen auf Bodenpreise, Verkehr und Urbanisierungsformen. In diesem Kontext besitzt die europäische Stadt immer noch eine Tradition des öffentlichen Raumes. Aber man kann nicht übersehen, wie präsent die „shopping malls" auch in den europäischen Städte sind, und wie stark sie frequentiert werden.

- Büro- und Business-Parks: Es sind Orte, die nur für die Arbeit gedacht sind. Sie prägen das moderne Bild isoliert liegender architektonischer Gebäude.

- Civic Institutions: Kirchen, Schulen, Kulturzentren, u.a. Orte, wo die Bevölkerung sich trifft und kommunizieren kann. In den innerstädtischen Bezirken dient auch der öffentliche Raum dazu. Da in den suburbanen Gebieten

158 Vgl. Ebd., 60.

kein öffentlicher Raum existiert, zumindest nicht im Sinne eines öffentlich-urbanen Raumes, dienen letztgenannte Orte gemeinsam mit den „shopping malls“ als Treffpunkte.

„In traditional neighbourhood focal points, but in suburbia they take an altered form: large and infrequent, generally unadorned owing to limited funding, surrounded by parking, and located nowhere in particular. A comparision between the size of the parking lot and the size of the building is relevant: this is a school to which no child will ever walk.“[159]

- *Autobahnen:* Man braucht mehrere Kilometer um diese suburbanen Orte zu verbinden.

„Since each piece of suburbia serves only one type of activity, and since daily life involves a wide variety of activities, the residents of suburbia spend an unprecedented amount of time and money moving from one place to the next.“[160]

Die suburbane Entwicklung der Globalisierung charakterisiert sich hauptsächlich durch die Suburbanisierung des Wohnens und die Trennung der verschiedenen Aktivitäten: Arbeit, Handel, Einkauf und Wohnen, was eindeutig in den suburbanen Gebieten viel einfacher zu schaffen ist, als in vorhandenen städtischen Strukturen.

Die Trennung des Wohnens als neue Regulierungsart des urbanen Lebens

Die im Rahmen der Globalisierung genannten Prozesse folgen zwei Wachstumsmustern der Städte: erstens, das traditionelle städtische Raster, das auf der europäischen Stadtstruktur basiert. Die traditionelle europäische „Nachtbarschaft“ ist die grundsätzliche städtische Form der Stadtentwicklung der US- und lateinamerikanischen Städte bis zu dem Zweiten Weltkrieg gewesen. Und zweitens, die suburbanen Strukturen, welche in den 1970er Jahren entstanden. Beide unterscheiden sich durch ihr Bild, Funktionen und Charakter. (...) *„they look, different, they act differently, and they affect us in different ways.“*[161]

Duany, Plater-Zyberk und Speck unterscheiden zwischen auffälligen physischen und funktionellen Elementen, welche die „Nachtbarschaften“ von den suburbanen Strukturen unterscheiden:[162]

1- Das Zentrum: Jede Nachbarschaft hat ein bestimmtes Zentrum und dementsprechend existiert eine bestimmte Hierarchie.

2- Civic buildings: Die „civic buildings“ dienen in den innerstädtischen Bezirken als Orientierungspunkte. Sie dienen als Treffpunkte und repräsentieren die Identität der Gesellschaft.

3- 5 min. Spaziergang: Man kann die alltäglichen Bewegungsbedürfnisse mit einem 5-Minuten-Spaziergang befriedigen.

3- Das Straßennetz: Da das Straßenraster ein kontinuierliches Netz bildet, wird jeder bestimmte Punkt durch mehrere Strecken verbunden. Die Blocks sind normalerweise klein. Sie sind normalerweise im Umfang nicht größer als ein Viertel einer Meile.

4- Die Breite der Straßen: Da mehrere Straßen existieren, um den Verkehr zu verteilen, dürfen die Straßen schmal sein. (1 oder 2 Fahrbahnen)

5- Nutzungsmischung: Die innerstädtischen Bezirke sowie ihre Gebäude präsentieren normalerweise eine Mischung von Nutzungen. In den suburbanen Gebieten herrscht dagegen die Tendenz, die verschiedenen Nutzungen voneinander zu trennen.

Die Tendenz der räumlichen Trennung spiegelt sich am stärksten in der Wohnnutzung wider. Diese Trennung kann nach Muxi grundlegend durch drei Weisen zum Ausdruck gebracht werden. Die zwei ersten gehören noch zur Stadt.

Erstens die sektorale Rehabilitation: Bestimmte Gebiete der Stadt gewinnen ihr Stadtleben zurück, andere verfallen unerbittlich. Die Rückgewinnung bestimmter Sektoren und Bauten kann in verschiedenen Städten gefunden werden,

159 A. Duany, E. Plater-Zyberk, und J. Speck, 2000 Suburban nation: the rise of sprawl and the decline of the American Dream, New York: North Point Press, 6.
160 Ebd.
161 Ebd., 53.
162 Ebd., 15-17.

z. B in alten Industrieflächen oder Lagern, wie z.B. den ehemaligen Gasometern in Wien, die von Jean Nouvel in Büros, Wohnungen und feine Geschäfte umgewandelt wurden, oder in Bogotá Parque Central Bavaria, eine alte Bierbrauerei, welche in Büros, Restaurants und Wohnungen umgewandelt wurde. Diese Rückgewinnung schließt oft seit langer Zeit bestehende Gebäude ein, langjährige Industrieräume, Handelslager oder Infrastrukturgebäude, Träger eines hinzugewonnenen historischen Werts. Diese Förderung stellt manchmal die Voraussetzung dafür dar, dass Planungsgesetzte geändert werden. Die Änderungen ergeben sich normalerweise aufgrund des Drucks privater Interessen, da durch die Requalifikation ihrer großen Immobilienbesitze zu deren Aufwertung beigetragen wird. In diesem Fall versucht man mit der Wiedergewinnung eines „historischen" Raumes formal vorherrschende "moderne" Referenzen mit einer gewissen technologischen Avantgarde zu bilden, allerdings mit einer klaren Differenzierung zwischen neu und alt.

Zweitens die Business- oder Wohnkomplexe mit ihren Hochhäusern und die öffentlichen Dienstleistungsniederlassungen mit hoch entwickelten Sicherheits- und Kontrollsystemen. Obwohl diese Komplexe sich innerhalb der konsolidierten Stadt befinden, isolieren sie sich von der Stadt und wandeln den Stadtteil, in dem sie sich befinden, in eine geschlossene innenstädtische Insel um.[163]

Drittens die Schaffung neuer isolierter „städtischer" Wohnflächen. Es handelt sich um die Möglichkeit, welche eindeutig die globale Dynamik der Stadt und ihre Lebensweisen am Besten darstellt, deren ökologisches Modell, das sozial und ökonomisch untragbar ist. Trotzdem erweitern sich solch urbanisierte Flächen ständig und besetzen einen beispiellosen Gebietsumfang.[164]

Sojas Carceral Archipielago

Sojas fünfter Diskurs der postmetropolitanen Stadtentwicklung in seinem Buch Postmetropolis: „The carceral archipielago: governance in the Postmetropolis" bringt heutzutage die zwei eindeutigsten Eigenschaften der suburbanen Entwicklung zum Ausdruck. Erstens die Strukturierung des Raumes durch die Bildung unabhängiger Inseln, und zweitens die Spannung zwischen Privatwesen und Stadtregierungen um die Lebensregulierungsformen zu definieren und zu kontrollieren. Die 6 Diskurse sind: 1) a flexibly specialized Postfordist Industrial Metropolis, 2) a globalized city region or Cosmopolis, 3) a postsuburban Exopolis or megacity, 4) a Fractal City or intensified inequalities and social polarization, 5) a Craceral Archipielago of fortressed cities, and 6) a collection of hyper real Simcities, where daily life is increasingly played out as if it were a computer game.[165]

„The first pair of discourses on the postmetroplis revolved around attempts to identify, conceptualize, and explain the most powerful general forces of change affecting the contemporary world in the last three decades of the twentieth century. In the second pair of discourses, the emphasis shifted to identifying, conceptualizing, and interpreting the more concrete social and geographical outcomes or consequences of these restructuring processes within the confines of postmetropolitan city space. The third pair of discourses is both more focused on the particularities of everyday life in the postmetropolis and more far ranging in its imperative scope. (...) Whereas the first four discourses can be seen as defining a new regime of urbanization, a distinctively postmetropolitan mode of urban development, the fifth and sixth discourses explore the emerging institutional, behavioral, and ideological changes that are reorganizing what can be called a postmetropolitan mode of social and spatial regulation."[166] *(...)*

Da die lateinamerikanischen Metropolen den Entwicklungspfaden der europäischen oder in diesem Fall der US-amerikanischen Metropolen und ihren Suburbanisierungsprozessen nur teilweise folgen, will ich mich nicht in die oben genannten Diskurse vertiefen, sondern jene Elemente übernehmen, die für die vorliegende Arbeit wichtig sind. In diesem Fall sind Schwerpunkt der Arbeit die urbanen Lebensregulierungsformen, insbesondere

163 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 56.
164 Vgl. Ebd.
165 Vgl. Soja, Postmetropolis: Critical studies of cities and regions, XV.
166 Ebd., 299.

die der „Carceral Archipielagos“ im Kontext der Globalisierung. Sojas Erklärung seiner Diskurse basiert in diesem Zusammenhang auf Mike Davis Werk, The City of Quarz (1990) und seiner Darstellung der Postmetropole als „Carceral Archipielago“. Er führt Los Angeles und seine Region als Beispiel einer sicherheitszwanghaften Stadtentwicklung an, welche die Ausdehnung des Angstgefühles fördert.

„The security-driven logic of urban enclavization finds its most popular expression in the frenetic efforts of Los Angeles´s affluent neighbourhoods to insulate home values and lifestyles... New luxury developments outside the city limits have often become fortress cities, complete with encompassing walls, restricted entry points with guard posts, overlapping private and public police services, and even privatized roadways.“[167]

„Compelling depictions of what he calls the “proliferation of new repressions in space and movement”, and the “security-obsessed urbanism” that feeds off spreading “ecology of fear”[168]*,(...) (...)*

Angst herrscht vor allem vor den andersartigen Sozialgruppen; dementsprechend wird mit der Sozialmischung ein Unsicherheitsgefühl erweckt.

„Today’s paranoiac scales of residential and commercial security supplant residual hopes for urban reform and social integration ... we live in “fortress cities” brutally divided between “fortified cells” of affluent society and “places of terror” where the police battle the criminalized poor ... In cities like Los Angeles, on the bad edge of postmodernity, one observe an unprecedented tendency to merge urban design, architecture and the police apparatus into a single, comprehensive security effort. (Soja: the three primary targets of David´s frontal attack on urban incineration) This epochal calescence has far-reaching consequences for the social relations of the built environment. In the first place the market provision of “security” generates its own paranoiac demand. “Security” becomes a positional good defined by income access to private “protective services” and membership in some hardened residential enclave or residential suburb. As a prestige symbol – and sometimes as the decisive borderline between the merely well-off and the “truly rich” – “security” has less to do with the degree of personal safety than with the degree of personal insulation, in residential, work, consumption and travel environments, from “unsavory” groups and individuals, even crowds in general“[169] *(...)*

Auch wenn Davis seine Darstellung der Postmetropole nach Sojas Diskurs nicht direkt mit der Globalisierung verbindet, beschreibt er die Transformation des urbanen Raumes in der Phase der Globalisierung.

„It is relatively clear then that Davis presents the fortressing of urban space as an integral part of the latest phase in the geohistory of capitalist urban development, a period of epochal transition that was generated by the urban crises of the 1960s, expanded through three decades of profound societal and spatial restructuring, and, as we entered the last decade of the twentieth century, was showing abundant signals of imminent explosion and disintegration.“[170] *(...)*

Die Bildung gesperrter Inseln, Carceral Archipielagos, „gated communities“, wie sie genannt werden, hat einen direkten Einfluss auf den öffentlichen Raum und seine Zerstörung.

„The American city, as many critics have recognized, is being systematically turned inside out – or, rather, outside in. The valorized spaces of the new megastructures and super-malls are concentrated in the center, street frontage is denuded, public activity is sorted into strictly functional compartments, and circulation is internalized in corridors under the gaze of private police(...) In Los Angeles, once-upon-a-time a demi-paradise of free beaches, luxurious parks, and “cruising strips”, genuinely democratic space is all but extinct.“[171]

(...) „Davis links the destruction of public space directly to a conspirational “security offensive” on the part of public officials, developers,

167 M. Davis, 1990: 244-6 in Ebd., 313.
168 Ebd., 299.
169 M. Davis, 1990: 223-6 in Ebd. 301-302
170 Ebd., 302.
171 M. Davis, 1990: 226-6 in Ebd., 304.

and the citybuilding professions to meet "the middle-class demand for increased spatial and social isolation" This market driven and class-orchestrated effort is buttressed by post-liberal tactics of privatization and deregulation, insidious welfare reforms, new electronic technologies for controlling spatial access and mobility, and the knowing participation of policing power."[172]

Es handelt sich um eine Zurückgewinnung der Stadt auf Basis der Verneinung. Die Stadt als ein Raum des Zusammenlebens, ist ein Ort, an dem Konflikte und Dialoge ständig stattfinden und Krisen und Veränderungen verursachen. Die Stadt dient nicht als Ort der Integration, der Auseinandersetzung und Entstehung und Lösung von Konflikten, sondern als ein hoffentlich konfliktloser Raum des Konsums. Um Konflikte zu vermeiden, trennen sich die verschiedenen Gesellschaftsgruppen, da Vielfältigkeit auch Konflikt bedeutet. Daher existiert das Bild einer vorgetäuschten, kontrollierten Stadt mit gesellschaftlich gleicher Zusammensetzung, da die Erscheinung des „Anderen" eine Gefahr darstellt.[173]
Die Peripherie oder die ländlichen Landschaften dienen als perfektes Szenario für die Erschaffung homogener Gemeinschaften, die sich von den Konflikten der Stadt fernhalten. Parallel zum städtischen Bild werden ein neuer Sinn und ein neues Bild des "Ländlichen" erfunden, die hypothetisch Vorgenanntes vortäuschen. Dieses Bild ist die Spiegelung eines mythischen Gleichgewichts zwischen Stadt und Natur in der Vergangenheit, gestützt auf eine eingebildete, erwünschte oder fabrizierte Tradition, die sich eher zu Film und Trickfilm eignet, als zu einer historisch realistischen Architektur. Es geht um die Vortäuschung der Geschichte und der Natur, um die Vortäuschung eines "Platzes" mit Pseudobedeutungen.[174]
Das Einfamilienhaus wird hier als einzige Alternative vorgestellt, ohne die realen Kosten der Infrastruktur und der langfristigen Förderung zu bedenken. Die Transzendenz der Ausdehnung der Netze, der zunehmenden Entfernung, der fortschreitenden Verschwendung und der besten landwirtschaftlichen Gebiete in der Nähe der Stadt, wird nicht in Betracht gezogen. Auch werden die Überlegungen über das Stadtleben, die Eingliederung von produktiven Aktivitäten in das Wohngewebe, die Handelslogik und die Reduktion der Reisen verachtet.[175]

Räumliche, soziale und wirtschaftliche Folgen des mit der Globalisierung verbundenen Wachstumsmusters

Hier möchte ich letzte Anmerkungen mit Harvey´s Kritik am „New Urbanism" verknüpfen. Harvey stellt die Absichten des "New Urbanism" infrage. Kann das urbane Leben mit dem Zurückkehren zur Nachbarschaftsstruktur und seine Idee von Gesellschaft, Stimmigkeit und Stabilität verbessert werden? Oder ist es eine Illusion, der die Bedürfnisse und die Lebenserwartungen der heutigen Gesellschaft nicht mehr entsprechen? Im Fall von US-Amerika argumentiert Harvey:

"The presumption, for example, that America is "full of people who long live in real communities, but who have only the dimmest idea of what that means in terms of physical design" betrays a certain arrogance. (…) It is not clear, for example, that a preference for neighbourhood and community (presuming it really exists) will easily displace America´s love affair with the car even in such a displacement is economically feasible."[176]

In diesem Zusammenhang gilt diese Behauptung für andere Länder, deren Städte in die Suburbanisierungsphase eingetreten sind. Harvey fürchtet, dass die Richtlinien des „New Urbanism" genau dass schaffen könnten, was sie vermeiden sollten.

"The movement does not recognize that the fundamental difficulty with modernism was its persistent habit for privileging spatial forms over social processes"[177] *(...) "The connection between spatial form and social process is made here through a relation between*

172 Ebd., 304
173 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 51.
174 Vgl. Ebd., 58.
175 Vgl. Panerai, Philippe; Mangin, David, Proyectar la Ciudad, Celeste, 2002 in Ebd., 58
176 Harvey in W. S. Saunders, 2005 Sprawl and suburbia: a Harvard design magazine reader, Harvard design magazine readers; 2 Minneapolis: University of Minnesota Press, 23.
177 Ebd., 23

architectural design and a certain ideology of communitiy."[178] Des Weiteren steht die Frage im Raum, inwiefern die Struktur der Nachbarschaft die Gesellschaft erschaffen kann, und wenn, was für eine Gesellschaft?
"The darker side of this communitarianism remains unstated: from the very earliest phases of massive urbanization through industrialization, "the spirit of community" has been held as an antidote to any threat of social disorder, class war, and revolutionary violence."[179]

Die räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen des mit der Globalisierung verbundenen Wachstumsmusters, die Suburbanisierung, werden schon längst offensichtlich. Nachfolgend werden einige dieser wichtigsten Folgen erwähnt:
- Die Zerstreuung von Aktivitäten in das Umland, welches normalerweise keine Infrastruktur dafür besitzt, wodurch dementsprechend durch den Verkehr Staus entstehen. Die meisten Städte besitzen keine effektiven Gürtelsysteme, und die Verkehrsinfrastruktur zur Vernetzung dieser Aktivitäten ist mit sehr hohen Kosten verbunden. Deswegen beginnt normalerweise die Diskussion über Stadtregionen mit dem Thema Transportinfrastruktur.[180]
- Umwelt und Nachhaltigkeit. Schon in den 1920er Jahren bestand das Bedürfnis, die Umwelt vor der Verstädterung zu schützen. Heutzutage lautet die Frage: Wie soll sich eine Region spezialisieren, um eine nachhaltige Entwicklung zu sichern? Welches ist diese nachhaltige regionale Form? Hier wird z.B. die Industrialisierung der Landwirtschaft zu einem wichtigen Thema, falls dies dazu beiträgt, dass die Landwirtschaft weniger Land benutzt und somit Selbiges als unbebauten Raum lässt. Die Frage ist hier, ob die Transformationen dieses regionalen öffentlichen Raums geplant und geschützt werden? Oder wird er weiter planungslos bebaut? Manche Regionen zeigen, wie dieser Raum arm und unentwickelt bleibt. Eine der größten und schädlichsten Konsequenzen der Suburbanisierung ist die unkontrollierte Besetzung von Land, Agrarflächen und Ressourcen. Städte, die zuvor Agrarprodukte von ihrem eigenen Umland bezogen, müssen diese immer weiter entfernt suchen. *(...) „a brief breakdown in our transportation infrastructure would quickly demostrate how far we have drifted from self-sufficiency."*[181] *(...)*
- Mit dem Eindringen der urbanen Funktionen in den ländlichen Raum lösen sich die Unterschiede zwischen urban, suburban und ländlich immer mehr auf.[182]
- Die Nutzung von Gebieten, welche nicht im Umland einer bestimmten Metropole liegen, sondern weit entfernt davon, und trotzdem von der Konsumgesellschaft und ihrer Lebensweise geschädigt werden.
Der übermäßige Güterkonsum führt zu einer Verleugnung eines nachhaltigen und ausgeglichenen Modells. Der Abstand zwischen Hersteller und Verbraucher begünstigt der gemeinsame Nicht – Bewusstsein für Probleme, welche von der Produktion, der mangelnden Kontrolle der Arbeitsbedingungen, der Erschöpfung der natürlichen Systeme und Ressourcen, der Umweltbeschädigung und Umweltverschmutzung, der Zerstörung der sozialen und kulturellen Netze u. A. abgeleitet werden können. Der Verbraucher ist sich nicht des Stands der Zerstörung bewusst, da diese weit entfernt von seiner unmittelbaren Umgebung entsteht.[183]
- Die immer weiter wachsende Fragmentierung des urbanen und suburbanen Raumes und dementsprechend die Segregation der Gesellschaft. Vorgehend wurden die Wohnkomplexe und die Privatisierung des städtischen Raumes als einige der wichtigsten Folgen der Globalisierung erwähnt. Die Formen der Globalisierung, die bei diesen Wohnflächen angewendet werden, sind „Inseln" mit einer internen Gestaltung, die aber nicht urban sind. Es hat sich herausgestellt, dass ein Bruch in der Stadtgeschichte entstanden ist, nämlich durch die befestigten oder geschlossenen und bewachten Städten, deren städtische und soziale Ergebnisse schon in der Absonderung,

178 Ebd.
179 Ebd., 24.
180 Vgl. Simmonds und Hack, Global city regions: their emerging forms.
181 Bruegmann, Sprawl: a compact history, 143.
182 Vgl. Ebd., 51.
183 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 54.

Segregation und Verlassenheit sichtbar sind.[184] Diese „Städte" sind über die ganze Welt verbreitet und schlagen eine graduelle Trennung vor, die versucht, sich durch große Werbungskampagnen zu legitimieren.[185]

Diese Arbeit wird in der Überzeugung ausgeführt, dass weder die Stadtstrukturen noch die städtischen Tatsachen isoliert von den wirklichen sozialen, wirtschaftlichen und technologischen Politiken erzeugt werden können.

1.3.2.2 Zusammenhang zwischen Urbanisierung und Globalisierung

Dieser Punkt präsentiert den Zusammenhang zwischen Urbanisierung und Globalisierung nach Schmidts Analyse von Lefebvre. Sinn der Darstellung dieses Zusammenhangs ist es in einem weiteren Schritt den Zusammenhang zwischen der Globalisierung und dem Wohnen darzustellen.
Schmidt nach, erfasste Lefebvre zuerst die Urbanisierungsprozesse als spezifische historische Formation. Diese verändert sich und löst sich schließlich auf: *„Die Stadt explodiert, zerfällt in Fragmente, die Urbanisierung wird allgemein."* Dann hat er sich der Stadt aus einer (...) *„gesamtgesellschaftlichen Perspektive genähert und dabei versucht, sie als Teil der allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu erfassen"*[186] *(...)*
Für Schmidt lassen diese zwei Operationen eine Lücke offen. *„Es stellt sich die Frage, in welcher Art und Weise die Entwicklung der Stadt mit der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung verbunden ist."*[187]Um diese Frage zu lösen führt Lefevbre drei „raum-zeitliche Ebenen der gesellschaftlichen Wirklichkeit" ein: die „private Ebene P", (...) *„die globale oder allgemeine Ebene G und eine mittlere Ebene M, welche die Stadt entspricht, „die genuine ebene der "Stadt"."*[188]
Schmidt nach ist sein Konzept der drei Ebenen eine Rekonstruktion, die seiner Meinung nach, sich in dieser Form wieder findet. Er fängt mit der untersten Ebene P das Private, an. Es handelt sich um die persönliche Ebene, der (...) *„zwischenpersönlichen Beziehungen zwischen Personen und Gruppen, aus denen sich die Gesellschaft zusammensetzt."*[189] Dazu zählen Familie, Nachbarschaft, organisierte Körperschaften, Berufstände, Korporationen usw. *„Die nahe Ordnung ist die Ebene des Familienlebens, des Sexuallebens, aber auch der Arbeitsteilung, die jeweils verbunden sind mit einer Bestimmten Art zu leben und den Alltag zu modulieren."*[190] Im Allgemeinen handelt es sich um die Ebene des Alltaglebens, deren Zentrum das Wohnen ist. Dieser Ebene steht die oberste allgemeine Ebene der gesellschaftlichen Wirklichkeit gegenüber. Es ist die Ebene der (...) *„großen und mächtigen Institutionen, die das Gesellschaftliche organisieren und regulieren, wie die Kirche oder dem Staat (dv:54)."*[191] (Es ist zu betrachten, dass „global" im Französischen „allgemein" bedeutet und nicht weltweit. Dementsprechend handelt es sich um das Allgemeine oder übergeordnete und nicht unbedingt um die gesamte Welt. Das schließt aber nicht aus, dass Lefebvre auf dieser Ebene die Region, die Nation und die Welt betrachtet hat). Die globale Ebene ist mit Macht ausgestattet und (...) *„umfasst moralische und juristische Prinzipien, die staatliche Gewalt, die politischen Strategien, die „Klassenlogiken", die Institutionen, und sie wird durch einen juristischen Code (der formalisiert sein kann oder auch nicht), durch eine „Kultur und durch Bedeutungszusammenhänge (ensembles significants) reguliert." (...) (...) „Die globale Ebene ist eine abstrakte, formelle, übersinnliche (suprasensible) und trazendentale Erscheinung, sie ist diejenige Ebene, auf der allgemeine, abstrakte Beziehungen zum Tragen kommen, wie z.b. der Kapitalmarkt, die Raumplanung oder die geplante industrielle Produktion, und allgemeine Prozesse vorherrschen, so z.B. der Warentausch oder die Industrialisierung. Die globale Ebene entspricht deshalb auch der Welt der Ware (dv: 54, 59, 63, 79; rs: 87f, 94)."*[192]

184 Vgl. Ebd., 9
185 Vgl. Ebd., 50.
186 Ebd., 162.
187 Ebd.
188 Ebd.
189 Ebd., 163.
190 Ebd.
191 Ebd., 164.
192 Ebd.

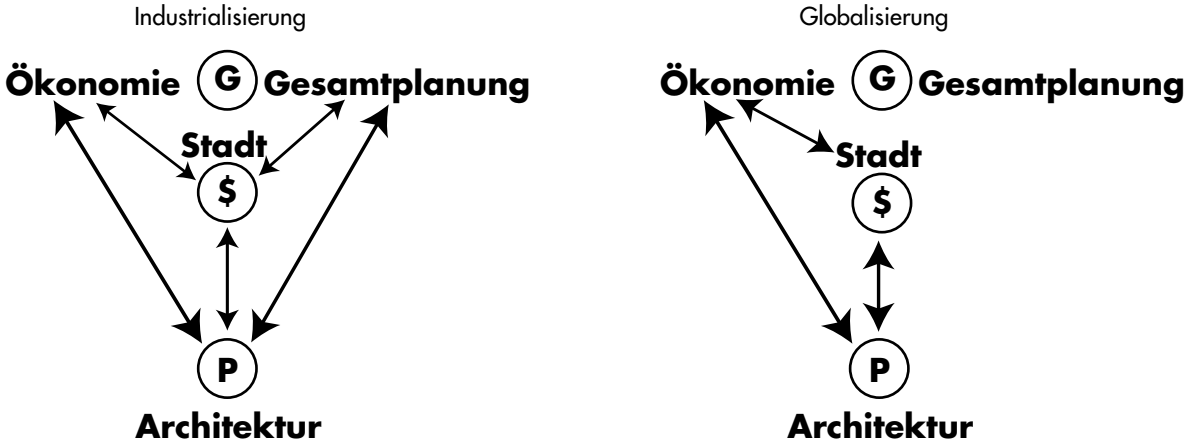
Zwischen den Privaten und den Globalen befindet sich nach Lefebvre eine Zwischenebene M: das städtische, die Stadt. M steht für moyenne (mittlere), mixte (gemischt) oder auch médiation (Vermittlung). *„Diese Ebene hat einen spezifischen Code, der sich um bestimmte Institutionen ausrichtet, wie die Stadtbehörden mit ihren Dienstleistungen, ihren Informationskanälen, ihren Versorgungsnetzen und ihrer Entscheidungs-macht (dv: 59f, 68; rs:89).“*[193]
„Aus einer allgemeinen Perspektive betrachtet, bildet die städtische Ebene also eine Zwischenebene zwischen der fernen Ordnung, dem Staat, dem Wissen, den Institutionen und den Ideologien auf der einen Seite und der nahen Ordnung, dem Alltagsleben und dem Wohnen auf der anderen (rs:97):“[194] *(...)* Es ist eine Ebene, (...) *„die sich historisch verändert, auch und gerade in Relation zu den beiden anderen ebenen.“*[195] Auch wenn diese Ebenen als verknüpfter Gesamtheiten gesehen werden können, fragt man sich wie die Ordnung und die Verknüpfungen zwischen den drei raum-zeitlichen Ebenen sind. Da man die Ebenen nicht trennen oder verschmelzen kann, geht es vielmehr um die Verbindungen zwischen diesen als um die Ebenen und ihre Ordnung. Hiermit präsentiert diese Arbeit verschiedene Aspekte der Ebenen. Es wird versucht Verbindungen zwischen diesen Aspekten zu finden.

1.3.2.3 Zusammenhang zwischen Globalisierung und Wohnen

Lefebvre bemerkt, dass seit Beginn der Industrialisierung ein widersprüchlicher, fraktionierter planetarischer Raum entsteht, (....) *„in dem die Nationalstaaten ihre Funktionen – Kontrolle, Hierarchisierung, Regulation – bis auf weiteres bewahren, während sich gleichzeitig die Regionen verstärken und differenzieren, multinationale Staaten und supranationale Unternehmen herausbilden (E4: 314ff; pe: 405/351).“*[196] In diesem Zusammenhang von „Globalisierung und Urbanisierung“ bemerkt er auch, dass die Ebenen die Tendenz zur Verschmelzung zeigen; ebenso, wie der Gegensatz zwischen Stadt und Land zu verschwinden scheint. Laut Schmidt lässt sich die Verschmelzung der Ebenen erklären, in dem man die untere Ebene P, der Alltag, das Wohnen analisiert. Um diese Ebene genauer zu erfassen führt Lefebvre einen grundlegenden Unterschied zwischen „Habitat“ und „Wohnen“ ein: *„Der Habitat, (...) bezeichnet für Lefebvre die technokratische Reduktion des Wohnens auf eine bloße Funktion.“ Er sieht im Habitat die Essenz des industrialisierten Alltags (...) „ein globaler, homogener und quantitativer Raum,“*[197] *(...)* Das Wohnen ist etwas was anderes. Um dem Wohnen wieder seinen Sinn zu geben, bezieht er sich laut Schmidt auf das philosophische Denken. Dafür zitiert Schmidt folgende Wörter Heiddegers in „Bauen Wohnen und Denken“, einer seiner berühmtesten Vorträge (1991): *„Wohnbauten gewähren wohl Unterkunft, die Wohnungen können heute sogar gut gegliedert, leicht zu bewirtschaften, wünschenswert billig, offen gegen Luft, Licht und Sonne sein, aber; bergen Wohnungen schon die Gewähr in sich, dass ein Wohnen geschieht?“ (...) (...) „Lefebvre fasst zusammen: „Das besagt, dass die Beziehung des ‚menschlichen Wesens` zur Natur und zu seiner eigenen Natur, zum ‚Sein` und zu seinem eigenen Wesen, ihren Ort im Wohnen hat, sich dort realisiert und ablesbar wird“. “*[198]
Das Bauen von monofunktionellen Wohnvierteln (am Beispiel der banlieues in Paris) außerhalb der Kernstadt hat für Lefebvre die Beherrschung des Wohnens durch das Habitat bedeutet.[199] Damit begann auch die Dezentralisierung der Stadt, die Ausdehnung einer „desurbanisierten Peripherie“ was den Verlust des Städtischen bedeutet hat.
Letzteres reduziert sich auf die Ebenen G und P: *(...) „einem globalen Projekt, das von den Anforderungen der Globalisierung ausgehe und einen allgemeinen, durch die Technik motivierten Zwang beinhalte: Das gesamte nationale Gebiet solle geplant werden, die Eigenheiten des Ortes und der Lage sollten verschwinden. Der Angriff von unten, von der Ebene P, gehe vom Habitat, vom Individualismus und der damit verbundenen Vernichtung des Wohnens aus.“*[200]

193 Ebd.
194 Ebd., 165.
195 Ebd., 168.
196 Ebd., 171.
197 Ebd., 172.
198 Ebd.
199 Vgl. Ebd., 173.
200 Ebd., 175.

Abb. 15 Die raumzeitliche Ebenen in der Industrialisierung und die Globalisierung



Eigene Zusammenstellung

Laut Schmidt versuchten während der Industrialisierung gemäß Lefebvre Staat und Unternehmen, die Stadt zu absorbieren. Mit der Deregulierung des Staates in der Globalisierung wurde dann der Staat absorbiert.
Lefebvre verbindet die drei Ebenen mit drei Disziplinen:[201]

Ebene G: die Planung und die Ökonomie

Ebene M: Städtebau und Städteplanung

Ebene P: die Architektur

Seiner Analyse nach (...) *„der Staat gehe von oben her vor, das Unternehmen von Unten, indem es die Wohnung und die Funktion des Wohnens sicherstelle, aber auch die Erholungseinrichtungen, ja sogar die Kultur und den sozialen Aufstieg. Auch das soziologische Denken, die politische Strategie und die urbanistische Reflexion tendieren nach Lefebvre dazu, von der ebene P, der Architektur, direkt auf die Ebene G, die Gesamtplanung, zu springen, und so die mittlere Ebene, die Stadt, preiszugeben (dv: 79f, 100; rs: 103).“*[202]

Die Privatisierung der öffentlichen Räume, und weiter die Entstehung von privaten „gated communities“ bis zu privaten Kleinstädten zeigen, wie die Ordnung oder die Distanz zwischen den privaten und den globalen Ebenen sich weiter verändert haben. So wie das globale in das private eingedrungen ist, reguliert das Private auch das Globale. Nicht nur die Stadt hat ihren Platz als Vermittler verloren, sondern die Wirtschaft, heutzutage die globalisierte Wirtschaft hat auch den Staat absorbiert.
Die Rationalisierung der Planung P während der Industrialisierung wird durch eine individualisierende Fragmetierung ersetzt. Auf einer Seite hat die Stadt mit der Globalisierung ihrer Zentralrolle wieder gewonnen, andererseits hat die Privatisierung dazu beigetragen, dass die Stadt an Urbanität weiter verliert.

201 Vgl. Ebd., 164-65.
202 Ebd., 175.

1.3.3 Was ist eigentlich Suburbanisierung?

„Outside the walls of Rome was what citizens called suburbium, meaning what was literally below or outside the walls“[203]

Die Stadtentwicklung des 21 Jh. charakterisiert sich durch die Suburbanisierung, auch wenn diese in den Städten der industrialisierten Länder schon Ende des 19 Jh. mit der Verlagerung eines Teils der Bevölkerung aus den administrativen Stadtgrenzen in das Umland stattgefunden hat. Die Suburbanisierung ist an und für sich kein neuer Prozess, sie gehört seit Jahrhunderten zu den Entwicklungsprozessen der Städte. Was die früheren Suburbanisierunsprozesse von der heutigen Suburbanisierung unterscheidet, ist, dass diese heutzutage zu einem weltweiten Massenphänomen geworden ist. Nach Calthrope und Fulton ist heute die „Metropolitan Region“ die Herausforderung.

„The industrial cities of the early twentieth century have evolved into our twenty-first-century „metropolitan regions“, sprawling agglomerations of central city and suburbs that could extend a hundred miles in every direction and cover countless political jurisdictions. Where the main problem of the old city has been inhumanly dense concentrations of people and industry, the metropolitan region suffers from „sprawl“, the inefficient and environmentally degrading spread of population.“[204]

Die Suburbanisierung ist eine Art wirtschaftliche und sozial-räumliche Organisation, die hauptsächlich durch Wohnen verursacht wird. Unter Suburbanisierung versteht man die *„(...) Verlagerung von Bevölkerung aus der Stadt mit ihren administrativen Grenzen in das Umland...“*[205] Die Verlagerung der Bevölkerung in Gebiete außerhalb des Agglomerationsraumes wird als Exurbanisierung bezeichnet.[206]
In der Theorie nicht eindeutig geklärt ist die Frage, wo die Grenze zwischen Suburbanisierung und Exurbanisierung liegt. Unterschieden wird zwischen Urbanisierung und Suburbanisierung oder „Sprawl“, wie es in den USA genannt wird.[207] Bruegmann geht noch ein Schritt weiter, da er neben dem Wachstumsprozess oder z. B. der Bevölkerung- oder Industrieverlagerung auch die systematische regionale Planung einbezieht:
(...)„...the basic urban processes that have been described as sprawl, I have chosen to define it in the most basic and objective way possible, as low density scattered urban development without systematic large-scale or regional public land-use planning.“[208]

In jeder Zeit hat es eine Übergangszone zwischen Stadt und Land gegeben, ein Raum, in dem die wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten mit der Stadt eng verbunden sind. Stadt und Land zu unterscheiden, ihre funktionelle und strukturelle Beziehung zu verstehen, ist in der Geschichte immer präsent gewesen. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgten die US-amerikanischen und die europäischen Städten unterschiedlichen Entwicklungspfaden, wobei die Suburbanisierung der Städte in den USA viel offensichtlicher wurde. Die lateinamerikanischen Städte wurden hingegen mit europäischen Eigenschaften gegründet, und haben erst später verschiedene Elemente der US-amerikanischen Stadt übernommen. Auch wenn der Suburbanisierungsprozess der europäischen Städte mit der Industrialisierung gestiegen ist, ist dieser nicht so ausgeprägt wie in den US-amerikanischen Städten gewesen. Gründe dafür waren u.a. die Not der europäischen Städte und das Problem sie schnell wiederaufzubauen, wobei die staatliche Intervention in den Bebauungsprozess sehr hoch war. Der Staat besaß einen großen Einfluss und große Entscheidungskraft auf die Planung der Städte. Der zweite Grund für dieses Phänomen war das Bevölkerungswachstum.

203 Bruegmann, Sprawl: a compact history, 23.
204 Calthorpe und Fulton, The regional city planning for the end of sprawl, XV.
205 Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 37.
206 Vgl. Ebd., 47.
207 Vgl. Bruegmann, Sprawl: a compact history, 18.
208 Ebd.

(...)" While a few major metropolitan areas, for example, the Paris region, grew substantially from 1940 to 1970, many other cities such as Hamburg, Berlin, Vienna, saw their populations remain stable or even decline."[209]

Um die Suburbanisierung als Phase der Stadtentwicklung in einen Kontext zu bringen, unterscheiden Bähr und Jürgens zu erst zwischen Urbanisierung und Suburbanisierungsphasen:
- Urbanisierungsphase: die Bevölkerung- und Beschäftigtenzahlen in der Kernstadt sind größer als im Umland.
- Suburbanisierungsphase: die Bevölkerung- und Beschäftigtenzahlen im Umland sind größer als in der Kernstadt.
Wenn man den Suburbanisierungsprozess genauer betrachtet, kann man zwischen zwei Arten unterscheiden: 1. Bevölkerung- und Industrie Suburbanisierung (Industrialisierung) und 2. Suburbanisierung des tertiären Sektors (Postindustrialisierung).
Nach Bähr und Jürgens haben die vor langer Zeit vorherrschenden Leitbilder der Stadtplanung den Suburbanisierungsprozess gefördert und beschleunigt, wie z. B die Förderung der Charta von Athen. Die vorgeschlagene Trennung der verschiedenen Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Verkehr wurde in verschiedenen Ländern als Grundprinzip der Stadtgestaltung übernommen. Dadurch wurde das periphere Flächenwachstum gefördert, da am Stadtrand neue Zonen für bestimmte Aktivitäten geschaffen werden konnten. Im Gegenteil dazu herrscht in den zentralen Stadtgebieten die Nutzungsmischung vor.[210]

Im Fall der Wohnsuburbanisierung kann man zwei Arten unterscheiden:
- *Direkte Randwanderung:* Verlagerung des Wohnstandortes aus der Kernstadt in das Umland.
- *Indirekte Randwanderung:* Wanderung aus anderen Herkunftsgebieten in das Umland. Damit ist die direkte Ansiedlung der Bevölkerung in den suburbanen Gebieten gemeint.

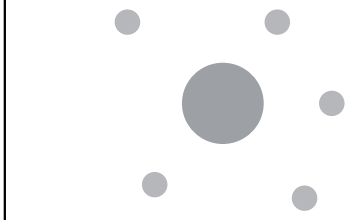
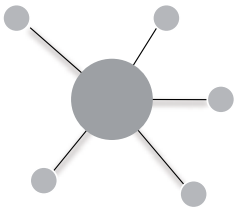
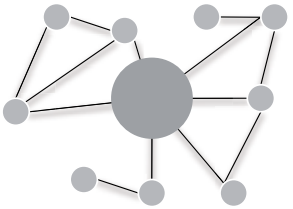
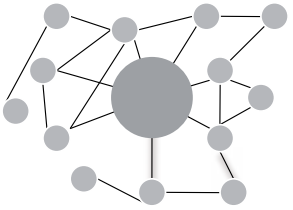
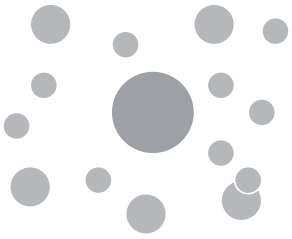
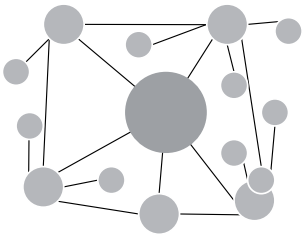
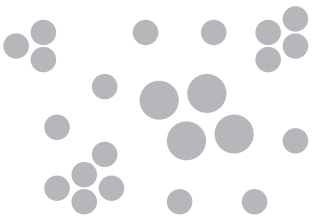
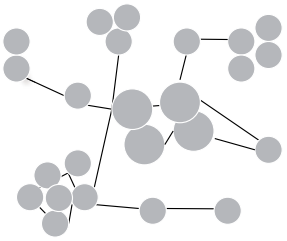
Wenn die Suburbanisierung der Bevölkerung und der wirtschaftlichen Funktionen über den suburbanen Raum hinausgeht und ländliche Gebiete außerhalb der Stadtregion oder des Verdichtungsraumes erfasst, spricht man von Exurbanisierung. In der post-fordistischen Stadt entstehen neue Konzepte wie Postsuburbia oder Exurbia, welche von der traditionellen homogenen Suburbanisierung abweichen. Während die industrielle Stadt sich durch eine homogene Suburbanisierung charakterisiert, bezeichnet sich die postindustrielle Stadt als eine weitere regionale Entwicklung durch neue Pole, die mit der Kernstadt vernetzt sind. In diesem Zusammenhang entspricht das Konzept der Suburbanisierung eher der Entwicklung der fordistischen, als der post- fordistischen Stadt. Hesse und Schmitz haben 1998 für den deutschen Raum (in Bähr Jürgens S48) folgende Grafik für die Szenarien zukünftiger Siedlungsstrukturen und Interaktionsmuster in Verdichtungsräumen Deutschlands erstellt. (siehe Abbildung 16. Nächste Seite)

1.3.3.1 Suburbanisierung als Wachstumsmuster

In den US-amerikanischen Städten haben wie in den europäischen Städten nach dem Abriss der Stadtmauern zur Ermöglichung von Stadterweiterungen zwei Arten der Suburbanisierung stattgefunden: Erstens eine periphere ringförmige Ausdehnung außerhalb der Stadtmauern oder Stadtgrenzen: *„Despite the fairly small numbers of inhabitants, the suburban districts for the affluent took up a great deal of this space. Usually located on the other side of town and occupying much less space per capita were modest apartment blocks for the working classes and factories for industrial production."*[211] Zweitens die Entwicklung von Siedlungen außerhalb der Städte, entlang der Straßen oder Bahnstrecken:

209 Ebd., 43.
210 Vgl. Bähr und Jürgens, Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 45-46.
211 Bruegmann, Sprawl: a compact history, 28.

Abb. 16 Phasen der regionalen Entwicklung

	Siedlungsstruktur	**Interaktionsmuster**
Frühe Phase der Suburbanisierung		
Späte Phase der Suburbanisierung und Deurbanisierung		
Zukunft 1: Forstezung der der Deurbanisierung, Urban Sprawl		
Zukunft 2: Reurbanisierung (Dezentrale Konzentration)		
Zukunft 3: Die nachhaltige Stadtlandschaft		

Quelle: Bähr, Jürgens 2005 Seite 48 / Eigene Interpretation

(...) „creating small commuter suburban settlements that appeared on maps like the beads on a necklace.“[212]

Aufgrund der frühen Motorisierung hat die Suburbanisierung in USA schon 1920 stattgefunden und zu einem Massenphänomen geführt. Die Städte wurden zu Großstädten und Megastädten, sie dehnten sich weit über ihre administrativen Grenzen hin aus, es entstanden „metropolitan areas“ und Stadtregionen mit geringer Dichte, mit wiederkehrenden Siedlungselemente und abnehmendem Kern – Rand – Gradienten. An der Peripherie der Städte wird die Bevölkerungsdichte normalerweise immer niedriger und die oberen Sozialschichten orientierten sich normalerweise in die landschaftlich schönere Richtung-und die ärmeren in die ihnen erschwingliche Richtung.

212 Ebd.

Der Rand der Stadt ist nicht mehr so klar und abgrenzbar und das demographische und wirtschaftliche Wachstum konzentriert sich auf den Außenbereich im Stadtumland.[213]
Die zentralen Städte explodieren zu einer ausgedehnten hybriden Form mit niedriger Dichte, welche die traditionelle Unterscheidung zwischen Stadt, „Suburbs" und Umland aufgelöst hat. Dieses Phänomen charakterisierte Rom in der Antike, London seit dem 17 Jh., und die nordamerikanischen und lateinamerikanischen Städte heutzutage. Was heute an einer Stadt als zentral betrachtet wird, war früher suburban oder gehörte in einem Moment der Geschichte zum Umland.[214]

„Sprawl means different things to different people. To some, it is the honest expression of who we are – fractured, free, and consumptive. To others, it is a virus infecting the land and our culture. We believe it is a model of development that is simply past in its time. It was a postwar strategy to house a growing middle class in low-density places knitted together by the car."(...)(...) "This pattern once delivered affordable single-family homes, low income, open space, and free access for the car. Now homes are distant and more expensive, crime spreads, open space recedes, and cars are stuck in traffic. Sprawl now seems at once outdated and, for many, increasingly unaffordable."[215]

1.3.3.2 Suburbanisierung als wirtschaftliche und sozialräumliche Organisation

Die Suburbanisierung ist ein Wachstumsmuster, das überall dort stattfindet wo die Bevölkerung einen bestimmten Wohlstand erreicht hat, und dann die Entscheidungskraft zur Wahl des Wohnstandortes hat.–Dafür gibt es verschiedene Gründe, wie zum Beispiel den Maßstab der Bezirke und ihre Dichte. Es ist seit dem 19 Jh. bekannt, dass die hohe Dichte kein attraktives Szenario für die Bevölkerung ist. Friedrich Engels, Thomas Carlisle, H.G Wells und Ebenezer Howard sind sämtlich, wenn auch von verschiedenen Gesichtspunkten, zu dieser Schlussfolgerung gekommen.
"Where 150,000 people per square mile was once a standard urban density, it is rare to find densities of even 25.000 people per square mile in affluent cities today, and most urban dwellers live in densities much lower still".[216] Ein weiterer Punkt ist zu beachten: Sobald sich die gebildete Bevölkerung an das Leben in städtischer Kulturumgebung und in erhöhter Wohndichte gewöhnt hat, sinkt die Geburtenrate. Seoul ist zu einer der dichtesten Städte der Welt geworden, und die Geburtenrate ist eine der niedrigsten. Kotkin stellt eine interessante Behauptung auf: einer der Gründe, warum die Geburtenraten in Amerika und Australien höher sind, ist der zur Verfügung stehende Raum. Nur die weniger gebildete Bevölkerung und die ersten Immigrantengenerationen sorgen für erhöhte Geburtenraten trotz geringen Wohnraums.[217] Bruegmann argumentiert, dass mit der Entwicklung der Wirtschaft und der sich ergebenden Möglichkeiten, die Bevölkerung außerhalb der Stadtgrenzen auszusiedeln, die Zahl der Einwohner, die in das Umland absiedelt, größer ist als der Anteil der Bevölkerung, die in die Stadt zuzieht:
„Then, as the economy matured, the balance shifted as the number of residents who where able to move outward to the suburbs and exurbs exceeded the number coming from the agricultural hinterland to the center."[218]

Es ist offensichtlich, dass der Suburbanisierungsprozess mit den wirtschaftlichen Zyklen der Stadt eng verbunden ist, und ihre Eigenschaften auch den Phasen dieser Zyklen entsprechen. In diesem Zusammenhang kann man auch zwei weitere Phasen unterscheiden: erstens, die Suburbanisierung der Industrialisierung basiert auf der Suburbanisierung

213 Vgl. Fassmann, Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie, 115.
214 Vgl. R. Bruegmann in Burnet, Cities, Architecture and Society, 58.
215 Calthorpe und Fulton, The regional city planning for the end of sprawl, 2.
216 Bruegmann, Sprawl: a compact history, 18.
217 J. Kotkin in Burnet, Cities, Architecture and Society, 76.
218 Bruegmann, Sprawl: a compact history, 24.

der Industrie und dementsprechend der Entstehung von Arbeitersiedlungen, sowie Suburbanisierung der wohlhabenden Schichten. Sie findet normalerweise in eine andere geographische Richtung statt als z.B. die der Arbeiterklasse, da ihr Leitmotiv zum Verlassen der Stadt die Suche nach Ruhe und grüner Umgebung und nicht die Suche nach Arbeit ist. Zweitens, die Suburbanisierung der De- Industrialisierung der Städte und Globalisierung ihrer Wirtschaft oder die moderne Form der Suburbanisierung. Auch wenn in dieser Phase in manchen Städten die Suburbanisierung der Industrie weiter stattfindet, ist diese Phase der Suburbanisierung eher durch die Entstehung großer Büroflächen charakterisiert, und weniger durch industrielle Unternehmen geprägt. Ein wesentlicher Unterschied zwischen der Suburbanisierung der Industriephase und die der De- Industrialisierungsphase ist die Art der Suburbanisierung des Wohnens und die der so genannten „gated communities".

Suburbanisierung der Armut

Für die Städte in Entwicklungsländern gibt es eine durchlaufende Bewegung, die sowohl bei der Industrialisierung als auch bei der De-Industrialisierung präsent ist. Es ist die Suburbanisierung der Armenviertel, der informellen Siedlungen oder Slums, welche aus der Not entstehen und als indirekte Teilnehmer an den wirtschaftlichen Zyklen erfasst werden können. Die Suburbanisierung wird immer mit den Phänomenen der Segregation und Armut verbunden, auch wenn diese Phänomene weit über die Suburbanisierung hinaus gehen und viel komplexer sind. Suburbanisierung ist vergleichsweise leicht zu beschreiben (niedrige Dichten, Segregation der Nutzungen basierend auf Transportmöglichkeiten und-dementsprechend, wie es Caltrophe sieht, ein lösbares Problem. *„Combating sprawl will not end inequity, but an end to inequity cannot be achieved without addressing sprawl"*[219]

Positive und negative Effekte der Suburbanisierung

"I try to show that our understanding of urban development is wondefully out of date because it is based on old and obsolete assumptions about cities, suburbs, and rural areas. In fact, Ii argue that many of the problems that are usually blamed on sprawl - traffic congestion, for example- are, if anything, the result of the slowing of sprawl and increasing density in urban areas"[220]

Mehrere Autoren und Experten haben sich seit Anfang des 20 Jh. mit der Suburbanisierung beschäftigt. Manche warnen vor ihren wirtschaftlichen, sozialen und nachhaltigen Folgen schon seit Jahrzehnten und andere versuchen ihre Strukturen und Potentiale zu verstehen. Lewis Mumford hat die „Suburbs" „the anti city"[221] genannt. Schon in den 1920er Jahren, als die Regionalisten in Amerika begeistert von der Erfindung des Autos waren, versuchte Mumford gegenüber anderen Architekten und Planern das Umland als Hauptpunkt der amerikanischen Stadtentwicklung zu definieren. Die „anti city" Tradition in den USA kann von Thomas Jefferson bis zu Frank Lloyd Wright, wie Muxi behauptet, verfolgt werden, sogar durch die "reinen" Amerikaner: Weiße, Angelsachsen und Protestanten, welche die kosmopolitischen Städte des Ostens ablehnten. Sie errichteten für sich die Anti-Metropole, nämlich Los Angeles, als Widerstand gegen alles Negative der Gesellschaft, was sich in der Metropole verdichtet und als Symbol gegen den „verschärften Kapitalismus" und der Einwanderung von Juden und Katholiken. Der Diskurs über die „anti city" stellte eine grüne, landwirtschaftliche und individuelle Stadt vor, in der jeder isoliert in seinem Haus wohnt und sich mit anderen nur in den kulturellen Zentren und städtischen Einrichtungen trifft, welche das Zentrum dieser neuen Gesellschaft darstellen. Diese anti-urbane Tendenz wurde in den 50er Jahren durch die Rückkehr der Kriegsteilnehmer des Zweiten Weltkrieges in den USA potenziert, die begierig nach ihrem Heim suchten und denen Einfamilienhäuser in der Vorstadt angeboten wurden. Dies geschah mit der Absicht neue unmittelbaren Gesellschaftsgruppen zu gründen: Städte für Gleichgestellte, die entfernt von den Problemen der Stadt sind. Abhängige Städte, die die im intensiven Wachstum befindliche Autoindustrie und den Gebrauch

219 Calthorpe und Fulton, The regional city planning for the end of sprawl, 11.
220 Bruegmann, Sprawl: a compact history, 10.
221 Vgl. Mumford, The city in history: its origins, its transformations, and its prospects, 509-11.

der Autobahnen förderten. Mit dem steigenden funktionellen Angebot entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg die "Edge Cities" als Konglomerate an Autobahnen, ohne Planung, ohne vorgehenden Entwurf, deren Form nur durch die Marktkraft bestimmt war. Zuerst haben wir die Wohnungen nach außen verlagert, wobei wir vor der traditionellen Idee der Stadt fliehen wollten.[222] Verkehr und Stau verlagerten sich auch in die peripheren Gebiete. Dies, zusammen mit den wachsenden Distanzen, sorgte dafür, dass die Fahrten zur Erledigung der verschiedenen alltäglichen Bedürfnisse quasi unmöglich wurden. Daher wurden die Märkte in die Siedlungsgebiete außerhalb der Stadt verlegt. Das wiederum brachte den Boom der „shopping malls" in den USA während der 60er und 70er Jahre.[223]

Kotkin sieht in dieser „anti city" der Suburbanisierung dagegen neue Potenziale der städtischen Entwicklung. Im Vergleich zum Stadtkern ist die Vorstadt in einem frühen Evolutionsstufe, d. h., sie kann bei Bedarf etwas nachstrukturiert werden:

„Lewis called the suburb "the anti city" but the reality is that the suburb is the reinvention of the city. Compared to urban sites, suburbanities are more likely to vote, more likely to go to church and more likely to be involved in their schools and communities. The notion that they are ~~an~~ alienated people is simply a myth. We should also remember that the suburbs are in a very early stage of evolution. I don´t believe they represent the end of urbanism but rather the triumph of urbanism at a scale and in a form that is completely new." [224] Laut Bruegmann ist „Die Vorstadt die Wieder – Erfindung der Stadt.

Diese Affirmationen versuchen Potentiale im Suburbanisierungsprozess zu sehen. Wichtig ist in dieser Diskussion, dass der Suburbanisierungsprozess eine Realität ist, die in verschieden Städten der gesamten Welt stattfindet und dass wir noch nicht genau wissen, wie wir damit umgehen sollen. Zu dem Argument, dass die suburbanen Gesellschaftsgruppen keine „alienated people" sind, kann man hervorheben, dass die Aktivitäten, wie Kotkin erwähnt, nur unter homogenen sozial Gruppen stattfinden. Eigentlich steht darüber die Problematik, bestimmte Gemeinden unter Gleichgesinnten zu bilden, was die Segregation der verschiedenen Gesellschaftsgruppen verstärkt.

„New Urbanism" als Alternative zur Suburbanisierung

Als Antwort auf diese neue Art der urbanen Entwicklung, für manche wie Muxi zu nichtssagendem und unpersönlichen Raum- und Formergebnis der unendlichen Vorstädte, hat sich Ende der 1980er Jahre eine Verteidigungsgruppe gebildet, die den „Congress for New Urbanism" gegründet hat. Sie sind die wichtigsten und aktivsten Verbreiter der neotraditionellen und vielfältigen Funktionen der Stadt.[225] Diese multidisziplinäre Gruppe ist für gutes „Urban Design" in einer regionalen Nachbarschaft und für einen definierten Bebauungsmaßstab eingetreten.[226] Der "New Urbanism" (siehe auch Punkt 1.2.2.3 Nordamerika) stellt sich als eine Alternative zur weit gestreuten unendlichen Suburbanisierung des ländlichen Raumes, die eine Entwicklungsform von niedriger Dichte ist, die von monofunktionellen Flächen gebildet wird, die nur mittels PKW erreichbar sind, dar. Der „New Urbanism" fordert die Annäherung, die Revitalisierung der Gesellschaft, und die Integration der verschiedenen Komponenten der modernen Lebensweisen – leben, arbeiten, kaufen und unterhalten - in dichten Siedlungen multifunktional, fußgängerfreundlich und in einen größeren regionalen Rahmen einbezogen. Der „New Urbanism" muss mit der Zeit beweisen, dass seine Vorschläge sowohl für die Revitalisierung alter Städte und Dörfer als auch für die Bildung neuer gerechter und integrierter Gesellschaften sinnvoll und praktisch überlegt ist.[227]

222 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 60.
223 Vgl. Ebd., 61.
224 Burnet, Cities, Architecture and Society. 76
225 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 61.
226 Vgl. Calthorpe und Fulton, The regional city planning for the end of sprawl, 9.
227 Vgl. Muxí, La arquitectura de la ciudad global, 61.

2. Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen

Im ersten Teil der vorliegenden Arbeit wurden die Urbanisierungstheorien und Prozesse in Europa, Lateinamerika und US-Amerika analysiert. Danach wurden die Diskurse über die Globalisierung und ihren Einfluss auf die städtischen Strukturen präsentiert, um die Verknüpfungen der Globalisierung mit dem Prozess der Suburbanisierung darzustellen. In diesem Teil werden folgende drei Punkte am Beispiel von Lateinamerika bearbeitet: Erstens werden kurz die Urbanisierungstheorien für Lateinamerika und der Verstädterungsprozess dargestellt. Nach einem Blick in die Industrialisierungsphase wird die Globalisierung und ihr Einfluss auf den Suburbanisierungsprozess im Allgemeinen und in 5 Metropolen, nämlich Mexiko City, Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima und Sao Paulo, analysiert. Ansatzpunkt ist die Diskussion über die Homogenisierung der städtischen Transformationen im Rahmen der Globalisierung.

Welche Bedeutung hat Lateinamerika im globalen Kontext? Es könnte behauptet werden, dass die „Verstädterung" eine Folge der Modernisierung der verschiedenen Länder Lateinamerikas und ihres wirtschaftlichen und politischen Fortschritts ist. Die Verstädterung der lateinamerikanischen Länder findet in einer globalisierten Welt, unter dem Druck verschiedener internationaler Politiken und Wirtschaften statt. Das allein bedeutet aber noch nicht unbedingt soziale oder wirtschaftliche Weiterentwicklung für die lateinamerikanischen Metropolen und ihre Bevölkerung. Es bedeutet auch keineswegs eine ausgeglichene Entwicklung der Gesellschaft. Der Verstädterungsprozess in Lateinamerika weist ganz eigene Charakteristiken auf, die sich von den Prozessen der entwickelten Länder unterscheiden. Dieser Prozess ist im Unterschied zu den europäischen Ländern auch keine Folge der Industrialisierung, sondern geht dieser vielmehr voraus. Welche Eigenschaften besitzen die lateinamerikanischen Metropolen? Wie sind diese Städte überhaupt klassifizierbar? Die üblichen Kategorisierungstheorien basieren auf europäischen Gesichtspunkten; was aber geschieht mit den Gesellschaften, denen die Alternative genommen wurde, ihre eigenen Wege zu gehen, und die im Grunde immer noch versuchen die Wege der europäischen oder nordamerikanischen Gesellschaften zu verfolgen? Wer oder was diktiert deren Entwicklung?

Eine der größten Veränderungen, die Lateinamerika als Ergebnis eines weithin unkontrollierbaren Bevölkerungswachstums und einer ebenso weithin unkontrollierten Migration in die Städte erlebt, ist die Ausdehnung der Metropolen und Großstädte in die umgebenden Regionen. Dementsprechend verstädtern diese und verwandeln sich in Megastädte. Was aber bedeutet der Ausdruck „MEGA" in diesem Zusammenhang?

Bezieht er sich auf die Ausdehnung? – Auf die Bevölkerung? Auf die Bevölkerungsdichte? Oder geht es hier einfach um die Problematik, die ein schnelles Wachstum im Allgemeinen mit sich bringt?

Die aktuellen Typologien reichen nicht aus, um sämtliche Veränderungen und die Entwicklungsprozesse der lateinamerikanischen Länder und ihres Verstädterungsprozesses zu erfassen. Diese Veränderungen umfassen auf der einen Seite die Landbevölkerung die von der Ernte wichtiger Produkte wie z.B. Mais, Kartoffeln, Tabak, Baumwolle, Zuckerrohr u. a. lebt. Auf der anderen Seite gibt es diverse Gesellschaftsformen, die mit jenen der so genannten „Entwickelten Welt" vergleichbar sind. Dazu kommt noch, dass jenes präkolumbianische Amerika, das Europa im 15. Jh. entdeckte, verschiedene Völker umfasste, die ihre jeweils eigene soziale und wirtschaftliche Entwicklung besaßen. Sogar für den Zeitraum nach der Entdeckung und Zerstörung der amerikanischen Völker existieren immer noch keine geeigneten Kategorisierungstheorien, die helfen könnten, deren Entwicklung besser zu verstehen.

Die genannten Kategorisierungstheorien teilen die Welt in historische Sequenzen, wie Sklaventum, Feudalismus, Kapitalismus etc. Heutzutage ist die Rede von einem Kapitalismus der Globalisierung. Dabei wird eine Kategorisierung für die ganze Welt promoviert, wobei diese grundsätzlich auf einer Interpretation der europäischen Geschichte basiert.[228]

Was bedeutet urban im Kontext Lateinamerika? Außer die historische Konfiguration der Urbanisierung (siehe Punkt 1.2.1.1) unterscheidet Lefebvre laut Schmidt unter drei raum-seitlicher Felder: das Rurale, das Industrielle und das Urbane. Diese Felder stehen nicht unbedingt in einer historischen Abfolge, sondern können auch räumlich nebeneinander stehen, wie z.B in den Ländern der Dritten Welt. Diese Länder durchlaufen gleichzeitig eine landwirtschaftliche, eine industrielle und eine urbane Ära.[229]

Präsentieren die lateinamerikanischen Städte einen ähnlichen Suburbanisierungsprozess? Seit Anfang der 1990er Jahre zeigen die lateinamerikanischen Metropolen einen Bruch in den traditionellen Richtlinien ihrer Entwicklung. Die Suburbanisierung, die Entstehung neuer Zentren und die räumliche Fragmentierung prägen das neue städtische Bild. Dieser Teil der Arbeit beschäftigt sich mit den Ansätzen der postmodernen Stadtentwicklung und der globalisierten urbanen Regulierungsform und soll diese anhand verschiedener Studien für die oben genannten 5 lateinamerikanischen Metropolen, die auch zur Liste der Megastädte gehören, nämlich Mexiko City, Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima und Sao Paulo, erklären. Es wird versucht ein Bild des Suburbanisierungsprozesses jeder einzelnen Metropole darzustellen, um Ähnlichkeiten und Unterschiede ihrer räumlichen Transformationen im Rahmen des Globalisierungsprozesses zu erkennen.

Im Rahmen der Globalisierung übernehmen diese Metropolen verschiedene globale Strukturen, wie Businesscenter, „shopping malls", und „gated communities". Eine der auffälligsten räumlichen Transformationen ist die Zunahme der sozial-räumlichen Segregation. Studien zeigen, dass die wirtschaftliche Liberalisierung der lateinamerikanischen Länder zu diesen Transformationen beigetragen hat. Durch die Verstärkung der sozial-räumlichen Segregation hat die städtische Kriminalität dramatisch zugenommen. Die Ansiedlung der mittleren und oberen sozialen Schichten in den suburbanen bzw. ex-urbanen Gebieten der Metropolen hat aber noch andere Gründe, als sich von der Kriminalität zu schützen: etwa die allgemeine Tendenz, den US-amerikanischen Lebensstil zu übernehmen, die Sehnsucht nach einer ruhigen und ländlichen Umgebung, nach einem eigenen Haus mit Garten, sowie die Bodenpreise.

Was unterscheidet dann die gegenwärtige Segregation der lateinamerikanischen Metropolen von der traditionellen Segregation der Städte? Sind die „gated communities" einfach eine Antwort der mittleren und hohen Sozialschichten auf die städtische Kriminalität, die durch die Globalisierung der lateinamerikanischen Wirtschaften und ihre

228 Vgl. R. Segre,1975 América Latina en su arquitectura México: Siglo Veintiuno.
229 Vgl. C. Schmidt,2005 Stadt, Raum und Gesellschaft, ed. Sozialgeographische Bibliothek, Band 1, Geographie München: Franz Steiner Verlag, 141.

Nachwirkungen auf die Vergrößerung städtischer Ungleichheiten verursacht wird? Oder tragen diese isolierten Strukturen zur Vergrößerung der Ungleichheiten bei, sowie zur Kriminalität, Unsicherheit und Segregation der Städte - wenn man dabei berücksichtigt, dass die städtische Segregation immer existiert hat und kein neues Phänomen ist? Die räumliche Trennung verschiedener Sozialgruppen hat nicht mit den „gated communities" angefangen.

Welche Faktoren beeinflussen die „Suburbanisierungsprozesse" der lateinamerikanischen Städte und welche Rolle spielt das Wohnen in Form von „gated communities" der oberen und mittleren Sozialschichten beim Suburbanisierungsprozess der lateinamerikanischen Metropolen?

Hauptziel dieses Teiles ist es einen Überblick über die Bedingungen der lateinamerikanischen Metropolen unter Anbetracht der Globalisierung zu bekommen, um die Transformationen im metropolitanen Raum zu betrachten. Welche neuen Regulation- und Organisationsarten treten auf?

Besonderes Augenmerk wird hier auf die „gated communities" gelegt. Sinn des vorliegenden Teils ist nicht die „gated communities" als Objekte zu diskutieren, sondern ihre Ursachen und Folgen als einen Teil der gegenwärtigen gesellschaftlichen räumlichen Transformationen zu verstehen.

2.1 Die Metropolen Lateinamerikas und die Globalisierung: Homogenisierung der städtischen Strukturen

Globalisierung bedeutet nicht nur die Expansion der kapitalistischen Gesellschaft, sondern auch die Expansion ihrer Lebensweisen. Generell ist dem aber entgegen zu halten, dass gerade die Suburbanisierung der verschiedenen lateinamerikanischen Metropolen unter ähnliche Rahmenbedingungen begonnen hat, dabei aber verschiedene Interpretationen und Maßstäbe der städtischen Strukturen entstanden sind.

2.1.1 Die Konvergenztheorie

Die Leitfrage dieses Teiles ist folgende: Zeigen die lateinamerikanischen Städte einen ähnlichen Suburbanisierungsprozess wie die europäischen oder Nordamerikanischen Städte?, Diese Frage knüpft an die seit den 1960er Jahren diskutierte Frage nach Konvergenzen bzw. Divergenzen städtischer Strukturen in den verschiedenen Kulturräumen der Welt an. Der Demograph und Professor A.H. Hawley für Soziologie (University of Carolina at Chapel Hill 1966 – 1976) postulierte drei mögliche Hypothesen:

1. *„Die Stadtentwicklungsprozesse unterscheiden sich in den einzelnen Kulturräumen und haben dementsprechend verschiedenartige Stadtstrukturen zur Folge."*
2. *„Gleichartige Prozesse vor kulturräumlich unterschiedlichem Hintergrund resultieren in verschiedenartigen Stadtstrukturen (multilinear parallelism)"*
3. *„Gleichartige Prozesse verwischen die unterschiedlichen kulturellen Ausgangssituationen mehr und mehr und führen letztlich zu gleichartigen Stadtstrukturen (multilinear convergence)."*

Gemäß dieser multilinearen Konvergenzthese beginnt die Stadtentwicklung unter sehr verschiedenen kulturellen Rahmenbedingungen. Durch die Verwendung von gleichartigen Technologien und Märkten entstehen aber eine allgemeine Verallgemeinerung und Standardisierung und eine weltweite Annäherung der städtischen Strukturen untereinander. Mehrere Experten (Hawley, Stewig, Schnore) versuchen dabei jene Ähnlichkeiten zwischen den Städten in den verschiedenen Kulturräumen zu identifizieren, die zu einer Konvergenz der Stadtstrukturen führen. Andere dagegen heben die Eigenschaften der verschiedenen Kulturräume hervor, die zu Divergenzen führen. Wo stehen hier die lateinamerikanischen Metropolen, wenn der Ursprung der Konvergenzthese eine vergleichende Analyse von Schnore (Soziologe Assistent Professor in Berkeley California, 1965) über den Sozialgradienten und dessen Veränderungen zwischen US-amerikanischen und lateinamerikanischen Städten und der Verlauf der Sozialgradienten der Städte und deren Veränderungen in der Zeit ist?
Ein Grundargument der Konvergenzthese ist die vermutliche Auflösung des seit den 1920er Jahren traditionellen lateinamerikanischen Musters: vom Zentrum zur Peripherie nimmt der Sozialstatus ab, in ähnlicher Form wie bei den vorindustriellen Städten *(„reverse Burgess type")*[230], und dessen Wandel in den 1950er Jahren in umgekehrt gerichteter Folge („Burgess type" siehe Punkt 1.1.3, für viele US amerikanische Städte schon länger typisch). Als Bestimmungsfaktoren dieses Wandels gelten die industrielle und technologische Überformung der Städte. Weiters werden damit das rasche Bevölkerungswachstum, die zunehmende sozioökonomische Heterogenität und räumliche Mobilität verbunden.[231] Schon in den 1920er und 1930er Jahren orientierten sich einige lateinamerikanische Metropolen wie Sao Paulo an US-amerikanischen Vorbildern und übernahmen bestimmte Charakteristiken. So entstanden in lateinamerikanischen wie in US-amerikanischen Städten Hochhäuser nicht aus Gründen der

230 Sjoberg in J. Bähr und U. Jürgens, 2005 Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, Westermann, Das Gographische Seminar Braunschweig: Westermann, 17.
231 Vgl. J. Bähr und G. Mertins, 1995 Die lateinamerikanische Gross-Stadt Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 2.

Bodenknappheit, sondern als Wahrzeichen der Städte.

Warum zeigen Metropolen mit so verschiedener Geschichte, Kultur, Wirtschaft und Politik wie New York, London, Tokio oder Sao Paulo ganz ähnliche Transformationen in so kurzer Zeit? Eine der Ursachen ist, dass die Metropolen – und überhaupt die Städte – von Paris, bis Hongkong oder Sao Paulo, in ihren Transformationen unter dem Einfluss der globalen Dynamiken stehen.[232] Obwohl die Ähnlichkeiten zwischen den Städten der Industrieländer besser zu identifizieren sind, postulieren manche Autoren, dass auch die Entwicklungsländer im Rahmen der globalen Dynamiken und Vernetzung, (...) *„in Hinblick auf die demographischen, ökonomischen und sozialen Verhältnisse dieser Transformationen folgen und deshalb deren Städte in Richtung auf Strukturen konvergieren, wie sie sich in den Städten der Industrieländer bereits herausgebildet haben.“*[233]

Die Differenzen, die dabei erscheinen, werden hingegen als *„Abweichungen von einer allgemeinen, höheren Regelhaftigkeit“* erfasst.[234] Anders betrachtet kann man sagen, dass die Differenzen nicht erklärt werden, sondern als Abweichungen oder Ausnahmen bezeichnet werden. Um besser verstehen zu können, warum Städte mit verschiedener Geschichte und Kultur, parallelen wirtschaftlichen, sozialen und strukturellen Veränderungen folgen, müssen die Transformationen in der Weltwirtschaft berücksichtigt werden. Einige Folgen dieser Transformationen sind bekannt: etwa der Abbau von ehemaligen Industriezentren in den USA, Großbritannien und kürzlich in Japan oder die beschleunigte Industrialisierung mehrerer Entwicklungsländer oder auch die schnelle Internationalisierung der Finanzindustrie und ihre weltweite Vernetzung.[235]

Schon im 19 Jh., als die Weltwirtschaft aus der Gewinnung und dem Handel von natürlichen Ressourcen bestand, galten die Städte als Dienstleistungs- und Handelzentren. Heutzutage besteht die Weltwirtschaft immer noch aus Außenhandel von Agrarprodukten, Manufakturprodukten und der Gewinnung von natürlichen Produkten; die Finanzmärkte und die spezialisierten Dienstleistungen haben jedoch die ökonomische Weltherrschaft übernommen. Früher spielten die Länder in Lateinamerika und Afrika, die reich an natürlichen Ressourcen sind, weltweit eine wirtschaftliche wichtigere Rolle als heutzutage. In der zweiten Hälfte des 20 Jh. begann weltweit eine Phase großer Transformationen. Der Dienstleistungssektor, die Informationsindustrie und die Telekommunikation haben die Hauptrolle übernommen, wodurch die globale wirtschaftliche Rolle der Länder, die nicht fähig sind, mit den letztgenannten wirtschaftlichen Aktivitäten weltweit zu konkurrieren, weiter sinkt.[236] Manche Analysten und Politiker sprechen im Zusammenhang mit der Globalisierung vom Ende der Städte. Allerdings scheint vielmehr das Gegenteil zuzutreffen, nämlich dass die Städte und ihre soziale und wirtschaftliche Rolle wichtiger geworden sind.

„Will the city disappear or will the whole planet turn into a vast urban hive? - Which would be another mode of disappearance“[237]

2.1.1.1 Gegen die Konvergenzthese

Wenn auch die Globalisierung und die mit ihr zusammenhängenden Prozesse zur Bestätigung der Hypothese eine immer höhere Homogenisierung der städtischen Strukturen nahe legen, ruft die Globalisierung im Gegenteil unterschiedliche Reaktionen der verschiedenen Gesellschaften hervor. Daraus entstehen auch unterschiedliche Interpretationen der Stadtstrukturen, welche von den lokalen Bedingungen abhängig sind. In diesen Zusammenhang bildet Lateinamerika einen Kulturraum subkontinentalen Ausmaßes, wobei Sprache, Kultur, Religion, ethnische

232 Vgl. S. Sassen, 2001 The global city: New York, London, Tokyo Princeton, N.J.: Princeton University Press, 4.
233 Bähr und Mertins, Die lateinamerikanische Gross-Stadt Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen, 3.
234 Vgl. R. Stewig, 1983 Die Stadt in Industrie- und Entwicklungsländern Paderborn: Ferdinand Schöningh, 309.
235 Vgl. Sassen, The global city: New York, London, Tokyo, 4.
236 Vgl. S. Sassen, 1994 Cities in a world economy, Sociology for a new century Thousand Oaks, Calif.; London: Pine Forge Press.15-17
237 L. Mumford, 1961 The city in history: its origins, its transformations, and its prospects San Diego: Harcourt Brace Jovanovich, 3.

Zugehörigkeit sowie die vorhandenen ökonomischen Ressourcen für die Entwicklung der globalen Infrastrukturen und ihre Vernetzung, die wichtigsten abweichenden Reaktionen offensichtlicher machen. Dabei werden die Grenze zwischen Nord- und Lateinamerika und die Unterschiede zwischen ihren Städten erkennbar.[238] Nach der Konvergenzthese folgen die lateinamerikanischen Städte ähnlichen Entwicklungspfaden wie die US amerikanischen Städte. Es gibt jedoch eine Reihe von Belegen, die dieser Konvergenzthese widersprechen.
Zum einen muss man beachten, dass die nordamerikanischen Stadtstrukturen nicht völlig einheitlich sind.[239] Auch wenn sich das charakteristische Zentrum – Peripherie Sozialgradient der lateinamerikanischen Städte in den 1950er Jahren aufzulösen anfing, so sind diese Städte noch weit davon entfernt, sich zum Burgess Type zu wandeln. Der Burgess Type kann für die Beschreibung der US- amerikanischen Städte nur teilweise übernommen werden, da er nur (...) *„zur Beschreibung der räumlichen Anordnung von Lebenszyklus- Gruppen herangezogen werden kann, während die sozioökonomische Struktur eher dem Sektorenmodell nach Hyot entspricht.“*[240] *(...)* (Für Hots Modell siehe auch Punkt 1.1.3) Ein weiterer wesentlicher Unterschied liegt darin, dass die nordamerikanischen industrialisierten Städte des frühen 20 Jh. sich schnell zu einer technologisch fortgeschrittenen Gesellschaft wandelten, was in Lateinamerika nicht der Fall ist. Diese technologischen Fortschritte und das Auto als Hauptverkehrsmittel trugen zur Bildung von Vorstädten und zur Entstehung von riesigen Agglomerationen bei, die heutzutage zu metropolitane Regionen werden. Die Ausdehnung der lateinamerikanischen Metropolen folgt zwei Richtungen: einerseits eine Suburbanisierung mit Wohnsiedlungen im Grünen der hohen sozialen Schichten, die aber gesperrte und gesicherte Einheiten sind; andererseits die Verbreitung von Slums und informellen Armvierteln der untersten sozialen Schichten.

Unter welchen Rahmenbedingungen steht heutzutage die Entwicklung der lateinamerikanischen Metropolen?
„Divergence of production, convergence of consumption.“[241 / 242]

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Lateinamerika unterscheiden sich, wie im Rest der Dritten Welt, grundlegend von jenen der Industrieländer. Die importsubstituierende Industrialisierung, der die meisten lateinamerikanischen Länder als Entwicklungsmodell gefolgt sind, konnte den Abstand zu Europa und Nordamerika nicht verringern. Die lateinamerikanischen Städte haben sich nicht zu industriellen Städten entwickelt, sondern haben vielmehr nur einzelne Elemente übernommen.[243] Die wirtschaftliche Globalisierung hatte verschiedene Auswirkungen auf die Städte und urbanen Systeme in Lateinamerika. In den meisten Fällen hat sie zu einer Weiterbildung von Primatstädten (siehe Punkt 2.2.1) und zu einer weiteren Ausdehnung der existierenden Megastädte beigetragen. In manchen Fällen hat sie zur Entwicklung neuer Zentren beigetragen. Um die Vernetzung mit den globalen Märkten der entwickelten Welt zu schaffen, sind wie in anderen Städten Geschäftszentren entstanden.
Die globalen Prozesse scheinen dabei zur Trennung der Stadtsektoren beizutragen. Produktionszonen, Touristenzentren und Business-Center sind die Typologien der Globalisierung und sind die Strukturen, welche auch weltweit gleichartig entstehen, um die globale Vernetzung zu schaffen. Im Zusammenhang mit der Globalisierung lässt sich beobachten, wie städtische Infrastrukturen wie Geschäftszentren, Einkaufzentren und Wohnkomplexe zu Konsumelementen des Weltmarktes werden. Es sind Elemente, die in jeder Metropole, die weltverbunden ist, entstehen. Hinter diesen globalen Strukturen stehen Stadtsektoren sowie kleine Städte, Dörfer und Siedlungen, die außerhalb von diesem internationalen Entwicklungsprozess bleiben, oder nur an den Low-Profit- Produktionsketten teilnehmen. Die entstehende Verbindung oder Trennung dieser Orte ist nicht nur eine

238 Vgl. Bähr und Mertins, Die lateinamerikanische Gross-Stadt Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen, 1.
239 Vgl. Johnston 1972 in Bähr und Jürgens,Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie.
240 Ebd., 18.
241 Potter 2000 in Ebd.
242 Vgl. R. B. Potter, 2000 The urban Caribbean in an era of global change Aldershot, Hants, England; Burlington, Vt.: Ashgate.
243 Vgl. H. Fassmann, 2004 Stadtgeographie I, Allgemeine Stadtgeographie, Das geographische Seminar Braunschweig: Westermann, 304.

Frage der Größe der Märkte, es ist eher eine Frage der Art der Verbindungen.[244] In diesem Kontext wird der regionale Maßstab zum Thema: einerseits aufgrund der Fortschritte der Kommunikation und der Vernetzung, anderseits aufgrund der Dezentralisierung der Wirtschaft. Die verschiedenen Städte versuchen mit der Strategie Regionen zu bilden, um ihre Wettbewerbsfähigkeiten zu verstärken. Die Regionalisierung in Lateinamerika ist eine große Herausforderung, da die sozialen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Unterschiede zwischen Stadt und Umland zu groß sind, um eine Vernetzung zu schaffen.

2.1.1.2 Globalisierung städtischer Probleme: „ Bringing the Third World Home"

Schon in den 1980er Jahren sprach William W. Goldsmith in seinem Artikel „Bringing the Third World Home" (1987) über dieses Phänomen mit dem Fall der damals wachsenden Bedeutung der so genannten Weltfabriken und die Ausbreitung prekärer Arbeitsverhältnisse und Bedingungen in der ganzen Welt:
„Im Mittelpunkt stand die These, dass heute eine Globalisierung städtischer Probleme in der Art stattfinde, dass Entwicklungen, die bisher mit Städten der sog. „Dritten Welt" assoziiert wurden, jetzt auch in den städtischen Metropolen der hoch industrialisierten Länder eintreten - nämlich die Ausbreitung von „frühkapitalistischen" Arbeitsverhältnissen und -bedingungen. Goldsmith betonte zweitens, dass die Metropolen der Weltwirtschaft viele Städte Asiens, Afrikas und Lateinamerikas als globale Werkbänke mit billigen und ungeschützten Arbeitskräften funktionalisieren."[245]

Uhrsprung Goldsmiths These war Reagans Programm für ein urbanes Entwicklungsschema „Enterprise Zones" (Weltfabriken). Die Strategie basierte auf die extra Steuer und Regulationsbewilligungen (Gehaltbewilligungen und Verzicht auf Gesundheit, Sicherheit- und Umweltregulation) um den Firmen in deprimierte Gebiete zu bereden. Dies ist ein Zeichen der Niedrigpreispolitik für die Stadterneuerung und die Wohnung- und Arbeitsentwicklungen. Die Entwicklungsländer hatten schon große Erfahrung mit den Weltfabriken. Die Weltfabriken sind nur ein Beispiel der Veränderungen zwischen dem Kapital der industrialisierten Länder und den Entwicklungsländern. Die Entwicklungsländer haben seit der Kolonialisierung keine wichtige wirtschaftliche Rolle in der Weltwirtschaft gespielt. Ihre Rolle reduzierte sich zum Export von Rohmaterialien. Aber dieses Bild hat sich seit den 1970er Jahren mit der Globalisierung geändert. Spezialisierte Manufakturen und Firmen können ihre Produktionsstellen in Entwicklungsländern haben. Außerdem importieren sie Arbeitskräfte aus diesen Ländern. Mit der Zeit ist eine gewisse Konkurrenz zwischen dem Arbeitsmarkt der Entwickelten- und die Entwicklungsländer entstanden. Deswegen versuchte Reagan, die „Enterprise Zones" in den USA zu schaffen. Auch wenn es selbstverständlich ist, dass die Löhne in Europa oder USA nicht so niedrig wie in den Entwicklungsländern sein können, wurden diese in diese Zonen stark reduziert.[246] Aber diese sind nicht die einzigen Arbeitsbedingungen, welche durch die Globalisierung verstärkt wurden. Im Fall des Importes von billigen Arbeitskräften in die entwickelten Länder geht es über den formellen Markt bis hin zum informellen Markt. Wie Sassen erwähnt (Siehe auch Punkt 1.2.3.1) hat die Globalisierung dazu beigetragen, dass informelle Tätigkeiten wie Dienstmädchen, Chauffeure, Handwerker usw. in den globalen Städten immer gewöhnlicher werden. Letzteres Bild zeigt die Entstehung von den Arbeitsverhältnissen (Gewinner und Verlierer der Globalisierung) der Entwicklungsländer in den so genannten entwickelten Ländern. Diese Arbeitsverhältnisse verstärken die Segregation unter den Sozialschichten und verursachen darüber hinaus die weitere räumliche Segregation der Metropolen.
Die Divergenzen der lateinamerikanischen Metropolen im allgemeinen weltweiten ähnlichen Entwicklungsprozess können nicht einfach als Abweichungen betrachtet werden. Wichtig ist hier zu unterscheiden, welche Faktoren und Dynamiken zu Ähnlichkeiten bestimmter Stadtelemente führen, und welche zu Verschiedenartigkeiten

244 Vgl. Sassen, Cities in a world economy, 54.
245 S. Krätke, 1995 Stadt - Raum - Ökonomie Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie Basel: Birkhäuser, 168.
246 Vgl. Goldsmith in L. Sawers und W. K. Tabb, 1984 Sunbelt/snowbelt: urban development and regional restructuring New York: Oxford University Press, 339-50.

führen, trotz Ähnlichkeiten des Entwicklungsprozesses der Städte. Weitehin kann man nur feststellen, in welchem Zusammenhang eine Homogenisierung überhaupt stattfindet: soziologisch, geographisch, wirtschaftlich oder morphologisch.

Alle Städte werden von der Globalisierung berührt. Ihre Teilnahme an den Globalisierungsprozessen hängt nicht nur von ihrer Position als „Globale Stadt“ oder „Periphere Stadt“ ab, sondern mehr oder weniger von der Fähigkeit des Prozesses sie einzubeziehen und ihre entsprechende Antwort. Die Globalisierung beeinflusst mit neuen Technologien und der Entstehung neuer globaler Netzwerke die Stadtentwicklung in den verschiedenen Kulturräumen. Diese führt aber nicht zu einer weltweiten Homogenisierung, sondern schließt die kulturspezifischen Faktoren „lokale Vielfältigkeit und Spezialisierung“ ein, woraus verschiedene Stadtstrukturen entstehen. Anstatt dass die Globalisierung zu einer Homogenisierung der Stadtstrukturen und der Verringerung der Armut und sozialen Ungleichheiten beiträgt, weisen sogar die global vernetzten Städte in den industrialisierten Ländern ein neues soziales Ungleichheitsmuster auf; u. a. gibt es eine zunehmende Ungleichheit im Einkommen, mehr Armut und die Entstehung neuer informeller Märkte auf der einen Seite und der Bau von luxuriösen Einkaufzentren und Wohnbauten auf der anderen Seite.[247]

Es ist ein Ungleichheitsmuster, welches in den Städten Lateinamerikas schon vor dem Diskurs der Globalisierung längst anwesend ist. In diesem Zusammenhang liegt das Interesse der vorliegenden Arbeit in den räumlichen suburbanen Strukturen, die als Folge der Globalisierung in den Metropolen und ihren Regionen entstehen, und nicht in der Stelle der Metropolen im Weltsystem, davon ausgehend, dass die Globalisierung alle Metropolen berührt und beeinflusst. Das Interesse liegt am globalen Einfluss und der lokalen Antwort.

247 Vgl. Sassen, The global city: New York, London, Tokyo, 323.

2.2 Verstädterung der lateinamerikanischen Länder

Große Migrationen von Land zur Stadt verwandelten in sehr kurzer Zeit die lateinamerikanische Gesellschaft von einer ländlichen in eine städtische Gesellschaft. Bessere Arbeitsbedingungen als auf dem Lande führten zu dieser Migration in die Städte. Wie oft erwähnt, ist Lateinamerika die Entwicklungsregion mit dem höchsten Verstädterungsgrad der Welt und im Vergleich zu anderen Regionen konzentriert sich in Lateinamerika die Mehrzahl der urbanen Bevölkerung in den Großstädten und ihren Regionen. Erste Einschätzungen weisen darauf hin, dass im Jahr 2025 ca. 82% der lateinamerikanischen Bevölkerung in den Städten leben wird.[248]
Anfangs des 21 Jh. lebten 3/4 der Bevölkerung in den Städten, davon die Hälfte in Großstädten mit Einwohnerzahlen über einer Million.

Tabelle 2 Verstädterungsgrade und Primatindex verschiedener Länder

LAND	GDP PER CAP in UsS	Verstädterungsgrad in % 2004	Stadt	W.stum 2000-2005 in %	Primacy index	Staat Struktur
South Afrika	12.200	58,40	Johannesburg	3,70	1,07	Eniheitlich
Indien	3.400	42,80	Mumbai	2,60	1,23	Bundesstaat
Kolumbien	7.900	76,00	Bogotá	2,30	2,35	Eniheitlich
Peru	6.000	73,50	Lima	1,90	9,88	Eniheitlich
Brasilien	8.300	82,20	Sao Paulo	1,40	1,6	Bundesstaat
Ägypten	3.900	28,10	Cairo	1,40	2,92	Eniheitlich
Chile	11.900	86,30	Santiago	1,30	11	Eniheitlich
Argenitinien	13.700	88,50	Buenos Aires	1,20	8,67	Eniheitlich
Mexiko	10.000	74,80	Mexiko D.F	1,00	4,92	Bundesstaat
Italien	28.700	67,30	Milán	0,90	1,41	Eniheitlich
Venezuela	6.400	87,40	Caracas	0,80	1,2	Bundesstaat
USA	41.600	77,70	New York	0,70	1,53	Bundesstaat
Japan	31.600	79,10	Tokio	0,50	3,11	Eniheitlich
Österreich	32.500	67,60	Wien	0,30	11	Bundesstaat
Frankreich	29.600	89,60	Paris	0,30	7	Eniheitlich
China	6.800	37,60	Schanghai	0,30	1,18	Eniheitlich
Groß Britannien	30.100	89,60	London	-	3,45	Eniheitlich
Deutschland	30.100	87,90	Berlin	-	1,78	Bundesstaat

Quellen: GDP und Staatstruktur: https://www.cia.gov/cia/publications/factbook/index.html / Wachstum 2000-2005: Uited Nations 2003 /Verstädterungsgrad (%) World Bank
Primacy Index: - P1P2 wo P1 die Bevölkerung der größten Stadt des Landes ist, und P2 die Bevölkerung der zweitgrößte Stadt

Eigene Zusammenstellung

Tabelle 3 Verstädterungsgrade nach Ländergruppen

Verstädterungsgrad 2004	Ländergruppen (Income Group (World Bank Classification)		
in %	LOW 1	MEDIUM 2	HIGH 3
81-100	0	17	10
71-80	0	9	6
61-70	1	13	6
51-60	2	15	1
41-50	4	7	0
31-40	9	5	0
21-30	7	4	0
0-20	9	0	0
Länder	32	70	23
Total Länder			125

Quelle: World Bank 2004 / Eigene Zusammenstellung

248 Vgl. A. G. Champion und H. Graeme, 2004 New forms of urbanization: beyond the urban-rural dichotomy Aldershot, Hants, England; Burlington, VT: Ashgate, 91.

Räumlich betrachtet findet dieser Prozess unausgeglichen und auf bestimmte Territorien konzentriert statt. Es ist kein homogener Prozess, sondern ein konzentriertes Bevölkerungswachstum und eine konzentrierte wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Metropolen. Die meisten dieser Städte gehören wegen ihrer Einwohnerzahl von über 8 Millionen Menschen zur Kategorie der Megastädte. Auch wenn die Mehrheit der Länder sich in den letzten 50 Jahren von der ländlichen zu der überwiegend urbanen Gesellschaft gewandelt hat, handelt es sich nicht um einen homogenen Prozess in den verschiedenen Ländern. Verschiedene Ländergruppen befinden sich in unterschiedlichen Phasen der Verstädterung: Mittelamerika mit 68.5% und die Karibik mit 63.4% zeigen niedrigere Verstädterungsgrade als Südamerika mit 80.1%.[249] Während Anfangs des 20 Jh. keine Stadt die Grenze einer Million Einwohner überschritten hatte, existierten Ende desselben Jahrhunderts ca. 50 Städte, die diese Grenze überschritten haben. Vier davon gehören zu den größten Städten der Welt (Sao Paulo, Mexiko City, Buenos Aires und Río de Janeiro). Außerdem gibt es andere Städte wie Bogotá, Lima und Santiago, die die 5 Millionen Einwohner Grenze überschreiten. Argentinien, Uruguay, Chile und Kuba gehörten in den 1930er Jahren zu den höchst urbanisierten Ländern der Welt. Ein Großteil ihrer Bevölkerung konzentrierte sich in der Hauptstadt. Andere Länder erreichten erst 20 Jahre später ihre urbane Mehrheit. Seit Anfang des 20 Jh. charakterisieren sich die meisten lateinamerikanischen Länder durch ihre Primärstadtstruktur, mit nur zwei Ausnahmen, die eine weniger ausgeprägte Primärstadtstruktur zeigen, nämlich Brasilien mit zwei Städten und Kolumbien mit drei. (Siehe Punkt 2.2.1)

Die schnelle Verstädterung brachte eine Konzentration der wirtschaftlichen Aktivität hauptsächlich in den Metropolen mit sich. Aber das schnelle Wachstum der Metropolen bedeutete leider keine ausgeglichene soziale und wirtschaftliche Entwicklung für die Gesellschaft und hat die Unterschiede zwischen Arm und Reich nicht verringert. Wenn man den Verstädterungsgrad der lateinamerikanischen Länder mit dem anderer Regionen der Welt vergleicht, kann man behaupten, dass die Megastädte eine Bedingung und nicht ein Resultat der Industrialisierung oder des ökonomischen Wachstums sind.

Der Verstädterungsprozess hat auf der einen Seite die Lebensqualität in den verschiedenen metropolitanen Regionen verbessert, da dieser die Konzentration der Bevölkerung und die Bebauung der notwendigsten Infrastruktur vereinfacht hat. Doch dieser Fortschritt führte da zu, dass sich in Lateinamerika die Idee der Armutsstruktur verändert hatte.

Die allgemeine Armut ist zur Verstädterung der Armut geworden. Den Statistiken nach gab es in Lateinamerika Ende der 90 Jahre 125 Millionen arme Einwohner in den Städten und 78 Millionen Arme am Land.[250]

Die Mehrheit der armen städtischen Bevölkerung verdiente ihr Einkommen auf dem informellen Sektor. Das spiegelt auch die Unfähigkeit der lateinamerikanischen Wirtschaft wider, in formellen Sektoren Arbeitsplätze zu bieten. Eine weitere Eigenschaft der urbanen Armut in den lateinamerikanischen Städten ist die räumliche Segregation. Die Logik des Bodenmarktes einerseits erlaubt den niedrigen sozialen Schichten nicht, in gut gelegenen Gebieten mit Infrastruktur zu wohnen, und zwingt sie in den Gebieten zu siedeln, wo es keine Infrastruktur gibt, in den schlimmsten Fällen sogar in Risikogebieten. Im Gegensatz dazu dehnt sich das suburbane Wachstum von „gated communities“ niedriger Dichte der mittleren und oberen Schichten, auf die urbanisierte Fläche außerhalb der administrativen Grenzen aus, wo es noch keine Infrastruktur gibt, und zwingt die Stadt dazu, diese nachträglich einzurichten. In diesem Zusammenhang wachsen neue Stadtpole, welche die traditionelle einkernige Struktur der lateinamerikanischen Stadt verändern. Diese neuen Kerne charakterisieren sich durch große peripher gelegene Einkaufszentren („malls“), technologische Parks mit mehreren Firmen, welche die strategische regionale Lage dieser Parks ausnutzen und durch „gated communities“ der oberen und mittleren Sozialschichten. Diese peripheren Strukturen werden durch Verkehrsachsen verbunden, ohne die räumliche Kontinuität der Stadt der zweiten Hälfte

249 Vgl. Ebd., 69.
250 Vgl. Ebd., 39.

des 20 Jh.[251] zu unterstützen und führen zu einer segregierten, dividierten und unsicheren Stadt.
Das gegenwärtige suburbane Bild der lateinamerikanischen Metropole charakterisiert sich durch ihre fragmentierte Entwicklung. „gated communities", „barrios cerrados", oder „Inseln des Wohlstandes" prägen das Bild dieser Metropolen.
Die interne Struktur der Metropolen hat sich in den letzten Jahren ebenfalls verändert. Ursachen sind unter anderem die Umsiedlung der Bevölkerung, der Industrien und Dienstleistungen vom Stadtzentrum zur Peripherie sowie die Entstehung neuer Zentren im urbanisierten Gebiet mit eigener wirtschaftlicher und sozialer Dynamik. Die meisten Metropolen haben schon längst ihre administrativen Grenzen überschritten und zeigen heutzutage eigene Wirtschafts- und Dienstleistungsaktivitäten unter anderen Eigenschaften metropolitaner Regionen. Mexiko City z. B dehnt sich auf die nahe liegenden Gemeinden sowie auf zwei Staaten außerhalb des Distrito Federal aus; Buenos Aires dehnt sich über mehr als 30 Gemeinden der Provinz ~~des~~ gleichen Namens aus. Eine weitere Eigenschaft des Verstädterungsprozesses in Lateinamerika ist, dass das Wachstum der größten Städte verlangsamt wird, da die neue Bevölkerung sich in den naheliegenden Gemeinden sowie auf den Hauptverbindungsachsen dieser Städte niederlassen. Diese metropolitanen Regionen konzentrieren außerhalb der Kernstadt Dienstleistungen sowie einen Großteil der Produktion des Landes und sind sowohl mit anderen Städten als auch mit der Welt verbunden. Sao Paulo generiert beinahe 60% der Industrieprodukte Brasiliens, Santiago generiert ca. 47% des BIP und mehr als 50% der Industrieprodukte Chiles.[252]

2.2.1 Das Phänomen der Primatstädte

Ein weiteres Thema, welches immer in der Analyse der lateinamerikanischen Metropolen vorkommt, betrifft die Bildung von Primärstädten. Unter Primärstädten versteht man Städte mit überproportionalem Bevölkerungswachstum sowie überproportionaler wirtschaftlicher Entwicklung und überproportionalem BIP einer Stadt im Vergleich zu den anderen Städten eines Landes. Der Zerfall der ländlichen Wirtschaft, die unausgeglichene Landverteilung sowie der Mangel an Infrastruktur und institutionellen Ressourcen im Land gelten als die Hauptgründe für die Bildung von Primärstädten.[253] Diese Städte charakterisieren sich nicht nur durch ihre Größe. So sind einige der größten Megastädte der Welt wie zum Beispiel New York keine Primärstädte. Primärstädte sind auch kein Phänomen der Entwicklungsländer (siehe Tabelle 2): Städte wie London, Paris und Tokio sind auch Primärstädte. Auf der anderen Seite stehen Länder mit weniger geprägten Primärstrukturen, wie z. B. Kolumbien.
Wenn Bogotá auch eine sehr wichtige wirtschaftliche und soziale Rolle im Land spielt, und Bogotá sich durch sein schnelles Wachstum charakterisiert, so präsentiert Kolumbien im Vergleich zu anderen lateinamerikanischen Ländern eine weniger stark geprägte Primärstruktur. (Aufgrund der internen Sicherheit- und Gewaltprobleme, die das Land heute und seit 40 Jahren durchlebt, wird Bogotá zunehmend zur Primärstadt).
Das Wachstum von Megastädten ist nicht direkt mit der Bildung von Primärstädten verbunden, aber beide charakterisieren sich durch erhöhtes Bevölkerungswachstums und die Suburbanisierung als deren wichtigste Komponenten.
Mehrere Studien in den 1970er und 1980er Jahren fanden in Lateinamerika anstatt einer von den Modernisierungstheorien vorausgesagten Bildung eines ausgeglichenen Systems eine erhöhte Primärstruktur in

251 Vgl. J. Jacobs, 2002 The death and life of great American cities, Random House, Inc., 2002, New York: Random House.
252 Vgl. Champion und Graeme, New forms of urbanization: beyond the urban-rural dichotomy, 37.
253 Vgl. Sassen, Cities in a world economy, 50.

Lateinamerika. Weniger bekannt ist, dass seit den 1980er Jahren der Primärindex (Index der Primärstädte) in Lateinamerika zu sinken begonnen hat, was jedoch nicht bedeutet, dass die Metropolen nicht weiter wachsen werden.[254] Manchmal entstehen neue Produktion- und Touristenzentren als Anziehungspole der Migration. Diese reichen jedoch nicht aus, die Ausdehnung der Metropolen zu bremsen. Ein wichtiger Faktor, der heutzutage laut Sassen übersehen wird, hat damit zu tun, dass die Dynamiken des städtischen Wachstums auch auf den Lokalisierungs-präferenzen der Firmen basieren. In den lateinamerikanischen Metropolen gleichen diese Dynamiken jene der Land-Stadt-Migration nicht aus. Das heißt, dass die Migration nicht die Folge des Arbeitsangebotes in den Megastädten ist, sondern immer noch eine Folge der Armut, des Infrastrukturmangels und der Staatsabwesenheit auf dem Lande.

Hinter dem Megastadtsyndrom stehen zwei Tendenzen der auftauchenden globalen Städte: die Verlagerung zum Dienstleistungssektor und die globale Vernetzung der Wirtschaft. Die immer größere Orientierung der lateinamerikanischen Megastädte zu den internationalen Märkten hinterlässt Fragen wie die nach der Beziehung der Stadt zu ihrem eigenen Umland.

2.2.2 Ein zweites Phänomen: Hyperurbanisierung

Außer der Primärstruktur des urbanen Systems in Lateinamerika gibt es ein zweites Phänomen, welches als Eigenschaft der Entwicklungsländer gilt: die Hyperurbanisierung, anders gesagt der hohe Verstädterungsgrad. Wenn man Lateinamerika mit anderen Entwicklungsländern, die nicht in Lateinamerika liegen, vergleicht, kann ein großer Unterschied festgestellt werden, der die hohe Verstädterung als Phänomen der Entwicklungsländer verallgemeinert. Länder wie zum Beispiel Indien und China haben große Agglomerationen mit einem niedrigen Verstädterungsgrad; sie gehören aber zu den Ländern mit dem höchsten Einwohnerzahlen in der Welt.[255]

Ist die Entwicklung eines Landes also mit dem Verstädterungsgrad verbunden?

Um diese Frage beantworten zu können, wird in dieser Arbeit zwischen Urbanisierung und Verstädterung unterschieden, woraus sich eine weitere Hypothese ableiten lässt: In den entwickelten Ländern findet eine Urbanisierung statt, während in den Entwicklungsländern eine Verstädterung stattfindet: Die Verstädterung ist nur ein Teil der Urbanisierung. Welche Auswirkungen hat dieser Verstädterungsprozess unter dem Einfluss der globalen Vernetzung und der Widerspiegelung der Eigenschaften des eigenen Landes auf die Stadtentwicklung der Metropolen in Lateinamerika?

Es existieren veränderliche und nicht veränderliche Faktoren, welche die Stadtentwicklung beeinflussen.[256] z. B. (auch wenn er die Entwicklungsländer in seiner Analyse nicht einbezogen hat) unterscheidet zwischen Persistenz von ererbten Strukturen, Stadtmorphologie, Normen und Verhaltensweisen der Bevölkerung sowie politischen und administrativen Organisationsformen, und die *„kulturraumübergreifenden Faktoren“* wie verfügbare Technologie und Produktionsweisen des Bauens, des Verkehrs, der Ver- – und Entsorgung sowie Information und Kommunikationsweisen und räumlichen Organisationssysteme der Gesellschaft.

254 Vgl. Ebd., 52.
255 Vgl. Ebd., 50.
256 Vgl. Lichtenberger 1989 in Bähr und Jürgens,Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 19.

2.2.3 Urbanisierungstheorien für Lateinamerika

In Europa und US-Amerika werden wirtschaftliche Entwicklung und Urbanisierung in die Prozesse der Industrialisierung und Modernisierung integriert. Nach dem Zweiten Weltkrieg betonten die Experten die Notwendigkeit der urbanen Industrialisierung der Drittewelt- Länder, damit diese sich wirtschaftlich ebenfalls weiterentwickeln konnten.[257] Die Theorien der Urbanisierung Lateinamerikas stehen in Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Veränderungen, die sich in der Wirtschaftskrise (Krise der Industrieproduktion und des Finanzsystems) 1929 ergaben. Diese Veränderungen waren für den größten Teil Lateinamerikas ein entscheidender Übergang der Export-, Land- und Rohstoffwirtschaft (die während der Kolonie und nach der Unabhängigkeit vorherrschend waren) in eine Wachstumsphase, die von der Ausdehnung der Industrie unterstützt wurde.[258] Beginn der 1970er Jahre und bis zum heutigen globalisierten Kapitalismus bezieht man sich auf städtische Veränderungen, die vorher nicht bekannt waren: Die Landarbeiter, die im Kontext der Wirtschaft, sich langsam industrialisiert befinden und die einen schnellen Übergang von einer landwirtschaftlichen in eine postindustrielle Struktur eingehen mussten. Dies passierte in Lateinamerika jedoch ohne die Phasen, welche die europäischen und amerikanischen Städte charakterisiert haben, zu durchleben und zu beenden.[259]

Für eine Charakterisierung der zu unterscheidenden Elemente der sozialen und urbanen Formlehre der lateinamerikanischen Stadt, in Bezug auf die Globalisierung und ihre entsprechenden wirtschaftlichen Veränderungen in den letzten Jahrzehnten, wurden folgende Theorien geschaffen. Diese gründen laut Kasasdra auf drei Faktoren: erstens auf die Urbanisierung, die eng mit dem Modernisierungsprozess verbunden ist; zweitens auf die Technologie und deren Veränderungen, die für den sozialen Wandel nötig sind und drittens auf die Tatsache, dass die kulturellen und technologischen Entwicklungsniveaus der Ersten und Dritten Welt in Zukunft zusammenlaufen werden.[260]. Die erste hier genannte Theorie ist die Modernisierungstheorie. Diese Theorie entsprach dem Versuch, die Entwicklung der Entwicklungsländer als einen konvergenten, herauswachsenden Prozess zu betrachten. Die Verbreitung kultureller und wirtschaftlicher Innovationen des Westens in diese sich entwickelnde Welt hat selbige auf das Niveau der wirtschaftlichen, sozialen und politischen Strukturen Europas und der USA gebracht. Die Industrialisierung wird als Träger der Entwicklungen und als bester Mechanismus um technischen Fortschritt zu integrieren angesehen. In den 1970er Jahren, als die Wirtschaft der meisten Entwicklungsländer stagnierte, wurde offensichtlich, dass diese Länder den Entwicklungspfaden der entwickelten Länder nicht folgten. Somit wurde die Modernisierungstheorie von folgenden Theorien mehrmals widerlegt:[261]

Dependenztheorie

Die Dependenz- Theorie der lateinamerikanischen Länder beschäftigt sich mit Urbanisierungsgraden und Primärstrukturen der Städte. Diese Theorie behauptet, dass die Politik und die Entscheidungen in den entwickelten und herrschenden Märkten der Ersten Welt großen Einfluss auf die Entwicklung der Entwicklungsländer haben. Sie sieht in der Hervorhebung der Hegemonie der westlichen Länder über die Entwicklungsländer und ihre Märkte den Grund warum die Entwicklungsländer den Entwicklungspfaden der entwickelten Länder nicht folgen können. Dies begann schon mit der Kolonialisierung und ihrer verflochtenen aber unausgeglichenen Beziehung zwischen Kolonialisten und Kolonialisierte. Die Kette der Produktionsüberschüsse der kolonialen Macht schuf Zentren und Peripherien in zwei unterschiedlichen Maßstäben. André Gunder Frank (1979) stellt die ersten

257 Vgl. Champion und Graeme, New forms of urbanization: beyond the urban-rural dichotomy, 453.
258 Vgl. J. Williams, 2006 Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, Bogotá: SERIE, Trabajos en Geografía, 15.
259 Vgl. Ebd., 11.
260 Vgl. Kassandra 1991 in Ebd., 17.
261 Champion und Graeme, New forms of urbanization: beyond the urban-rural dichotomy, 453.

Elemente der Dependenz- Theorie fest. Frank (1967) behauptete *(...)"the Iberian conquest absorbed pre- Columbian America into the world system of capitalism."* Die fundamentale Prämisse der Dependenz- Theorie ist, dass Entwicklung und Unterentwicklung zwei verschiedene Produkte des gleichen Prozesses sind. In seiner Begründung spricht Frank (1969) von drei Hypothesen: (1) Die Entwicklung der untergeordneten Metropolen, die stets aufgrund ihrer begrenzten Satellitenbedingung begrenzt ist (2) die Satelliten haben die stärkste Entwicklung, wenn ihre Verbindung zur Metropole schwach ist; (3) die heutzutage unterentwickelten Regionen sind diejenigen, welche in der Vergangenheit die stärkeren Verbindungen zu den Metropolen hatten, insbesondere als Rohstoffexporteure.[262] Die Dependenz- Theorie wurde sowohl wegen einer Übertreibung in der Betrachtung der Rolle der internationalen kapitalistischen Prozesse als auch wegen der Vernachlässigung der eigenen internen politischen, kulturellen und sozialen Prozesse der lateinamerikanischen Länder kritisiert.

Urban Bias

Eine weitere Theorie entstand nach dem 2. Weltkrieg: die „Urban Bias". Die Urban Bias Theorie besagt, dass die wirtschaftliche Entwicklung von bestimmten sozialen Gruppen gelenkt wird. Diese konzentrieren sich in den Städten und haben die Macht, Regierungen zu beeinflussen, um ihre eigenen Interessen durchzusetzen. Aufgrund dieser Theorie argumentierte Lipton (1977), dass die Kluft in den Entwicklungsländer weder mit Arbeit und Kapital in der Industrialisierung noch mit der Abhängigkeit von ausländischen Märkten und Entscheidungen zu tun hat. Laut Lipton verläuft diese Kluft zwischen Stadt und Land. Er geht von der Voraussetzung aus, dass der soziale Wandel der armen Länder sich hauptsächlich nach den Konflikten der urbanen und landwirtschaftlichen Eigenschaften richtet. *"The rural sector contains most of the poverty, and most of the low-cost sources of potential advance; but the urban sector contains most of the articulateness, organisation and power"*[263] Von dieser Perspektive aus betrachtet, behauptet Lipton, dass die systematische Lokalisierung der Mittel und der städtischen Ausstattung und Infrastruktur eher den Prioritäten der Industrie- und Finanzierungseliten, so wie der Gewerkschaftsorganisationen nachkommt, statt einer rationalen Evaluierung der Leistungsfähigkeit der Investitionen, der Gerechtigkeit und des Kampfes gegen die Armut zu folgen.[264]

In diesem Zusammenhang würden Rand- und Suburbanisierung praktisch nicht existieren, da die Suburbanisierung eine nötige Bedingung für die kapitalistische Urbanisierung ist, die den Erfolg des globalen Kapitalismus garantiert. Dort wirken die Städte der Dritten Welt und ihre Arbeitskräfte als räumliche Puffer, mit dem Ziel, die Gehälter schwanken zu lassen, was sie aufgrund der Dynamisierung der Weltwirtschaft schaffen. Im Gegenteil würde die Dynamik im Falle einer nicht ausreichenden technologischen Veränderung die Reduktion der Produktionskosten bei gleichzeitiger Erhöhung der Nachfrage hemmen.[265] Der Wert dieser Theorie liegt in der Aufrechterhaltung des Raumes für die landwirtschaftlichen Problematiken, welche für die Dritte Welt und Lateinamerika richtig ist, da nicht nur die urbanen Räume die Möglichkeit bieten Wohlstand zu erzeugen.[266].

World System Theory

Die World System Theorie (Wallerstein 1974) ragt aus vorangehenden Theorien heraus, und erkennt, dass das Weltsystem komplexer ist, als angenommen wird. Zur Diskussion steht die Beziehung zwischen einer schnellen Urbanisierung und der Industrialisierung. Es ist offensichtlich, dass die stark industrialisierten Länder eher die Chance haben, die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung zu steigern. Doch Gugler (1997) erklärt, dass diese Korrelation keine direkte Kausalität zeigt. Entwickeln sich Länder nach der Urbanisierung, oder ist die

262 Vgl. Williams, Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, 25-29.
263 M. Lipton, 1977 Why poor people stay poor a study of urban bias in world development London: Temple Smith, 13.
264 Vgl. Williams, Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, 21.
265 Vgl. Ebd., 25.
266 Vgl. Ebd., 22.

Urbanisierung eine Folge der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung?

Die World System Theorie teilt die Länder innerhalb der Weltwirtschaft in drei Positionen:[267]

- Eine dominierende Gruppe; US Amerika und Westeuropa
- Eine halb – Peripherie; Dritte Welt Länder mit Mineralien Export und / oder exportgerichteter Industrialisierung.
- Eine Peripherie der armen Länder, die ausgebeutet wurden und immer noch in der globalen Wirtschaft ~~als~~ ausgebeutet werden.

Diese Theorie hält eine Veränderung der Position der Länder für möglich und schließt die ewige Unterentwicklungslage der Armen Länder aus. *„In addition, the size, role and characteristics of individual cities reflect the world position of their society.“*[268]

Periphere Urbanisierung

Das Modell der peripheren Urbanisierung ist eine Erweiterung der Dependenz- Theorie und der World System Theorie. Die Ausdehnung des Kapitalismus in periphere Regionen scheint den Urbanisierungsprozess zu beschleunigen. Dies kann in 6 Schritten beschrieben werden:[269]

1. Die Erhöhung der Land-Stadt Migration, wegen des Umstiegs von den vorkapitalistischen Agrarproduktionsarten auf die Industrialisierung der Agrarproduktion und der Unfähigkeit der Manufakturen, mit importierten Waren zu konkurrieren.
2. Die Agrarüberschüsse werden von den nationalen Bourgeoise- Gruppen und ausländischen Firmen gehandelt, die sich in den Großstädten, normalerweise den Hauptstädten befinden. Dementsprechend wachsen die Transportachsen, Hafenstädte und/oder die Hauptstädte.
3. Die Konzentration des Kapitals in den Großstädten, normalerweise in den Hauptstädten, fördert u. a. das Wachstum der Manufaktur und der daraus folgenden Industrialisierung und stärkt somit die Konzentration der Hocheinkommensgruppen in den Großstädten.
4. Die Industrialisierung und ihr Arbeitsangebot locken Migranten aus den ländlichen Gebieten, auch wenn nicht ausreichende Arbeitsplätze für die neue Bevölkerung vorhanden sind. Aber im Vergleich zu den ländlichen Gebieten bedeutet die Stadt trotz allem höhere Löhne und Konsumproduktion, was zur weiteren Ausdehnung des kapitalistischen Sektors führt.
5. Der Staat unterstützt die industrielle Ausbreitung mit der Einrichtung von Infrastruktur in den Großstädten sowie die Dienst- und Sozialleistungen jedoch nur für bestimmte Gruppen.
6. Die Bodenpreise werden in den Großstädten immer höher. Dies führt dazu, dass das private Kapital sich bevorzugt in der metropolitanen Region, außerhalb der administrativen Grenzen der Großstadt niederlässt, um günstigere Lokalisierungen zu schaffen und auch, um dem Verkehr der innenstädtischen Sektoren zu entgehen. Hinzu kommt die Suche der Hohen und Mittleren Sozialschichten nach ruhigen, grünen, sicheren Wohnungslagen an der Peripherie, wodurch „gated communities“ entstehen.

Während des Aufstiegs der industriellen Revolution war die Urbanisierung wegen ihres industriellen Arbeitsangebots ein Faktor für die Attraktivität der Städte. Die Städte der Entwicklungsländer fingen an schneller zu wachsen, als die der industrialisierten Länder. Die Migrationsprozesse werden heutzutage mit „Push- und Pull – Faktoren“ erklärt: die Grundaufteilung, die allgemeine Unsicherheit und in manchen Ländern wie z.B. Kolumbien, die landesweiten bewaffneten Konflikte. Die Qualität des Bodens und die ineffizienten rudimentären Agrarproduktionsweisen in manchen Regionen, oder die intensive Agrarproduktion in anderen spielen auch eine wichtige Rolle bei den „Push Faktoren.“ Arbeitsangebot und Möglichkeiten in der Stadt, welche die Idealisierung einer besseren Lebensqualität

267 Vgl. Champion und Graeme, New forms of urbanization: beyond the urban-rural dichotomy, 454.
268 Ebd.
269 Vgl. Ebd. 463

einbeziehen, auch unter dem Einfluss der Medien und sozialer Attraktivitäten sind Beispiele der „Pull Faktoren" der Stadt.[270] Im Fall der lateinamerikanischen Städte und überhaupt der Städte der Entwicklungsländer, sind es eher die „Push Faktoren" die Migration in die Städte verursachen, als die Attraktivitäten, welche die Städte anbieten. Wie mehrmals erwähnt, sind die Migrantenströme in den meisten lateinamerikanischen Ländern größer, als die Arbeitsstellenangebote und die Infrastruktur, welche die Städte anbieten können.
Die wirtschaftliche Entwicklung Lateinamerikas kann über die Dependenz- Theorie und über die peripheren Urbanisierungs- Theorien besser erklärt werden, was aber nicht heißt, dass diese Theorien ausreichend sind, um den Verstädterungsprozessen in Lateinamerika zu verstehen.

Im Kontext der Globalisierung bezieht sich Castells auf den Ort, als ein historisch gebildeter mit Bedeutung belegter und untereinander wirkender Raum. Gleichfalls wird festgehalten, dass die Menschen weiterhin in Orten wohnen, die durch die Logik der „Flussräume" organisiert werden und eine „Tendenz" zu einem Raumhorizont mit verbundenem und ahistorischem Fluss haben. Die „Flussräume" (Castells) versuchen den zerstreuten und aufgeteilten Orten, welche immer weniger untereinander verbunden sind, Logik aufzuzwingen. Santos spricht über die perverse Globalisierung, die sich in der Rationalisierung des geographischen Raums auf die auferlegte wissenschaftliche, technologische und informationelle Ordnung stützt. Hierbei ist die Definition der neuen Gebietsaufteilung der Arbeit die Bewegung, welche Inhalt und Funktion der Orte verteilt und sich als Motor des gesellschaftlichen Lebens und der Unterscheidung der Orte zu erkennen gibt. Die Rolle der Technik ist also variabel, komplex und konfliktreich. Und obwohl diese sich in einer relativen Art unabhängig der Medien einrichten, erzeugt deren Wechselwirkung mit dem Objekt- und Handlungssystem eine verändernde Organisation, die den Anspruch einer homogenen Globalisierung illusorisch macht. Santos stellt fest, dass mehr als ein "Globalisierungsraum" entsteht, der von Netzen verbunden und nicht massiv sondern spezifisch ist und physisch von einigen wenigen Akteuren zu ihren eigenen Gunsten kontrolliert wird.[271]
Das Zentrum liefert nur Aktivitäten nach außen hin; ein Prozess, der zum Ausgleich der Versetzung der Manufaktur in die Dritte Welt bringen kann. Dies entsprach zum Teil der Entwicklung Lateinamerikas in den 1980er Jahren. Diesem Prozess entsprechen die Veränderungen und eine neue Position im wirtschaftlichen Weltsystem, was nach Phillips (1998) Meinung mit den 1970er Jahren begann und um das sich das neoliberale Projekt organisierte.[272]
Die Entfesselung dieser unterschiedlichen urbanen Dynamik folgt den im ersten Teil dieser Arbeit dargestellten Faktoren (wirtschaftliche Liberalisierungspolitik und Deregulierung der Stadtplanung): Es ist weiterhin billiger an der Peripherie zu bauen.

270 Vgl. Ebd., 489.
271 Vgl. M. Santos 1993 in Williams, Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, 53.
272 Vgl. Ebd., 30.

2.3 Einflussfaktoren und Trends des Suburbanisierungsprozesses der lateinamerikanischen Metropolen

Die Struktur der traditionellen und kompakten Stadt der kolonial- und frührepublikanischen Zeiten wurde im 19 Jh. durch die Bildung von Verkehrsachsen und einer ersten Phase der suburbanen Entwicklung verändert. Ende des 19 Jh. entstanden in manchen lateinamerikanischen Großstädten, wie zum Beispiel Buenos Aires, Business Center (CBD´s). Erst später entstanden auch in andere Städte wie Bogotá, Santiago, Lima und Mexiko City solche CBD´s. Mit der Zeit wurde der Verkehr im Zentrum immer dichter. Der Verkehrsstau motivierte die hohen und auch die Mittelschichten, in die Peripherie zu ziehen. Diese ließen sich in der Nähe von Verkehrsachsen und, wo vorhanden, Bahnlinien nieder. So entstanden die ersten Suburbs in der Peripherie der lateinamerikanischen Stadt. Ausländische Stadtvorbilder beeinflussten die lateinamerikanischen Städte, wie die Maßnahmen Hausmanns in Paris, wodurch in Lateinamerika in verschiedenen Städten große Verkehrsachsen, Parks und Gebäude errichtet wurden, um die neue Peripherie mit dem Zentrum zu verbinden.
Eine zweite starke Veränderung geschah ab Mitte der 1950er Jahre mit der Entstehung informeller Siedlungen. Eine dritte Veränderung geschieht ab den 1980er Jahren mit den Prozessen der Dezentralisierung der Metropolen und der Fragmentierung ihrer Agglomerations- Räume.
Die wirtschaftlichen Beziehungen mit den USA beeinflussten die lateinamerikanischen Städte besonders stark. Neue Bausysteme und Technologien wurden hier übernommen und ermöglichten den Bau von Hochhäusern, zuerst als Bürogebäude und dann auch als Wohngebäude. Langsam veränderte sich das Bild von einer Stadt der Einfamilienhäuser und „Patios“, zu einer Stadt mit Hochhäusern im Zentrum und neuen Einfamilienhäusern in der grünen Peripherie. Seit Anfang der 1990er Jahre zeigen die verschiedenen lateinamerikanischen Metropolen einen Bruch in der traditionellen Richtlinien ihrer Entwicklung, wobei die Suburbanisierung, die Entstehung neuer Zentren und eine „markante“ räumliche Fragmentierung und dementsprechend ihre soziale Segregation das neue städtische Bild prägen. Ihre Suburbanisierung wird von dem Drang eines globalen US- amerikanischen Ausdehnung- Models geprägt.[273] Welche Faktoren haben diese Veränderungen verursacht oder geprägt?

2.3.1 Industrialisierung, Globalisierung in den lateinamerikanischen Metropolen

Die wirtschaftliche Neustrukturierung der verschiedenen lateinamerikanischen Länder, sowie die verschiedenen kulturellen, sozialen, und politischen Ereignisse, und der Einfluss der Globalisierung verursachen unterschiedliche Veränderungen innerhalb der Struktur der lateinamerikanischen Metropolen. In diesen Städten entstehen als Verbindungspunkte zwischen den Ländern im globalen Netz neue wirtschaftliche Akteure sowie Veränderungen der industriellen Prozesse. Wie in den globalen Städten verstärken die Globalisierungsprozesse auch in den peripheren Metropolen u. a. die informellen Märkte, die Entstehung neuer Produktion und neuer Konsumorte. Und auch die Segregation der Bevölkerung, Unsicherheit und die Akzentuierung segregierter Wohnflächen mit der Ausbreitung der „gated communities“ der mittleren und oberen Schichten. Nicht die Globalisierung selbst, sondern die Rolle, welche die lateinamerikanischen Länder in der Weltwirtschaft spielen, und seit der Kolonialzeit gespielt haben, beeinflussen das Wachstumsmuster und die Entwicklung der lateinamerikanischen Metropolen:

„The global process in itself neither improves nor deteriorates the position of of latinamerican states, their economies and their workers and other citizens within the economic space of the global. Globalization is similar to the internationalisation of production that

273 Vgl. Borja und Castells 1998 in M. Janoschka, „El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización,“ in EURE (Santiago) (2002).

perceeded it during the post-Second World War period, the nature of commercial and trading links that became established from the post-independence period, the role or merchant houses within the nascent latinamerican republics during the early nineteenth century, and the activities of the colonial period. Their common characteristics are those of the perpetuation of the explotation of the LA´s resource base, its labour markets, and its low socioeconomic condition relative to other regions of the world. While international finance is pumped into the region, the net value derived from capital labour and resources that flow out of the region is more significant."[274]

Die globale Vernetzung von Lateinamerikas hat schon mit der Kolonialisierung begonnen. Interessant ist, dass die Position der lateinamerikanischen Länder sich seit dem kaum verändert hat. Der Verstädterungsprozess Lateinamerikas hat bereits vor der Kolonialzeit angefangen. Die einheimische Siedlungsstruktur basierte auf großen Städten, welche die Gründungslage der spanischen Kolonien definierten. Danach gründeten die Spanier neue Städte, um das Territorium zu beherrschen. Die meisten dieser Städte wurden in der Nähe der Küsten gegründet, um den Handel mit Europa zu vereinfachen und/oder damit einheimische Arbeitskräfte gegen ihren Willen eingesetzt werden konnten. Die Gründung der Städte basierte somit auf die Zugänglichkeit zum Meer und Landwegen sowie auf Handel und Extraktion von einheimischen Produkten. Im 16 Jh. wurden die meisten Hauptstädte Lateinamerikas gegründet. Die Entwicklung des internationalen Handels und die Stärkung des Staates zwischen dem 16 Jh. und dem 18 Jh. ermöglichten das schnelle Wachstum der Hafenstädte. Das strenge Raster und die Lokalisierung der Städte während der spanischen Kolonialzeit entsprachen den Interessen und Zielen der Kolonialisten. Die endgültige Struktur des Stadtsystems wurde zwischen 1540 und 1600 definiert.[275] Die rationale Struktur der Kolonialstadt unterschied sich sehr von jener der einheimischen Bevölkerungen und ihrer am Rande des rationalen Rasters bebauten Siedlungsstrukturen. Anfang des 18 Jh. entwickelten sich mit der Steigerung des internationalen Handels die Städte an der Küste des Atlantiks, welche die kürzeste Verbindung nach Europa darstellte (Havanna, Cartagena, Buenos Aires und Recife). Mitte des 19 Jh. zählte Lateinamerika fast 30 Millionen Einwohner und Anfang des 20 Jh. hatte sich diese Zahl verdoppelt. Ursache dafür war nicht nur das natürliche Wachstum, sondern auch die europäische Immigration und das Einführen von afrikanischen Sklaven. Aber die Ausdehnung der Städte hat mit der Industrialisierung begonnen, da diese die Konzentration von Arbeitskräften und Produktion an gleicher Stelle erforderte.

Das 19 Jh. ist wegen der Unabhängigkeitskriege, eine Phase großer politischer Veränderungen gewesen. Die meisten Länder hatten sich schon anfangs der 1820er Jahre befreit. Nur Brasilien und Cuba blieben als Kolonien bis 1880 erhalten. Die politischen Prozesse verursachten die Veränderung der räumlichen Struktur der kolonialen Stadt und der Hierarchien des Stadtsystems der verschiedenen Länder. Aber erst, als die spanische Herrschaft nachließ und die englischen und US -amerikanischen Einflüssen in der Region immer stärker wurden, begannen die Stadtstrukturen und die Stadthierarchien sich am stärksten zu verändern. Die Einführung der Eisenbahn Ende des 19 Jh. durch englische und französische Firmen hat die Ausdehnung der heutigen Metropolen vereinfacht. Bis 1920 wurden die meisten Routen gebaut, welche die Städte in Argentinien, Uruguay, Mexiko, Chile, Cuba, Brasilien und Peru mit dem Rest jedes Landes verbanden. Die gebauten Routen formten ein monozentriertes und zentralisiertes Exportnetz über die Häfen. Anstatt zu einer Dezentralisierung beizutragen, verstärkten diese Netze die Zentralisierung und Primärstruktur der Hafenstädte.

Buenos Aires zum Beispiel hat in der Kolonialzeit keine wichtige Rolle gespielt. Politisch und wirtschaftlich gesehen war die Stadt nicht so wichtig wie Mexiko Stadt oder Lima. Erst nach der Erlangung der Unabhängigkeit konnte Argentinien direkt mit Europa Handel betreiben, was die internationale Rolle von Buenos Aires verbesserte. Buenos Aires wurde bis 1914 die größte Stadt Lateinamerikas. Sie zählte 1,6 Millionen Einwohner und war nach New York die zweitgrößte Stadt des amerikanischen Kontinents. Mexiko City war die einzige Großstadt, die nicht

274 J. R. Barton, 1997 A political geography of Latin America London; New York: Routledge, 79.
275 Vgl. J. E. Hardoy, 1975 Urbanization in Latin America: approaches and issues / edited and with a pref. by Jorge E. Hardoy, Garden City, N.Y.: Anchor Books.

an der Küste lag, und Lima, das Jahrzehnten lang spanischer Hauptsitz war, verlor -teils wegen ihrer Lage am Pazifik- an Wichtigkeit.

Der Außenhandel spielt seit der Kolonialzeit in Lateinamerika bei der Bildung von Großstädten eine wichtige Rolle. Länder wie Argentinien, Uruguay und ein Teil von Brasilien exportierten ihre Agrarprodukte nach Europa und nahmen die Migrantenströme aus Europa auf. Produkte wie Getreide, Wolle, Kaffee, Kakao, Früchte, Zuckerrohr und Mineralien wurden nach Europa exportiert, und Manufakturwaren wie Stoffe, Werkzeuge und Eisen wurden importiert.

Zum Problem wurde hier die Konzentration des Kapitals in nur wenigen Großstädten, normalerweise Primärstädten und Hafenstädten. Nur in Brasilien und Kolumbien führte die Abwesenheit eines dominierenden Hafens zur Entwicklung mehrerer Großstädte. Aber es existieren andere Faktoren außer dem Export, die zur Bildung der Großstädte und Megastädte beigetragen haben. Im 20 Jh. durchlebte Lateinamerika zwei Phasen, welche die schnelle Verstädterung sowie große Veränderungen ihrer Stadtstrukturen als Ergebnis der eigenen wirtschaftlichen Entwicklung sowie der internationalen wirtschaftlichen Krise verursachten: erstens eine unterstützte Industrialisierung oder „Substitutionsmodel“ und zweitens die Öffnung der nationalen Wirtschaften „Globalisierung“.

2.3.2 Phase der unterstützten Industrialisierung

Die erste Phase fällt (...) *„ in die 1930er Jahre und führte von einer auf dem Weltmarkt ausgerichteten zu einer nach innen orientierten Entwicklungsstrategie, der importsubstituierenden Industrialisierung. Die Importsubstitution, die vor allem in den großen Staaten Lateinamerikas als wirtschaftliche Strategie eingesetzt wurde, sollte nationale Industrien aufbauen und Binnenmärkte entwickeln.“*[276]

Dieser Strategie liegt die Weltwirtschaftskrise zwischen 1914 und 1945 zugrunde. (...) *„Zum einen machte der Zusammenbruch des Weltmarktes während der langen und gewaltsamen Übergangsphase von der britischen Hegemonie in der Zeit des Imperialismus zur Hegemonie der USA, die nach 1945 zur führenden Weltmacht geworden waren, offensichtlich, wie verwundbar die Position der lateinamerikanischen Satellitenwirtschaften gegenüber Weltmarktschwankungen im Preis und in der Nachfrage der exportierten Rohstoffe war.“*[277]

„Die Importsubstitution sollte ein Weg zu größerer wirtschaftlicher Selbstständigkeit und Entwicklung sein. Allerdings war sie niemals ein wirklich eigenständiger Entwicklungsweg, da sie stets auf die Entwicklung in den Zentren der Weltwirtschaft bezogen blieb: Zuerst, indem aus deren Schwäche Nutzen gezogen wurde, dann, indem Technologie, Kapitalgüter und letztlich auch Kapital selbst von dort eingeführt werden mussten, um die Produktion von einfachen Konsumgütern voranzutreiben.“[278]

In dieser Zeit veränderte das Substitutionswirtschaftsmodell mit der Industrialisierung und ihrem Arbeitsangebotes die Struktur der lateinamerikanischen Metropolen und des ländlichen Raumes, und es beschleunigte das Städtewachstum. Doch dieses Wachstum vollzog sich nicht gleichmäßig quer durch die verschiedenen Länder sondern rief eine fragmentierte Stadtentwicklung hervor. Obwohl Argentinien, Uruguay und Chile 1940 ihre Industrien weit entwickelt hatten, während andere Länder sich in einer früheren Industrialisierungsphase befanden, und die Land-Stadt-Migrationen zum schnellen Wachstum der Metropolen führte, blieb die Agrarwirtschaft immer noch die wirtschaftliche Basis Lateinamerikas.

Die meisten Industrien lokalisierten sich in den Großstädten, normalerweise in den Hauptstädten, da diese die

276 C. Parnreiter, 2007 Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, Sozialgeographische Bibliothek, Band. 7 Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 91.
277 Ebd.
278 Ebd., 92.

Dienstleistungen, sowie einen größeren Markt für die Produkte anboten.[279] Die Nachkriegszeit (1945) und die Schwächung der Weltwirtschaft haben ebenfalls zur Schwächung der lateinamerikanischen Wirtschaft geführt. Die Besitzer der Industrien waren die lateinamerikanische Bourgeoise und ausländische Firmen, insbesondere US-amerikanische Firmen.

Welche waren die entscheidenden Faktoren der importsubstituirenden Industrialisierung? Parnreiter fasst sie wie folgt in drei Merkmale zusammen:

(...) *„Obwohl es sich um eine Tautologie handelt, muss als erstes Kennzeichen die Industrialisierung genannt werden. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts lag der Anteil der Industrie an der Produktion Lateinamerikas bei nur rund 5%, in keinem Land überschritt sie 10% des BIP. Zwischen 1945 und 1981 verneunfachte sich die industrielle Produktion (bei jährlichen Durchschnittswachstumsraten von 6,2 Prozent), der Anteil der Industrie an der Wirtschaftsleistung Lateinamerikas stieg auf 25,5 Prozent (1980). Zur Industrialisierung in größerem Umfang kam es aber nur in Brasilien (dort machte die Industrie 1980 33,2 Prozent des BIP aus), Argentinien (25 Prozent) und Mexiko (22,1 Prozent) sowie mit Abstrichen in Chile, Kolumbien, Kuba und Uruguay“*[280]

„Die Industrialisierung Lateinamerikas vollzog sich, und das ist das zweite und zentrale, aber weniger offensichtliche Charakteristikum der Importsubstitution, unter prekären Bedingungen, was die Investitionskapazitäten betrifft.“[281]

„Das dritte wesentliche Merkmal der Importsubstitution ist, dass die Industrialisierung eingebettet war in und ermöglicht wurde durch eine starke Ausweitung des öffentlichen Sektors“[282]

Der Protektionismus der einheimischen Industrien, durch den die Preise in der Großstadt, normalerweise der Hauptstadt, billiger werden, weil die Industrien hier lokalisiert sind, hat auch zur Migration der Arbeiter in die Stadt beigetragen, wobei die Arbeiter nicht nur auf der Suche nach Arbeit, sondern auch nach billigeren Preisen waren. Ihre Kaufkraft blieb dennoch sehr gering. In diesem Zusammenhang verursacht die Industrialisierung im Gegensatz zum traditionellen Handel eine höhere Konzentration der Bevölkerung. Diese Konzentration kann sowohl als eine Ursache, als auch als Folge der Industrialisierung gesehen werden. Auch wenn die Großstädte genügend Arbeitsangebote für die Migranten hätten, haben diese nicht die Bildung und Kapazität, um den verschiedenen Arbeitsplätze im formellen Sektor Genüge zu tun. So werden die neuen Einwohner dazu gezwungen, sich Arbeit im informellen Sektor zu suchen bzw. zu schaffen. Groß- und Hafenstädte sind wegen ihrer Infrastruktur, soziokultureller Einrichtungen und ihrer Verbindungen, Anziehungspole für die Firmen. Im lateinamerikanischen Kontext, wo Infrastruktur und Industrie beschränkt sind, ist die mittelbare Nähe der Regierung ein weiterer wichtiger Lokalisierungsfaktor für die Firmen. Soziokulturelle Einrichtungen sind ein Entscheidungsfaktor vor allem für die Migranten, da diese vielleicht keine Arbeit in der Stadt finden, aber genannte Einrichtungen auf dem Lande nicht geboten bekommen. Außerdem haben die ungleiche Landverteilung und die Besitzstruktur der Agrarflächen einerseits, sowie die rudimentäre Agrarproduktion anderseits, zur Armut der ländlichen Bevölkerung beigetragen und sind auch weiterhin ein wichtiger Grund für die Migration in die Großstädte. Die Dekade der 1980er Jahre wurde als eine verlorene Dekade Lateinamerikas bekannt. Das Substitutionsmodel scheiterte zwischen 1970 und 1980, und in Lateinamerika begann eine Phase ökonomischer Rezession, was z.B. Mexiko 1982 zur Erklärung einer Verzögerung seiner Schuldabzahlung führte.

„Mit der Zahlungsunfähigkeit Mexikos im August 1982 und der Schuldenkrise, die in der Folge Lateinamerika bestimmen sollte, war die importsubstituierende Industrialisierung zu Ende. (In Chile wurde die Politik der Importsubstitution schon fast ein Jahrzehnt zuvor durch

279 Vgl. A. Gilbert, 1998 The Latin American city, 2nd ed. London, New York: Latin America Bureau; Distribution in North America by Monthly Review Press.
280 Bulmer-Thomas 1994; Thorp 1998 in Parnreiter, Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, 92.
281 Ebd., 93.
282 Bulmer Thomes 1994; Thorp, in Ebd., 96.

den Militärputsch (1973) gewaltsam beendet) Es setzt die zweite tiefgreifende sozioökonomische Transformation des 20. Jahrhunderts ein, die, ähnlich wie der erste große Wandel etwa fünf Jahrzehnte zuvor, nur im globalen Kontext erklärbar ist. Die wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Veränderungen ab den 1980er Jahren stellen einen Ausschnitt aus einer weltweiten Reorganisation von Produktion und Verteilung dar, sie sind Teil eines globalen Strukturbruches und gehören damit zu den rezenten Globalisierungsprozessen."[283] *(...)*

In den 1980er Jahren begann eine starke Krise, die durch die hohe Schuldenlast der 1970er Jahre, der Zunahme der Inflation und der Unfähigkeit zur Erfüllung der finanziellen Verbindlichkeiten entstanden ist. Dies hat die Krise in Lateinamerika ausgelöst und hat zu einem Rückschlag der Industrialisierung und Substitutionsphase geführt. In diesem Zusammenhang brachte die Stagnation mehrere Industrien zu einer Deindustrialisierung mancher Metropolen und damit einer hohen Arbeitslosigkeit: dies brachte mehr Beschäftigte im informellen Tätigkeitsbereich und mehr Armut mit sich. Die Folge war eine starke Kontraktion und Abstützung des Kapitalflusses zwischen 1980 und 1986. Castells und Laserna (1989) weisen gleichfalls darauf hin, dass die Restrukturierungsursache des globalen Marktes und die Entstehung einer neuen technologischen Abhängigkeit einer Region im Weltmarkt der Manufakturen und anderer Segmente die Konkurrenzfähigkeit erschweren kann.[284] Seit Mitte der 1970er Jahre zeigen die lateinamerikanischen Metropolen mehrere Veränderungen. Vorwiegend sind die Abnahme des städtischen Bevölkerungswachstums, verursacht durch die Abnahme der Land-Stadt Migrationen und die sozialen, politischen und dementsprechenden wirtschaftlichen Veränderungen von Bedeutung. Die Krise der 1980er Jahre hat die Ärmeren stärker getroffen, während die reiche Bevölkerung weiterhin ihr Einkommen konzentrierte. Dieser Zustand befindet sich im Mittelpunkt der sozialen Polarisierung und hat den Konflikt verstärkt, der sich als Kennzeichen der Stadt der letzten Jahrzehnte definierte.[285]

2.3.3 Öffnung der nationalen Wirtschaften: „Globalisierung"

Die zweite und aktuelle Phase des lateinamerikanischen Verstädterungsprozesses begann mit der Öffnung der nationalen Märkte. Anfangs der 1990er Jahre begann die lateinamerikanische Wirtschaft sich zu erholen, die Einführung von Informations- und Kommunikationstechnologien trugen zu einer neuen wirtschaftlichen Entwicklung bei. Nur die lateinamerikanischen Industrien konnten nicht mit den Preisen der importierten Produkte konkurrieren. Diese Krise der Industrie verursachte eine weitere Deindustrialisierung und Informalisierung der lateinamerikanischen Metropolen. Es kann von einer weiteren Deindustrialisierungsphase in den lateinamerikanischen Städten gesprochen werden, auch wenn die Städte sich bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu eigentlichen Industriestädten entwickelt hatten. Einige Folgen davon waren die Erhöhung der Arbeitslosigkeit und die Beschäftigung eines Großteils der Bevölkerung im informellen Dienstsektor, Anwachsen der Armut in den Städten und ein Verlust der Attraktivität der Metropolen als Migrations– Anziehungspole. Dies ist jedoch nicht als eine allgemeine Trendwende des lateinamerikanischen urbanen Konzentrationsmusters zu sehen.[286] Die Öffnung der nationalen Märkte hat auf der einen Seite neue Investitionen und Industriebetriebe geschaffen, hat aber auf der anderen Seite die weitere Stagnation mehrerer nationaler Industrien verursacht, die mit den fremden Industrien und dem globalen Markt nicht konkurrieren konnten. Trotz des neuen Konsumproduktangebots besaß und besitzt noch immer ein Großteil der Bevölkerung keine Kaufkraft um diese Produkte zu konsumieren.
Dementsprechend scheidet in Parnreiters Worten *„Eine Ausweitung des Konsums als Hauptursache für den starken Anstieg*

283 Ebd., 167-68.
284 Vgl. Williams, Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, 38.
285 Vgl. Portes 1985 in Ebd., 39.
286 Vgl. Champion und Graeme, New forms of urbanization: beyond the urban-rural dichotomy, 90.

der Import!" aus, „weil die Massenkaufkraft nicht gestiegen, sondern gefallen ist. Die durchschnittlichen Einkommen und die realen Mindestlöhne stagnieren in den meisten lateinamerikanischen Ländern; in den Städten nimmt sowohl der Anteil der armen Haushalte als auch die Zahl der Armen zu. Die steigenden Importe von Konsumgütern können allerdings mit der zunehmenden sozialen Polarisierung zusammenhängen: In vielen lateinamerikanischen Staaten ist es dem reichsten Zehntel der Stadtbevölkerung gelungen, seine Einkommen relativ zur Gesamtbevölkerung zu erhöhen - und damit auch seine Kaufkraft."[287]

Das in Lateinamerika beobachtete Missverhältnis zwischen schnell wachsenden Exporten und wesentlich geringerem Wirtschaftswachstum hängt mit dieser Bedeutungszunahme von „global commodity chains" zusammen: Je mehr Güter im Rahmen von globalen Güterketten erzeugt werden, desto mehr wächst der Außenhandel mit Halbfertigprodukten. Die Folge ist, dass die statistischen Informationen über Bruttosozialprodukt und Außenhandel immer weiter auseinanderklaffen. Was als statistische Verzerrung erscheint, ist tatsächlich aber ein sehr guter Hinweis auf den spezifischen Charakter des lateinamerikanischen Exportbooms: Er kommt zustande, weil manche lateinamerikanische Staaten (allen voran Mexiko) als Standorte für Exportindustrien, als Produktionsplattformen für den Weltmarkt, ausgewählt wurden (siehe Kap. 5.7.)."[288]

Die Integration Lateinamerikas im internationalen Markt verlangte auf der einen Seite die Dezentralisierung der Wirtschaft, da die Produktionseinrichtungen, die sich nach dem internationalen Markt richten, sich normalerweise nicht in den traditionellen Wirtschaftszentren befinden. Auf der anderen Seite brachte die Globalisierung zentralistische Tendenzen, da die erforderlichen fortgeschrittenen Dienstleistungen sich konzentriert in den Hauptstädten befinden. Somit kann man nicht auf die generalisierte Schlussfolgerung kommen, dass die Globalisierung zu einer Dezentralisierung der urbanen Netze Lateinamerikas führt. Eher entstehen im Zeitalter des Importersatzes facettenreiche Überlagerungen, die zum Teil widersprüchlich sind. Es ist zum Beispiel möglich, dass die Industrie und die Bevölkerung (was auch im Fall von Mexiko gut dokumentiert vorliegt) ein Dezentralisierungsprozess erleben, bei dem die wirtschaftliche Macht in Form von wertvollen Dienstleistungen eine Gegenbewegung leistet. Das heißt, dass sich die Dienstleistungen auf die Hauptstadt konzentrieren.[289] Die nationalen Regierungen versuchten internationale Investitionen und Firmen anzuziehen, indem die Großstädte im globalen Netz zu Anziehungspolen für die Firmen wurden. In diesem Zusammenhang können zwei Effekte des Verstädterungsprozesses in Lateinamerika betont werden: die Konzentration der Bevölkerung in bestimmten Gebieten und die Bildung von Megastädten. Während historische Studien zeigen, dass die Verstädterung Lateinamerikas immer von globalen Entwicklungen beeinflusst ist (wie bei der Kolonialisierung, dem Handelskapitalismus oder der Industrialisierung zum Einfuhrersatz von importierten Produkten nach der Krise der globalen Wirtschaft Ende des 20. Jh.), wurde dies in der Sicht der neuen Globalisierungsprozesse auffällig. Wenn sich herausstellt, dass die globale Reorganisation tatsächlich ein Netz in seiner räumlichen Äußerung ist, in dem die globalen Städte als zentrale Punkte erscheinen, und wenn sich Lateinamerika im Weltmarkt integriert hat, dann kann angenommen werden, dass die Metropolen Lateinamerikas an den globalen städtischen Systemen teilnehmen. Dies führt zur Schlussfolgerung, dass das Konzept der „Megastadt" und ihre Implizierungen das richtige Verständnis der neuen Verstädterungsdynamiken dieser Städte verkomplizieren. Aber nicht alle Veränderungen haben mit der Globalisierung begonnen. Es gibt auch endogene Prozesse, die die Veränderungen der lateinamerikanischen Metropolen mit verursachten. Die meisten Veränderungen haben in der Industrialisierungsphase begonnen, als man noch nicht von Globalisierung sprach. Deswegen sprechen manche Experten hier von einem vorhersehbaren Prozess nach der Industrialisierung und der Importsubstitutionsphase und nicht von neu entstandenen Metropolisierungsprozessen. Was hier betrachtet wird, ist die typisch kapitalistische Entwicklung der Metropolen. Was Städte von einander unterscheidet, sind ihre Eigenschaften, ihre endogenen Prozesse und die Gesellschaft, die früher im Zusammenhang mit der Industrialisierung und heutzutage mit der Globalisierung zu unterschiedlichen

287 Parnreiter, Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, 185.
288 Ebd., 186.
289 Vgl. Ebd.

Strukturen führten.[290]

Die lateinamerikanischen Metropolen zeigten bis in die 1990er Jahre eine relativ homogene Struktur. In den letzten Jahren hat sich diese Struktur jedoch tiefgreifend verändert. Die zunehmende Unfähigkeit des Staates einen Ausgleich des Einkommens der verschiedenen Gesellschaftsschichten zu schaffen, hat die Kluft zwischen Arm und Reich noch mehr vergrößert. Diese Kluft spiegelt sich in der Raumstruktur der Metropolen wider. Immer mehr Einwohner suchen bei privaten Stadtstrukturen bzw. Infrastrukturen die Leistungen, die früher der Staat lieferte. Die Unfähigkeit des Staates das Stadtwachstum zu lenken und die Stadt auszustatten einerseits, und die private Übernahme dieser Aktivitäten anderseits, führten in den letzten Jahren zur Vermarktung des städtischen Raumes und seiner Entwicklung. Der ideale Raum für die privaten Strukturen ist die Peripherie der Städte sowie ihr Umland, wo noch genügend Raum zur Verfügung steht. In diesem Zusammenhang ist heutzutage die Suburbanisierung eine der auffälligsten Tendenzen des Metropolisierungsprozesses in Lateinamerika und die Formen der US- amerikanischen Stadt haben sich in den lateinamerikanischen Metropolen verbreitet. Von einem kompakten metropolitanen Raum, der sich wie ein Ölfleck ausbreitet und dessen Grenzen zwischen Stadt und Land immer noch klar und sichtbar waren, transformiert sich die lateinamerikanische Metropole in eine fragmentierte Struktur, die räumlich nicht unbedingt kontinuierlich ist, sondern aus vernetzten Fragmenten zusammengestellt wird. Es kann von einer vernetzten, aus Fragmenten gebildeten metropolitanen Region gesprochen werden, die mehrere Zentren besitzt, und deren Grenzen schwer zu erkennen sind. Obwohl sich hier mehrere Zentren befinden, ist die Kernstadt normalerweise das Zentrum der Region, mit der die anderen Zentren in Größe, Einwohnerzahl und Aktivitäten nicht konkurrieren können. In diesem Zusammenhang ist es vielleicht nötig hervorzuheben, dass eine Industriesuburbanisierung in den lateinamerikanischen Metropolen lediglich auf einem begrenzten Raum erfolgt ist.

(...)"Zwar sind überall am Stadtrand bzw. entlang wichtiger Ausfallstraßen moderne Industriebetriebe entstanden, der Anteil der hier Beschäftigten ist jedoch meist nicht sehr groß. Das aus den Industriestaaten bekannte Muster der Wohnsuburbanisierung wird nur von der wohlhabenden Bevölkerung nachvollzogen. Besonders in den Metropolen findet seit Langem eine Verlagerung der bevorzugten Wohnstandorte an der Peripherie statt. Vielfach wird dabei auch die administrative Stadtgrenze übersprungen. Vor allem für Lateinamerika ist der Prozess gut belegt. In neuer Zeit vollzieht sich die Erschließung neuer Wohngebiete nicht nur der Ober-, sondern auch der Mittelschichten häufig in Form von „gated communities". Der Handel folgt in der Regel der Bevölkerung, sodass sich das hochwertigste Angebot nicht mehr in der alten City, sondern in neuen shopping center am Stadtrand findet. Oft sind große Shopping-Komplexe auch vor der geschlossenen Siedlungsfront entstanden und haben ihrerseits die Wachstumsrichtung der vornehmen Wohngebiete beeinflusst."[291]

Die auffälligsten Veränderungen in den lateinamerikanischen Metropolen sind:

1) Die wirtschaftliche Restrukturierung des Arbeitsmarktes, „formelle und informelle Tertiarisierung:
a) „Tertiarisierung" im Rahmen der Globalisierung der metropolitanen Wirtschaft und ihre Arbeitsmärkte und ihre dementsprechend Organisation, Funktion, Struktur, Architektur, und Vernetzung.
b) „Informalisierung": Nach der Industriestagnation mussten viele Menschen in schlecht bezahlten Jobs arbeiten, da nur unzureichend geeignete Arbeitsplätze vorhanden waren. Deswegen wurden hier viel mehr Menschen im Servicebereich beschäftigt als zum Beispiel in französischen, britischen, deutschen oder US amerikanischen Städten des 19. Jahrhunderts. Arbeitsplätze in den produktiven Bereichen des Dienstleistungssektors der lateinamerikanischen Städte wie z.B. im medizinischen Sektor oder im Bildungswesen wurden nicht festgestellt, sehr wohl aber in unproduktiven Bereichen wie Plündern, Betteln oder Prostitution. Die „Informalisierung" bedeutet

290 Vgl. C. de Mattos, „Transformación de las ciudades latinoamericanas: Impactos de la globalización," in EURE (Santiago) (2002).
291 Bähr und Jürgens,Stadtgeographie II, Regionale Stadtgeographie, 51.

hier, dass die Stadt nicht zum wirtschaftlichen Wachstum und zur wirtschaftlichen Entwicklung beigetragen hat.[292]

2) Der Einfluss der Weltwirtschaft und die „Finanzierung" des urbanen Lebens. Durch diese Wechselwirkung ist das Angebot an Immobilien und Grundstücken sowie die Preisspekulation gestiegen. Der metropolitane Raum wird zu einem Kapitalmittel der Aufwertung. Unter diesem Aspekt wird die Stadtentwicklung vom Markt gelenkt und die Rolle des Staates immer schwächer. Diese neue Sicht verlagerte die vorher bekannten Vorschläge der rationalistischen normativen Stadtplanung, welche die einstige Phase der Stadtentwicklung beherrscht hatten, und von der Charta von Athen befürwortet wurden. Die neuen Planungsstrategien sind marktorientiert und somit spielt das private Kapital die Hauptrolle bei der Stadtentwicklung.

3) Die Veränderungen der metropolitanen Morphologie. Die Fortbewegung mit dem Auto und die neuen Kommunikationstechnologien verursachen die Erleichterung der Lokalisierung außerhalb der Stadtgrenzen.
Nach einer Phase von Segregation und Desorganisation scheinen sich die noch von der Industrialisierung geprägten Stadtstrukturen zu neuen Metropolisierungsstrukturen zu entwickeln, welche von den Globalisierungsinfrastrukturen generiert werden. Zu diesen Strukturen, die mit allen Metropolen und ihrer Tertialisierung zu tun haben, gehören wie bereits erwähnt Shoppingcenters, Businesscenters, Flughäfen, und suburbane „gated communities".

4) Der Immobilienmarkt bietet kaum Möglichkeiten für die unteren Sozialschichten und bedient vorzugsweise den Markt der oberen Schichten, was zur weiteren Segregation beiträgt. Diese Segregation wird z. B. durch physische Hindernisse wie Mauern, bewachte Stadtteile und „gated communities" verstärkt.

5) Die Entwicklung zu einer noch fragmentierteren Stadt, in der Segregation, Unsicherheit und soziale Konflikte zu noch markanteren Eigenschaften der gegenwärtigen lateinamerikanischen Metropole führen.

Die Schwierigkeiten im Umgang mit Kriminalität in der Stadt verursachen in der Gesellschaft eine Einbürgerung des Phänomens. Kaum jemand beschäftigt sich mit den eigentlichen Ursachen der Kriminalität. Die verschiedenen Sozialgruppen agieren nur noch, um sich selbst zu schützen. Das verursacht in den unterschiedlichen Gruppen, von den Ärmsten bis zu den Reichen, verschiedene Sicherheitsstrategien, welche die städtische Struktur prägen und fragmentieren.

292 Vgl. Gilbert, The Latin American city.

2.4 Suburbanisierung verschiedener lateinamerikanische Metropolen: Mexiko City, Buenos Aires, Santiago, Lima und Sao Paulo

Abb.17 Lokalisierung und Bevölkerung der 5 lateinamerikanischen Metropolen



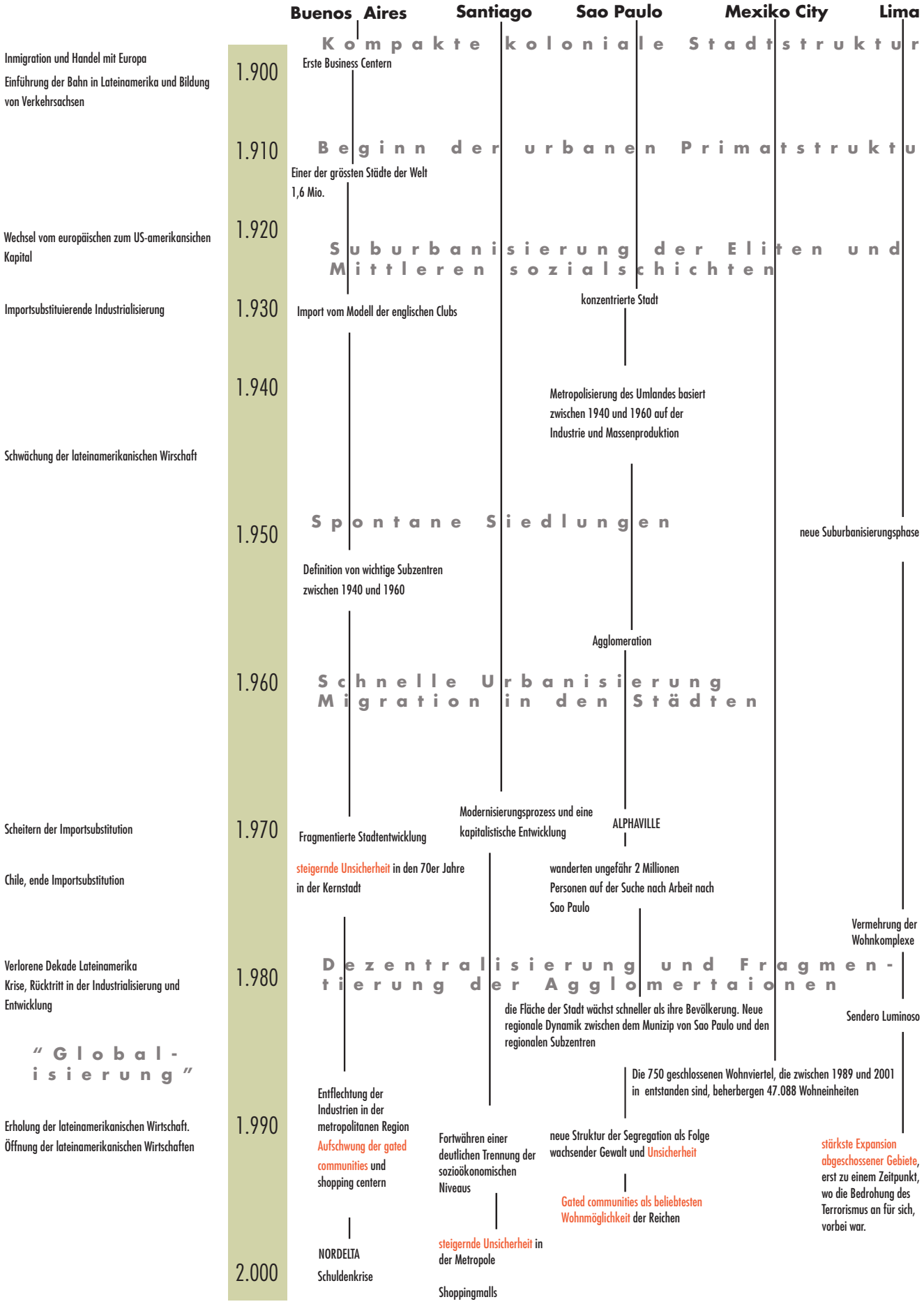
Eigene Zusammenstellung

Die metropolitane Region ist zum Mittelpunkt der Aufmerksamkeit der lateinamerikanischen Metropole geworden, da sich dort mögliche Wachstumsräume und Quellen für die Nachhaltigkeit der heutigen und zukünftigen Entwicklung, auf Basis der nachhaltigen Nutzung und deren Aufbewahrung befinden.
Dieser Punkt der Arbeit basiert auf existierenden[293] Studien über 5 Metropolen: Mexiko City, Buenos Aires, Santiago, Lima und Sao Paulo. Grund für die Auswahl dieser Metropolen ist, dass diese Metropolen ähnliche wirtschaftliche, politische und soziale Phasen unter dem Einfluss der Importsubstitution und der Öffnung ihrer Wirtschaften und die Globalisierung erlebt haben. Sie besitzen ähnliche Eigenschaften, zeigen aber unterschiedliche Strukturen, die ihren eigenen Entwicklungspfaden entsprechen. Ein weiterer Grund für die Analyse dieser Metropolen ist, dass sie der Kategorie der Megastädte entsprechen und Sao Paulo und Mexiko City zu den größten Städten der Welt gehören. Hauptziel ist, einen Überblick über die Effekte der Globalisierung auf lateinamerikanische Metropolen zu schaffen, um letztlich die metropolitanen sozialen und wirtschaftlichen Folgen zu betrachten, welche neue Organisationsformen in den lateinamerikanischen metropolitanen Regionen verursacht haben und anschließend für die Analyse der Stadt Bogotá hilfreich sein können.

Mit dem Fall von Sao Paulo wird das Thema Unsicherheit und der „gated communities“ mithilfe der Studien von Teresa Caldeira in ihrem Buch „Ciudad de muros“ vertieft, da sie einer der wenigen Autoren ist, die sich bisher mit dem Thema Unsicherheit und Segregation in einer lateinamerikanischen Stadt beschäftigt hat.

293 Siehe Bibliographie Teil 2

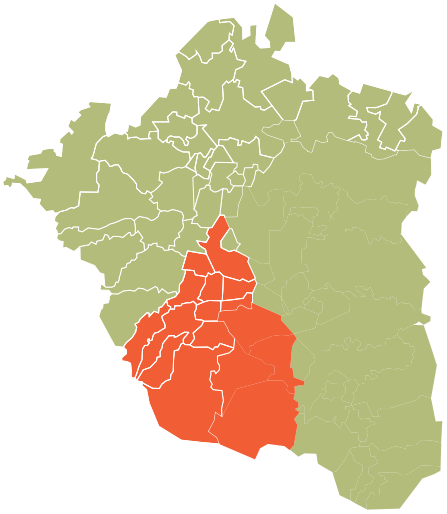
Abb. 18 Stadtentwicklung in der Zeit



Eigene Zusammenstellung

2.4.1 Mexiko-Stadt

Abb. 19 Mexiko City administrative Struktur



Quelle: Wikimedia Commons: Mapa de la zona urbana de la Zona Metropolitana de la Ciudad

Die Industrialisierung der Importsubstitution in Richtung einer globalen Wirtschaft rief in Mexiko ohne Zweifel eine Restrukturierung der Wirtschaft hervor. Die "maquilas"[294] konzentrierten sich im Norden des Landes, da es sich dabei um Enklaven handelt, welche Rohmaterial importieren, das nach der Verarbeitung wieder exportiert wird. Da diese Materialien hauptsächlich aus den USA kommen und dorthin wieder zurück exportiert werden, folgen die "maquilas" einer räumlichen Logik der Nähe zum wichtigsten Markt und befinden sich somit an der Grenze zwischen Mexiko und den USA. Trotzdem darf man die Bedeutung der „maquilas" nicht überschätzen, da Mexiko-Stadt nach wie vor das dominierende Industriezentrum Mexikos ist.

Zwischen 1980 und 1998 reduzierte sich die Überlegenheit der städtischen Wirtschaft von Mexiko-Stadt deutlich. Ihr Beitrag zum nationalen BIP ging um 13,9% zurück auf eine Beteiligung von 32,4%. Dies ist hauptsächlich auf einen drastischen Rückgang des metropolitanen Handarbeitssektors zurückzuführen, welcher sich von 47% im Jahr 1980 auf 29% im Jahr 1998 reduzierte. Am Ende der Industrialisierung - als Ersatz für Importe-, war die „Zona Metropolitana de Ciudad de México" (ZMCM) das Epizentrum der nationalen Wirtschaft. 1980 beherrschten die sozialen und kommunalen Leistungen das metropolitane BIP (32,6% des gesamten BIPs). An zweiter Stelle kam die Manufaktur (23,7%). Zwischen 1980 und 1998 sank der Anteil der Industrie am BIP von Mexiko-Stadt um 19,5% und betrug weniger als 20% der metropolitanen Produktion. Die Reduzierung um 40% akzentuierte das Gefälle der Industrie vor allem am Arbeitsmarkt. Als Folge beschäftigte die Industrie, in der 1980 noch mehr als die Hälfte der Bevölkerung im formellen Sektor tätig war, 1999 nur noch weniger als ein Drittel. Zusammenfassend kann man sagen, dass die Orientierung hin zum internationalen Markt eine neue wirtschaftliche Ordnung in Mexiko bezüglich der Produkte, der sozial- politischen Regulierung der Produktion und bezüglich der räumlichen Ordnung hervorgerufen hat.

Mit dem Aufkommen neuer räumlicher Strukturen in der Produktion verlor Mexiko-Stadt seine Bedeutung als Markt und als Produktionszentrum, während andere Städte, vor allem im Norden und im Zentrum des Landes, ihre Produktivität und ihr Arbeitsplatzangebot erhöhten. Die starke Konzentration des Dienstleistungsangebotes in Mexiko-Stadt, ähnlich wie in Santiago, konnte – im Unterschied zu Chile – die Zentrifugaldynamik nicht neutralisieren.[295]

294 Als maquila werden Montagebetriebe bezeichnet, welche importierte Einzelteile, Halbeferig- und Fertigware für den Export zusammensetzen.
295 Vgl. C. Parnreiter, „Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global," in EURE (Santiago) (2002), 3-4.

Mehrere Studien der „Globalization and World Cities Study Group and Network (GaWC)“, welche detaillierte und ausgezeichnete empirische Forschungen integrieren, zeigen, dass Mexiko-Stadt perfekt in das globale Netz eingebunden ist. Die GaWC bezeichnet Mexiko-Stadt als ihre “Beta Global City”, welche sich in der Hierarchie, als die höchstqualifizierte lateinamerikanische Stadt, in der Nähe von Brüssel, Madrid, Sao Paulo, Zürich, Johannesburg, Mailand und sogar Los Angeles befindet.

Die wirtschaftliche Krise von Mexiko-Stadt, hervorgerufen durch den Einsturz der importsubstituierenden Industrialisierung, wurde durch die Transformation ab 1982, welche eine weitreichende Integration von Mexiko in die globale Wirtschaft anstrebte, noch verstärkt. Diese neue Wirtschaftspolitik implizierte unter anderem die Öffnung des internen Marktes für Importe und eine Neuorientierung der Produktion hin zu externen Märkten, was dem Export einen starken Impuls verlieh und dem Finanzmarkt eine wachsende Bedeutung zukommen ließ. Aber erst durch den ersten wirtschaftlichen Solidaritätspakt von 1987 und mit der Präsidentschaft von Carlos Salinas de Gortari 1988 wurde eine kohärente Transformationspolitik eingeführt. Durch die Orientierung hin zu externen Märkten verlor der heimische Markt seine Funktion als wirtschaftlicher Anziehungspunkt. In der Folge sahen sich die großen Städte als Märkte und dadurch auch als Produktionszentren abgewertet.

Es muss hervorgehoben werden, dass ein Teil der Veränderungen, welche Mexiko-Stadt durchlaufen hat nicht nur mit nationalen, sondern auch mit globalen Entwicklungen zusammenhängen. Der Boom der Exportindustrie trug zu den Veränderungen im städtischen System bei, da diese einer räumlichen Logik entspricht, die sich von jener der Industrie während der ISI (Importsubstitution) unterscheidet.

Stadtstruktur und Suburbanisierungsprozess

Es ist unwiderlegbar, dass die Ausdehnung der “gated communities” einen großen Einfluss auf die sozial-räumliche Entwicklung der Städte ausgeübt hat, da sie zur Bildung armer und reicher Nachbarschaften geführt hat. Allerdings könnte die große Anzahl der Artikel zu diesem Thema in Mexiko City zu einer Überschätzung des Einflusses der “gated communities” führen, da gleichzeitig andere zentrale Aspekte der Segregation dabei vernachlässigt werden.

Die 750 geschlossenen Wohnviertel, die zwischen 1989 und 2001 in Mexiko-Stadt entstanden sind, beherbergen 47.088 Wohneinheiten (SOFTEC 1989-2001).[296] Doch diese im ersten Moment beeindruckende Anzahl ist äußerst relativ: Die Wohneinheiten der „gated communities“ entsprechen nur einem Anteil von 6% der neuen Wohnungen (1990 – 2000) und nur 2% aller Wohnungen der Stadt. Diese Zahl scheint umso relativer, wenn man berücksichtigt, dass in das mexikanische Konzept der „gated communities“ auch die Eigentumswohnungen in Gebäuden mit geschlossenem Eingang und Gegensprechanlage miteinbezogen werden. Diese Diskrepanz wird umso größer, wenn man bedenkt, dass sich das Angebot der so genannten “condominios” in den letzten Jahren in Form von Wohnungen in zentrumsnahe Zonen der Stadt verlagert hat.[297]

Die Hypothese der Existenz einer eindeutigen Polarisierung der Stadtstruktur ist unhaltbar: Eine große Anzahl der Wohneinheiten der Mittelschicht und sogar der untersten Schichten befinden sich in Gegenden, wo traditionellerweise die oberen Schichten leben, nämlich im Westen der Stadt. Aber die Armen wohnen überall, was in der Diskussion über die sozial-räumliche Stadtstruktur von Bedeutung ist: im Norden, im Westen und im Zentrum der Stadt befinden sich Armensiedlungen oft in unmittelbarer Nähe zu Reichensiedlungen. In diesem Kontext zeigt sich die Heterogenität der sozial-räumlichen Struktur von Mexiko-Stadt vor allem in der informellen Produktion von Wohnzonen, also im Habitat der Mittel- und der untersten Schichten. Zonen informeller Konstruktionen, die heute als Wohngegend konsolidiert sind, befinden sich, mit Ausnahme der zentralen Viertel des Distrito Federal, in der gesamten Stadt. Im Osten und im Nordosten sind die informellen konsolidierten Siedlungen weiter verbreitet,

296 C. Parnreiter, „Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de Ciudad de México y Santiago de Chile,“ in EURE (Santiago) (2005), 14.

297 Vgl. Ebd.

aber man findet sie auch im Osten rund um teure Wohnviertel und im Süden.[298]

Parnreiters Ergebnisse der Untersuchungen über die Struktur in Bezug auf Einkünfte, Konstruktion und Preisentwicklung der Grundstücke zeigen auf einer weiten empirischen Basis, dass Mexiko-Stadt auf keinen Fall eine polarisierte Stadt ist. Es ist richtig, dass vom Westen hin zum Osten große Unterschiede in Bezug auf Einkommen, Wert der Wohneinheit und Grundstückspreis existieren und deshalb die Oberschichten die Zonen im Zentrum und im Westen der Stadt bevorzugen, während im Osten kaum die Ober-, oder Mittelschicht wohnt. Trotzdem zeigen die empirischen Ergebnisse deutlich dass: a) Auch wenn sich die Oberschicht in wenige Stadtviertel konzentriert, man sie in vielen Gemeinden des Zentrums findet: im Nordwestens, Westens, Südwestens und im Süden der Stadt. b) Die Armen über die ganze Stadt verteilt sind. Sie befinden sich im Süden, im Zentrum, im Norden und auch im Westen der Stadt zwischen den „gated communities"; und c) die aktuellen Veränderungen (wie die informelle Bautätigkeit oder die Dynamik der Grundstückspreise) auf eine wachsende Heterogenität hindeuten.

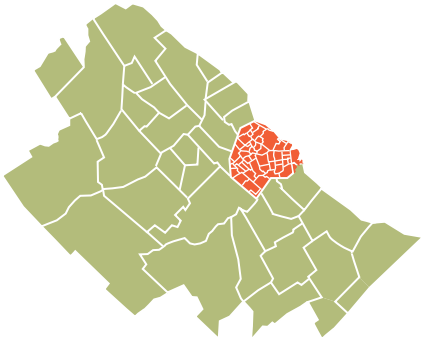
Aufgrund dieser Kenntnisse muss die Idee einer polarisierten sozial-räumlichen Stadtstruktur korrigiert werden. Mexiko-Stadt ist viel heterogener und komplexer, als man lange Zeit angenommen hat. Es scheint außerdem so, dass die Entwicklung der Stadtstruktur immer mehr in eine komplexere und ungleichere Richtung geht. Reiche und Arme könnten in Zukunft immer häufiger nebeneinander in immer kleineren städtischen Räumen zusammenwohnen. Allerdings darf man das nicht überstürzt als eine größere Durchmischung der Sozialschichten verstehen:

Die sozialen Unterschiede steigen und die Bildung der "gated communities" deutet darauf hin, dass ständig mehr physische Hindernisse zwischen den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen entstehen.[299]

298 Gonzalez 2003 in Ebd., 17.
299 Vgl. Ebd.

2.4.2 Buenos Aires

Abb. 20 Buenos Aires administrative Struktur



Quelle: Wikimedia Commons: Gran Buenos Aires / Eigene Nachzeichnung

Die Agglomeration Buenos Aires hat sich mit ihren 4.000 km2 und mehr als 12 Mio. Einwohnern auf 32 „Partidos" der Provinz Buenos Aires ausgedehnt. Die Kernstadt mit 200 km2, hat etwas weniger als 3 Mio. Einwohner und ist die Hauptstadt von Argentinien. Die „Área Metropolitana de Buenos Aires" „AMBA" entspricht der Kernstadt mit ihrer umgebenden Agglomeration, welche die administrativen Grenzen der Kernstadt schon längst überschritten hat. Wenn man von der „Zona Metropolitana de Buenos Aires" spricht, betrifft es die Kernstadt und 30 „Partidos" der Provinz, und wenn man von der "Región Metropolitana de Buenos Aires" (RMBA) spricht, betrifft es die „Zona Metropolitana" und 40 „Partidos" der Provinz von Buenos Aires.

Buenos Aires konzentriert 35% der Bevölkerung und zusätzlich fast 53% des BIP. Im Stadtzentrum von Buenos Aires (8,3% der gesamten Bevölkerung des Landes) wird 25,5% des nationalen BIP produziert. Das Wachstum von Buenos Aires vollzog sich mit der Industrialisierung des Landes und der Wirtschaftspolitik nicht gleichmäßig. Verschiedene Prozesse der nationalen Wirtschaft, wie Veränderungen der Wirtschaftspolitik und die Auslandsschuldenkrise der 1970er Jahre, riefen eine fragmentierte Stadtentwicklung hervor. In den 1980er Jahren durchlebte Buenos Aires eine sehr schwierige wirtschaftliche Phase. Der wirtschaftliche Wohlstand der Metropole verschlechterte sich zwischen 1980 und 1985, und verbesserte sich erst Ende der 1980er Jahre wieder.
Die wirtschaftlichen Probleme, die Veränderungen der Lebensweisen und die Reformen von Präsident Carlos Menem zu Beginn der 1990er Jahre brachten Veränderungen des Arbeitsmarktes mit sich, was zu einer Entflechtung der Industrien in der metropolitanen Region führte. Zu dieser Zeit begann für Argentinien, wie für die meisten anderen lateinamerikanischen Länder, eine Phase der wirtschaftlichen Restrukturierung im Rahmen der Globalisierung. Die Reform des Staates, das wirtschaftliche Wachstum, und der Beginn von MERCOSUR (gemeinsamer Markt Südamerikas) haben einerseits zu diesem wirtschaftlichen Wohlstand beigetragen, andererseits haben sie auch zur sozialen Polarisierung in Argentinien und in der RMBA beigetragen. Die Regierung von Menem trieb eine Restrukturierung des Staates, die wirtschaftliche Deregulierung, MERCOSUR und die Privatisierung von öffentlichen Unternehmen ~~u.a.~~ voran. Dies bedeutete die Steigerung der globalen wirtschaftlichen Einflüsse in der argentinischen Wirtschaft. Letzteres bedeutet eine höhere globale wirtschaftliche Kontrolle der RMBA, und insgesamt der des ganzen Landes, wenn man bedenkt, dass die RMBA 50% des BIP produziert. Die günstigen Bedingungen die in dieser Zeit stattgefunden haben (Menem 1989-1999) beschleunigten im Vergleich zu anderen

lateinamerikanischen Metropolen das Wachstum von Buenos Aires.[300]

Auch wenn die Schuldenkrise von 2000 eine Veränderung der Währungspolitik verursachte, und die Wirtschaft sich zu erholen begann, erlaubten die ungleiche Verteilung von Einkommen kein wirkliches Wachstum des internen Marktes.

Stadtstruktur und Suburbanisierungsprozess

Eine Reihe konzentrischer Ringe, welche sich von dem historischen Zentrum ausbreiten, geben Buenos Aires ihre Struktur. Die meisten staatlichen Büros, Handel und Finanzzentren, so wie die Hauptgeschäftssitze der großen Industrien befinden sich im Stadtzentrum. In den nördlichen und westlichen Stadtteilen konzentrieren sich Dienstleistungsbetriebe und Geschäfte für die höheren Sozialschichten, welche auch hier wohnen. Die ärmeren Stadtteile befinden sich an der gesamten Peripherie, doch hauptsächlich im Süden und Westen der Stadt.

Während der Industrialisierungsphase (1930-1970) definierten sich wichtige Subzentren wie die Städte Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora und Monte Grande im Süden und Südwesten der Agglomeration; San Justo, Morón und Gral. San Martín im Osten und Nordosten und San Isidro im Norden. Diese Zentren, Gemeinden, welche in den 1960er und 1970er Jahren ein sehr hohes Bevölkerungswachstum verzeichneten, befinden sich 5 km bis 20 km vom Zentrums der Kernstadt entfernt. Heute zählt jede dieser Gemeinden zwischen 250.000 und 400.000 Einwohner. Diese Zentren bilden die erste „Corona" der Agglomeration. (Die Gemeinden von Berazategui, Florencio Varela, Almirante Brown, Esteban Echeverría, Ezeiza, La Matanza II, Merlo, Moreno, San Miguel, José C. Paz, Malvinas Argentinas, Tigre und San Fernando bilden die zweite „Corona" und die administrative Grenze von „El Gran Buenos Aires") In den 1990er Jahren bildete sich eine dritte „Corona" mit Zentren wie Zárate-Campana, Escobar, Pilar, Luján, Canuelas, Brandsen, und La Plata. Außer La Plata handelt es sich hauptsächlich um kleinere Zentren (30.000 bis 100.000 Einwohner). Diese dritte „Corona" bildet die jetzige Agglomerationsgrenze, 50 km bis 70 km vom Stadtzentrum von Buenos Aires entfernt.

Die Industrialisierungsphase und die Importsubstitution ermöglichten die Grundstücksverteilung und somit den Arbeiterklassen die Anschaffung von Grundstücken. Die staatlichen Zuschüsse und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, insbesondere des Bahnnetzes, vereinfachten den Arbeitern den Bau ihres eigenen Hauses und die Ausdehnung der Metropole.[301] Diesbezüglich entstanden ungeplante selbstgebaute Viertel in den Ersten und Zweiten „Coronas" des Gran Buenos Aires (GBA). Die Suburbanisierung des Wohnens in „gated communities" an der Peripherie von Buenos Aires hat mit den „Country Clubs" angefangen. Das Modell dieser Clubs wurde in den 30er Jahren aus England importiert. Zur dieser Zeit handelte es sich um Wochenendhäuser oder Zweitwohnsitze, oft ohne Wasserversorgung und Entwässerungsanlagen, die von Sporteinrichtungen, normalerweise Golf- oder Tennisplätzen sowie von Restaurants oder „club houses" umgeben waren.

Mit der steigernden Unsicherheit in den 70er Jahren in der Kernstadt Buenos Aires, wandelten sich diese Clubs in Hauptwohnsitze ihrer Besitzer. Aber der wirkliche Aufschwung der „gated comunities" begann Anfang der 1990er Jahre. Diese Wohnungsart fand in jungen Paaren der mittleren und hohen Schichten mit ihren Kleinkindern wesentliche Kunden, welche hohe Lebensqualität gemäß des US-amerikanischen Suburb-Vorbilds suchten. Die Sicherheit spielte hier eine zweite Rolle. Während in den suburbanen Gebieten die so genannten "Barrios Privados", (private Viertel) Komplexe von Einfamilienhäusern entstanden, entstanden in zentrumsnäheren Gegenden hohe Gebäude, die "Torres Jardín", (Gartentürme) genannt werden.

Mitte der 1990er Jahre erlebten die suburbanen Viertel einen wirklichen Aufschwung, der mit der Verbesserung und der Verlängerung der Autobahnen von Buenos Aires, zusammenfiel. Insbesondere die Panamericana, die den

300 Vgl. P. Ciccorella, „Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa," in EURE (Santiago) (1999).

301 Vgl. H. A. Torres, „Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990," in EURE (Santiago) (2001).

Norden der Agglomeration anbindet, ist hier zu erwähnen. Das Wohnangebot in der Nähe der Autobahnen in einem Radius von 25 km bis 70 km Entfernung vom Stadtzentrum fand besonderen Anklang in den bevorzugten Gesellschaftsschichten. Die "Lebensqualität" ist in der Tat das Hauptargument der Promotoren der „gated communities". Die Sicherheit steht dabei noch an zweiter Stelle.

Der Suburbanisierung der 1990er Jahre folgten Prozesse im Kontext der „laissez faire" und der De-Industrialisierung und Globalisierung der Wirtschaft. Wie in anderen Phasen der wirtschaftlichen Entwicklung Argentiniens konzentrierten sich die neuen Kapitalflüsse auf die Hauptstadt und ihre Region. Die tiefgreifende Dualisierung der RMBA schreitet sowohl durch die Prozesse der sozialen Abgrenzung und der territorialen Fragmentierung, als auch durch die ausgeprägte territoriale Selektion der Investitionen voran, welche seit Ende der 90er Jahren nach einem neuen metropolitanen Entwicklungsplan erfolgten. Neue Projekte entstanden in den Zwischenräumen der Grundstücke in Armvierteln und in der Nähe von Autobahnen. Die Tendenz zum bewachten Wohnen wurde zum determinierenden Wachstumsfaktor der Metropole[302] und prägte das Bild der Metropole sowohl in Zentrumsnähe als auch an der Peripherie. Hervorzuheben ist die Tendenz einer großflächigen Verstädterung und der Integration von urbanen Funktionen in private Komplexe. In manchen Zonen entstanden in den 1990er Jahren "gated communities", die die Größe einer Kleinstadt haben. Vor dem Auftauchen der "barrios cerrados" nahmen diese Siedlungen an der Peripherie die ärmeren Bevölkerungsteile der Agglomeration auf. Außerhalb der konsolidierten städtischen Zentren mit ihren asphaltierten Straßen, hoher Handelskonzentration und einer verdichteten Bauweise in ausreichender Qualität, entstanden rasch die "lotes populares", ausgedehnte Zonen, die aufgeschlossen und billig wiederverkauft wurden. Trotz ihrer schlechten Infrastruktur ermöglichten sie den unteren Einkommensklassen bis in die 1970er Jahre Zugang zu Eigentum.

Die Entstehung von gesperrten urbanen Typologien im GBA bedeutete die Aneignung von großen Flächen und ihre Privatisierung. Während dieses Phänomen in den 1980er Jahren unbedeutend war, zählte die RMBA im Jahr 2000 351 „Barrios Cerrados"[303] für eine permanente Bevölkerung von ca. 50.000 Einwohnern. Es handelt sich um eine privilegierte Gruppe im Vergleich zu den 13 Millionen Einwohnern der RMBA, welche auf einer größeren Fläche (300km2) wohnt, als die gesamte Bevölkerung der RMBA.[304] Die urbanisierte Fläche der AMBA-Agglomeration hat sich um 10% der gesamten Fläche ausgedehnt. Mit durchschnittlich 100 ha. pro Projekt und ca. 5.000.000 m2 bebauter Fläche bedeutet es insgesamt eine urbanisierte Fläche von ungefähr 30.000 ha.[305] Dies entspricht der eineinhalbfachen Fläche der Kernstadt von Buenos Aires (200 km2).
Die letzten Projekte des 20 Jh. machten einen quantitativen Sprung bezüglich ihrer Größe und der Integration städtischer Funktionen und verwandelten die „gated communities" in Ministädte, die sich durch ein komplexeres Dienstleistungsangebot als zuvor auszeichneten. Die entsprechende Werbung stützt sich auf eine neue Form des Wohnens: Die Stadt wird aufs Land gebracht.[306] Manche dieser neuen „Ministädte" sind riesige private sich selbst erhaltende Komplexe, wie zum Beispiel Nordelta, „Ciudad Pueblo" genannt, 30 km vom Stadtzentrum entfernt, das seit 1999 auf einer Fläche von 1.600 Hektar gebaut wird. Es handelt sich um eine Wohninfrastruktur für 80.000 Personen einer hohen Einkommensklasse, die durch strengste Sicherheitsmaßnahmen vom Rest der Gesellschaft abgeschottet wird.[307]

302 Vgl. M. Janoschka, „Nordelta - Ciudad cerrada- El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires," in Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales (2003).
303 G. THUILLIER, „El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires" in EURE (Santiago) (2005), 6.
304 Vgl. Ebd.
305 Ebd.
306 Vgl. Z. Muxí, 2004 La arquitectura de la ciudad global Barcelona: Gustavo Gili, 76.
307 Vgl. Janoschka, „Nordelta - Ciudad cerrada- El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires"

Ein weiteres Projekt ist Puerto Trinidad mit 350 ha. Diese Art von suburbanen Projekten bildet zukünftigen Wohnraum für 300.000 bis 500.000 Einwohner. Zusammen mit Einkaufs-, und Unterhaltungszentren bilden diese Strukturen die ersten Formen US-amerikanischer Suburbanisierung in einer Metropole, die bis in die 1970er Jahre ihre europäische Struktur beibehalten hatte. In Argentinien existierten bis 1999 40 Einkaufszentren (mit einer gesamten Fläche von 90.000 m2 und einer bebauten Fläche von 2.000.000m2). 25 dieser Zentren befinden sich in der RMBA, davon mehr als die Hälfte in der Kernstadt. Die meisten wurden in den 1990er Jahren gebaut.[308]

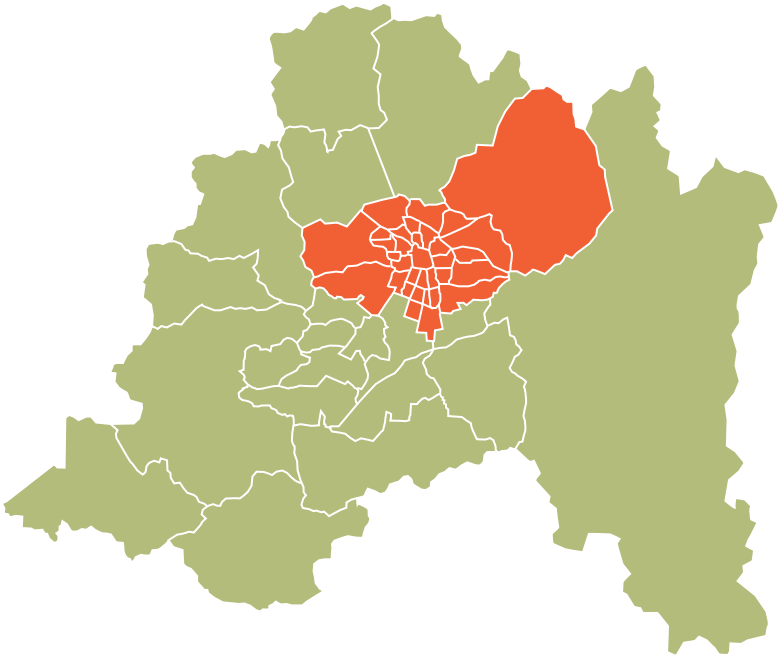
Buenos Aires charakterisiert sich, wie viele andere lateinamerikanische Städte, durch eine schwache öffentliche Kontrolle der Verstädterung gegenüber einer großen Freiheit der privaten Akteure. Im Jahr 2000 lebte 1/3 der 11 Millionen Einwohner von Buenos Aires in Armut. Nach einer Studie des INDEC und des „Oficina de Estudios Equis", die in der Zeitschrift La Nación[309] veröffentlicht wurde, ist zwischen 1995 und 2000 in der Agglomeration von Buenos Aires das Einkommen von ca. 3/4 der Bevölkerung gesunken.

Das Einkommen der höheren Schichten ist ca. um 10% gestiegen, während das der unteren Schichten um ca. 11% gesunken ist.[310] In den 1990er Jahren weist die Kriminalität in Argentinien ein stetiges Wachstum auf. Im Zusammenhang mit dem Wachstums der Ungleichheiten beschreibt Svampa die „gated communities" als die räumliche Einschreibung der wirtschaftlichen, kulturellen, politischen Kluft, welche die Gewinner und Verlierer der neuen postindustriellen und globalisierten argentinischen Wirtschaft trennt, auch wenn diese Strukturen nicht die Einzigen sind, die diese Ungleichheiten verräumlichen. [311]

308 Vgl. P. CICCOLELLA, „Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa" in EURE (Santiago) (1999).
309 Vgl. THUILLIER, „El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires"
310 Vgl. Janoschka, „El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización"
311 Vgl. Swampa 2001 in THUILLIER, „El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires"

2.4.3 Santiago de Chile

Abb. 21 Santiago de Chile administrative Struktur



Quelle: INE 2000 Chile / Eigene Nachzeichnung

Die metropolitane Region von Santiago (RMS) ist eine administrative Einheit, welche die 12. Region von Chile definiert und eine Fläche von 15.348.8km2 einnimmt. Das metropolitane Gebiet von Santiago (AMS „Area Metropolitana de Santiago“) oder “Gran Santiago” wird wiederum durch 32 Gemeinden, welche die Provinz von Santiago gemeinsam mit den verstädterten Gemeinden Puente Alto und San Bernardo miteinbeziehen, gebildet. Die Einwohnerzahl ~~von~~ der Kernstadt von Santiago stieg von 34,4% im Jahr 1982 nur auf 35,6% der gesamten Bevölkerung der AMS im Jahr 1992.[312] Dies erlaubt einen Prozess der Neuverteilung der metropolitanen Bevölkerung zu beobachten, die ihren Wohnort an den Stadtrand verlegt und dadurch zum Teil einen suburbanen Charakter erhält. Die Provinz von Santiago erwirtschaftet etwas weniger als 45% des BIP (im Gegensatz zu 60% der gesamten Zentralregion). entsprach das BIP 48,1% des BIP von ganz Chile.[313]

Das beschleunigte Wachstum, welches die Stadt von Santiago kennzeichnet, vollzieht sich hauptsächlich durch ihre Ausbreitung in die Peripherie, wobei Territorien besetzt werden, die bis vor Kurzem noch einer ländlichen Nutzung vorbehalten waren. Angesichts eines zerstreuten Wachstums mit Zonen eindeutig getrennter Funktionen, was dem Modell von Los Angeles, USA, entspricht, widersetzt sie sich dem konzentrierten Modell der europäischen Stadt mit dichten Zentren und einer Vielfalt von durchmischten Nutzungen. Zwischen 1990 und 1995 wuchs die Stadtfläche von 55.000 ha auf 65.000 ha. ohne das explosive Phänomen der “parcelas de agrado” (Zweitwohnung oder Wochenendehäuser) im Norden und Süden der Stadt zu berücksichtigen.
Zu Beginn der 1970er Jahre begann das Modell des internen Wachstums, welches mittels einer aktiven staatlichen Intervention eine Industrialisierung der Importsustitution in Chile vorantreiben sollte, erste Symptome einer echten Krise zu zeigen. So befand sich dieses Modell, das über vier Jahrzehnte gültig war und welches tiefgreifende Veränderungen in der sozioökonomischen Struktur des Landes erzeugt hatte, vor einem Scheideweg, aus dem es keinen Ausweg gab. Die Restrukturierung, die nach dem Militärputsch 1973 und vor allem ab 1975 eine bedeutende

312 C. de Mattos, „Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo“ in EURE (Santiago) (1999).
313 Vgl. M. E. Ducci, „Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana“ in EURE (Santiago) (2000).

Liberalisierungspolitik und eine Politik der Deregulierung darstellte, war hauptsächlich dahin orientiert, den in der Entwicklungsphase etablierten Institutions-, und Produktionsapparat aufzulösen und die Grundlagen für ein neues Wachstumsmodell zu schaffen.

Mitte der 1970er Jahre begann in Chile ein Modernisierungsprozess und eine kapitalistische Entwicklung, welche von einer makroökonomischen Wirtschafts- Liberalisierungsstrategie vorangetrieben wurden. Die tiefgreifende Restrukturierung, welche zu jenem Zeitpunkt begann, erreichte ihren Höhepunkt in einer Phase eines beständigen Wirtschaftswachstums, einer Reindustrialisierung und einer Tertiärisierung des Produktionsapparates. Chile war eines jener lateinamerikanischen Länder, welches die ersten Anstrengungen unternahm, um eine Industrialisierung zu fördern, welche sich in Richtung Importsubstitution orientierte. Die Bilanz dieser Anstrengungen wirkte sich in einer Intensivierung der Verstädterung und Metropolisierung aus.

Letztlich kam es zu einer progressiven metropolitanen Konzentration des Kommandos der neuen Wirtschaftskraft sowie der hauptsächlichen Aktivitäten des Industrie- und Tertiärsektors, welche die Suburbanisierung sowohl der Produktionsprozesse als auch der Bevölkerung förderte. Drei Folgen dieser Transformation müssen hervorgehoben werden: zuerst das Auftauchen einer Stadt mit einer regionalen Reichweite, suburbanisiert und polyzentrisch mit ungenauen Grenzen, die als Archipel konfiguriert ist und deren Ausbreitungsdynamik mehrere angrenzende Stadtzentren und ländliche Gebiete eingenommen hat. Zweitens, ob der Tatsache einer rückläufigen Einkommensverteilung, welche zur Erhaltung einer extrem segregierten und fragmentierten Stadt beitrug, kam es trotzdem zu einer bedeutenden Verminderung der relativen Armut. Und drittens, das plötzliche Aufkommen und die Bestätigung eines Komplexes neuer städtischer Strukturen (Einkaufszentren, ausgedehnter Handelsflächen, „gated communities“, Firmenzentren, Multiplex und neue Unterhaltungszentren), welche starke Auswirkungen auf die Strukturierung und Artikulation des neuen metropolitanen Raumes haben.

Mit dem Prozess des wirtschaftlichen Aufschwungs begannen sich Indizien für die neuerliche Tendenz der wirtschaftlichen und demographischen Konzentration rund um Santiago zu zeigen. So bestätigte die Area Metropolitana de Santiago (AMS) nach der Krise von 1982-83 durch die Intensivierung ihrer Nutzung als Hauptstandort der Geschäfts- und Artikulationsfunktionen der Beziehungen innerhalb des nationalen Produktionsapparates ihren Standort als Hauptknotenpunkt Chiles im globalen Städtenetz neu. Auf diese Weise erfüllte sie in ihrem Maßstab die Rolle einer global City (Sassen, 1991), indem sie sich als privilegierter Ort für jene Aktivitäten situierte, welche direkt mit den Globalisierungsdynamiken verbunden sind, mit allen Konsequenzen für die Produktionskette und Arbeitsplatzbeschaffung.

Stadtstruktur und Suburbanisierungsprozess

Santiago wächst auf unterschiedlichste Weise als Resultat von oft widersprüchlichen politischen Entscheidungen. Eine dieser Entscheidungen lässt die Stadt, um des “Freien Marktes” willen, unbegrenzt in ihre Peripherien ausufern.

In Santiago kann man auch die Ergebnisse anderer Stadtpolitiken beobachten, wie die Regeneration einiger zentralen Flächen und die Versuche der Implementierung des metropolitanen Regulierungsplanes. Während sich starke Wachstumsdynamiken am Stadtrand vollziehen, verändert sich das ursprüngliche historische Zentrum und Geschäftszentrum auf rasante Weise. Ein permanentes Programm zur Verbesserung des Zentrums, welches vom Bürgermeister gefördert wird, versucht den Prozess des Verfalls und der Vernachlässigung, der in den 1970er und 1980er Jahren stattgefunden hat, rückgängig zu machen. Die Renovierung einiger zentraler Hauptstraßen, ihre teilweise Sperrung zu Fußgängerzonen, trug zur Schaffung eines neuen Images bei und zog einige bedeutende Investitionen in Bürogebäude an.

Im Allgemeinen widersetzt sich die Strömung, welche eine ungehinderte Ausdehnung verteidigt, der traditionellen territorialen Raumplanung und hält die strategischen Transportinfrastrukturen als ausschlaggebend für die Stadtentwicklung.

Von diesem Standpunkt aus gesehen ist das explodierende Wachstum der Nachfrage nach städtischem Boden, der sich zurzeit in Santiago vollzieht, eine logische Konsequenz der beschleunigten wirtschaftlichen Entwicklung, die das Land in diesem Moment erlebt.

In Chile hat die Wohnungspolitik die Entwicklung von sozialen Wohneinheiten an der Peripherie begünstigt, allerdings in einer vom Markt ausgewählten Peripherie, auf weniger wertvollen Grundstücken, die deshalb weniger attraktiv sind. Folglich ist Santiago vielleicht eine der am deutlichsten segregierten Städte Lateinamerikas mit einer strengen Konzentration der Wohnsitze und Infrastruktur höheren Niveaus in Richtung Nordosten. Zur Zeit wird versucht mittels spezifischer Infrastrukturpolitik in den Mittelschichtgebieten diese Tendenz rückgängig zu machen. Die eigentliche Bedeutung dieser letzten Periode ist, dass die in Ausdehnung befindliche Metropole die in der vorhergehenden Phase konsolidierten urbanen Grenzen übertreten musste. Das Flächenwachstum der Stadt betrug zwischen 1991 und 2000 12.050 ha, was bedeutet, dass Santiago in den 90er Jahren im Durchschnitt 1.339 ha pro Jahr gewachsen ist. Das deutet auf eine Beschleunigung des Wachstums und der Stadtausbreitung hin, da frühere Studien zeigen, dass das Wachstum von Santiago zwischen 1982 und 1992 im jährlichen Durchschnitt 719 ha, und zwischen 1970 und 1982 jährlich 853 ha betrug.[314]

Ausgehend von einem ursprünglichen Kern mit präzisen und scharfen Grenzen hat die wachsende Stadtfläche ländliche Gebiete mit urbanen und suburbanen Siedlungen als Ergebnis von Immobiliengeschäften, bei denen die unterschiedlichen sozialen Schichten deutlich differenziert werden, eingenommen. Gleichzeitig hat sich die vollständige Integration verschiedener und entfernter gelegener Stadtzentren (San Bernardo, Maipú, Puente Alto, Quilicura) vollzogen und hat andere in die metropolitane Dynamik in Form von Satelliten- und/oder Schlafstädten vernetzt. Auf diese Weise hat die von der vorhergehenden Periode vererbte Stadtfläche einer Metropolen-Region mit einer polyzentrischen Struktur mit verwischten Grenzen Platz gemacht, die sich in permanenter Ausdehnung befindet und als eine Art Archipel konfiguriert ist. 40,8% der Wachstumsfläche (4.918,6 ha) entsprechen der Wohnnutzung und 22,7% (2.735 ha) der Industrie, was zusammen 63,5% Wachstumsfläche ausmacht. Die übrigen Flächen dienen hauptsächlich einer landwirtschaftlichen Nutzung innerhalb der städtischen Einheit und machen 13,5% aus, gefolgt von Flächen für Hauptstraßen (13,1%). 4% der Wachstumsflächen entsprechen den während dieser Periode verstädterten Siedlungen; Brachflächen und Hauptinfrastruktur entsprechen 2,9% und 2,4% und letztlich umfassen die Grünzonen an kommunaler und interkommunaler Bedeutung 0,2% des Wachstums.[315]

Die Bodennutzung verteilt sich nicht homogen innerhalb des Wachstumsstreifens. Die Gebiete der Wohnnutzung tendieren dazu, sich über den gesamten Streifen auszubreiten, während sich die Industriegebiete in einigen bestimmten Sektoren konzentrieren (Plan 2). Im letzten Jahrzehnt (2002) erlebte die Stadt Santiago ein durchschnittliches Wachstum von 12.049,6 ha und erhöhte ihre Ausbreitung in die Peripherie durchschnittlich zwischen 1991 und 2000 um 1339 ha pro Jahr. Die Stadtfläche wuchs wie ein Ölfleck in alle Richtungen.[316] Bezüglich der Verstädterung zu Wohnzwecken, welche sich am Stadtrand zwischen 1991 und 2000 vollzogen hat, zeigt sich das Fortwähren einer deutlichen Trennung der sozioökonomischen Niveaus, ausgehend von exklusiven Wohnprojekten wie Valle Escondido und anderer in La Dehesa bis hin zu vom Staat errichteten sozialen Wohnbauprojekten.

In Santiago ist die sozioräumliche Segregation sehr extrem. Die am deutlichsten identifizierbaren Flächen im heutigen Santiago sind: Wohnzonen mittleren und höheren Niveaus als "Infrastrukturen der Globalisierung", Zonen des sozialen Wohnbaus, und die neuen Industriegebiete.[317] Die Wohngebiete der Mittel- und oberen Mittelschichten entwickeln sich mit großer Geschwindigkeit Richtung Osten und Nordosten der Hauptstadt und klettern die Kordilleren hinauf. Diese peripheren Zonen sind wesentlich besser an die Aktivitätszentren der Stadt angeschlossen als die Gebiete der unteren Sozialschichten. Die Fortbewegung geschieht hauptsächlich in

314 Vgl. Miranda in M. E. Ducci, „Área urbana de Santiago 1991-2000: expansión de la industria y la vivienda" in EURE (Santiago) (2002), 6.
315 Vgl. Ebd., 8.
316 Vgl. Ebd., 6.
317 Vgl. de Mattos, „Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo"

Privatfahrzeugen. Einige Invasionsversuche in dieser Zone in den 1960er und 1970er Jahren wurden während der Militärregierung gebremst.[318] Einige der neuen Entwicklungen sind denen der exklusiven suburbanen Gebiete der Städte der USA sehr ähnlich und man findet Villengebiete, die einem ~~sich~~ in Entwicklung befindlichen Land gar nicht entsprechen. Das Dienstleistungs-, und Infrastrukturniveau in diesen Gebieten ist sehr gut. Sie werden von großen Einkaufszentren bedient, die man mit dem Auto erreicht. Die neuen Wohngebiete der unteren Sozialschichten sind nicht, wie im Großteil von Lateinamerika, illegal besetzte Gebiete, die sich langsam in die Stadtstruktur integrieren. Des Weiteren sind hier, wie auch im Rest des Landes, die neuen populären Wohnsektoren das Ergebnis einer sehr effektiven Wohnungsbeihilfenpolitik. Obwohl sie nicht Produkt der Illegalität sind, so teilen sie doch einige bedeutende Charakteristika informeller Viertel lateinamerikanischer Länder, wie beispielsweise eine inadäquate Lokalisierung und eine Isolierung vom Rest der Stadt. Die Isolierung dieser populären Viertel hat einen direkten Einfluss auf die Lebensqualität ihrer Bewohner. Als Folge entstehen lange tägliche Anfahrtswege zur Arbeit, fehlende Erreichbarkeit einer adäquaten Infrastruktur, und vor allem kommt es zum Abbruch sozialer und familiärer Netze, da es unmöglich wird mit Freunden und Familien, die am vorherigen Wohnsitz verblieben sind, ständigen Kontakt zu halten.[319]

Der Flughafen von Santiago hat als Haupttor der Beziehungen mit der globalen Welt an Gewicht gewonnen. Ein weiteres Element, das in dieser neuen Physiognomie von Santiago aufgetaucht ist, ist die lineare Entwicklung von Industrien entlang der Hauptverbindungsstrecken mit dem Rest des Landes und dem Flughafen. Die Öffnung einer neuen Avenida, mit der man eine direktere Kommunikation der östlichen Zone (man kennt sie in Santiago als "el barrio alto", die moderne Stadt höherer Einkommenskapazitäten) mit dem Flughafen und dem nördlichen und westlichen Zugang zur Hauptstadt verfolgte, führte zu einem schnellen Veränderungsprozess im Norden der Stadt. Was vorher eine halbländliche Zone und ein Gebiet populärer Siedlungen der 1960er Jahre war, eröffnete nun einen umfangreichen Wohnungsmarkt für die Mittel- und Oberschicht in Gebieten, die trotzdem noch einen ländlichen Charakter behalten.[320]

Der Einfluss der großen Einkaufszentren ist derart groß, dass sie dazu genutzt werden die Tendenzen in den städtischen Randgebieten zu verändern und neue zu generieren. Das Projekt „Mall Plaza Vespucio" der Gemeinde La Florida verursachte im Süden der Stadt in einem ursprünglich populären Gebiet, einen Prozess der "gentrification", der immer mehr die Mittelschicht anzog und so die Grundstückspreise beeinflusste und die bauliche Qualität erhöhte.

In Huechuraba, ein in einer bis vor kurzem isolierten und peripheren Gegend installiertes Firmenzentrum, wird eine neue ultramoderne Entwicklungsregion geschaffen, die mit dem alten Stadtzentrum konkurrieren kann. Dies ist Grundlage dafür, in dieser vormals populären und ländlichen Zone einen umfassenden Immobilienmarkt für mittlere und höhere Schichten zu generieren. Der Effekt der Erhöhung der Grundstückspreise, erzeugt durch diese Bewegung, ist derart groß, dass es möglich wird, eine komplett neue Stadt in dieser Umgebung zu generieren.[321]

In Santiago hat die Generierung staatlich geförderter Subzentren erlaubt einige Segregationstendenzen als Ergebnis der "Marktkraft" zu verändern. Abgesehen von den positiven Einflüssen dieser vorher genannten Einrichtungen gibt es neue Elemente, die die Lebensqualität in den ärmsten Vierteln mittelfristig verbessern, wie zum Beispiel das Programm städtischer Parks in populären Gebieten, die Errichtung moderner Krankenhäuser in Armenvierteln (La Granja e Independencia) und der Bau eines interaktiven Museums und eines Zoos im Süden der Stadt.[322]

Da Santiago eine deutlich stärker segregierte Stadt ist als andere lateinamerikanische Metropolen, ist die Explosion

318 Vgl. Ducci, „Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana"
319 Vgl. Ebd.
320 Vgl. Ebd.
321 Vgl. Ebd.
322 Vgl. Ebd.

der “gated communities” viel geringer als in anderen Städten wie Mexiko City, Buenos Aires oder Sao Paulo, wo die Mischung unterschiedlicher Gruppen einen Rückzug der hohen Schichten hinter hohe Mauern auslöst. Autoren wie Guerrero sprechen von einer fraglichen Verminderung der räumlichen Segregation. Letzteres ist schwer zu behaupten, da der gleiche Autor selbst zugibt, dass in seiner Studie nur 34 Comunas der Kernstadt betrachtet wurden. Das heißt dass die peripheren Wohnprojekte und „gated communities“ in der Studie ausgelassen wurden. Ab den 1990er Jahren kennzeichneten Santiago Probleme wie Armut und Segregation in bestimmten Stadtgebieten und eine Erhöhung der Kriminalität in der Metropole. Dadurch ist Santiago eine der Städte, die eine der niedrigsten Kriminalitätsraten in Lateinamerika besitzt, obwohl der Wahrnehmungsgrad der Unsicherheit einer der höchsten ist.[323]

323 Vgl. Dammert y Lunecke, 2002: 10 in R. M. Guerrero, 2007 ”Segregación Socio-urbana y representaciones sociales de inseguridad en dos comunas de Santiago de Chile” Representaciones Sociales, no. 3: 153.

2.4.4 Lima

Abb. 22 Lima administrative Struktur



Quelle: Heineberg 2006 / Eigene Nachzeichnung

Die Metropolregion von Lima und EL Callao kurz „Lima Metropolitana“, wurde 1972 gegründet und besteht aus Distrikten der Provinz Lima und deren Sonderprovinz Callao, in der sich auch der Hafen befindet. Die 43 Distrikte der Provinz Lima und die 6 Distrikte der Provinz Callao bilden zusammen die 49 Stadtteile von Lima Metropolitana.[324] 28,4% der nationalen Bevölkerung Perus sind in Lima konzentriert. Zwischen 1940 und 1993 ist die bebaute Fläche der Metropole von 27.257 auf 66.452 ha. gewachsen und zeigt ein mit niedriger Dichte extensives Wachstumsmuster.[325]

Die heutige metropolitane Region von Lima und Callao wurde bei Ankunft der Spanier bereits von ca. 200.000 Menschen in zahlreichen Siedlungen indianischer Kulturen bewohnt.[326] Heutzutage verteilt sich die Bevölkerung von Lima auf fünf Großgebiete der Metropolregion: Ciudad Consolidada: 2,2 Mio.; Cono Norte: 1,9 Mio.; Cono Este: 1,7 Mio.; Cono Sur: 1,5 Mio.; Callao: 0,8 Mio. Rechnet man die Bevölkerung der peripheren Marginalsiedlungen der 3 Conos von Callao dazu, leben mittlerweile rund zwei Drittel der Bewohner der metropolitanen Region Limas außerhalb der traditionellen Stadtgrenze. Aufgrund der flächigen Besiedlung im Vergleich mit anderen lateinamerikanischen Metropolen erzielt Lima trotz einer zunehmenden Verdichtung geringere Bevölkerungsdichten. *„Die höchsten Bevölkerungsdichten weisen mit über 20.000 Einwohnern je Quadratkilometer vor allem verdichtete, meist degradierte, zentraler gelegene Stadtteile auf.“*[327]
Lima erwirtschaftet zwischen 45 und 50% des BIP von Peru. Lima und El Callao zusammen erwirtschaften 53,8% der nationalen Produktion und 12,2% der Agrarproduktion. Die meisten Importe des Landes werden vom Hafen Callao abgewickelt und das meiste Einkommen der Exporte bleibt in der Stadt. Lima dominierte nach dem Zweiten Weltkrieg über andere peruanische Städte und beherbergte ein Industrie- und Handelsmonopol.

Stadtstruktur und Suburbanisierungsprozess

Die Migrationen aus anderen Landesteilen haben Lima zu einer Migrantenstadt gemacht. In den 1920 -1930er Jahren zogen die höheren Schichten in Richtung Süden in die Vororte San Isidro und Miraflores. In der Nähe

324 Vgl. J. Plöger, 2006 Die nachträglich abgeschotteten Nachbarschaften in Lima (Peru) eine Analyse sozialräumlicher Kontrollmassnahmen im Kontext zunehmender Unsicherheiten: Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Kiel, 51
325 INEI Perú (Instituto Nacional de Estadísitca e Informática) 1997, 82
326 Vgl. Plöger, Die nachträglich abgeschotteten Nachbarschaften in Lima (Peru) eine Analyse sozialräumlicher Kontrollmassnahmen im Kontext zunehmender Unsicherheiten, 55.
327 Vgl. Ebd., 54.

dieser Orte entstanden Wohngebiete der mittleren Schichten. Mit der Verstädterung letzterer Gebiete suchten die oberen Schichten neue bevorzugte Lagen in deutlicher Entfernung vom Verkehrschaos der Stadt. Dementsprechend fand in den 1960er Jahren eine neue Suburbanisierungsphase in begünstigt gelegenen Gebieten zum Beispiel am Andenabhang in den Vierteln La Molina, Monterrico und San Borja statt.[328]
Die neuen Wohnsiedlungen entstanden, wie in den anderen lateinamerikanischen Städten, nach dem Vorbild der US-amerikanischen Suburbs. *„Die ältesten und prestigeträchtigen dieser Wohngebiete waren meist als Clubs organisiert und in der Nähe von Golf- oder Poloplätzen gelegen. Der Faktor Sicherheit war bei diesen Siedlungen jedoch noch von untergeordneter Bedeutung. Im Vordergrund standen Privatsphäre und Exklusivität, welche sich aus der räumlichen Distanz zur Stadt und der Möglichkeit ergaben, bestimmte Freizeitaktivitäten dort auszuüben."*[329]

Eine Übertragung des allgemeinen Modells einer lateinamerikanischen Stadt auf Lima war bis Ende der 1970er Jahre möglich: *„Deutlich ließen sich an den Verkehrsachsen drei Industriekorridore ausmachen: zwischen dem Zentrum und der Hafenstadt Callao, an der Carretera Central in Richtung Hochland und an der Panamericana Norte. Daran angegliedert entstanden Wohngebiete der unteren Einkommensschichten. Der mit der „Citybuilding" einsetzende Funktionswandel im Zentrum führte zur Aufgabe zentraler Wohnviertel durch die Oberschicht."*[330] *"Die Suburbanisierung der wohlhabenderen Schichten führte zur Herausbildung deutlicher Segregationsmuster"*[331] *(...)*
„Im Zeitraum zwischen 1940 und 1990 fand eine tiefgreifende Überformung Limas statt. Maßgeblich beeinflusst wurde diese Phase der Stadtentwicklung durch die wechselseitige Beziehung aus Modernisierung und Industrialisierung der Metropolen einerseits und Vernachlässigung des nationalen Hinterlandes andererseits."[332]

Im Fall von Lima sowie im Fall von Bogotá, wird die Stadtentwicklung noch von einem weiteren Faktor beeinflusst. Von Lima dehnte sich gegen Mitte der 1980er Jahre der Sendero Luminoso (maoistisch gerichtete Rebellen) auf das ganze Land aus, was für Lima bestimmte Folgen brachte.: *„Um den Staat möglichst empfindlich zu treffen, wurde Lima als politisches und wirtschaftliches Zentrum Perus mit einer Serie von Anschlägen überzogen. Alle Sozialschichten litten, wenn auch in unterschiedlichen Ausmaßen, unter den Auswirkungen und Einschränkungen dieser Phase, den nächtlichen (?) Ausgangssperren, dem häufigen Zusammenbruch der Stromversorgung, der Erpressung von „Kriegsteuern" und dem allgegenwärtigen „Belagerungszustand"*[333]
. Die Mittel- und Oberschicht Limas reagierte auf die Unsicherheit zum Teil mit temporärer Auswanderung, vor allem jedoch mit der Abschottung ihrer Häuser und Wohnviertel oder dem Umzug in bewachte Appartmentkomplexe. (...) *„Trotz der Schwächung des Sendero luminoso seit der Festnahme ihres Anführers 1992 stellte der Terrorismus bis zu seiner nahezu vollständigen Eindämmung bis Ende der 1990er Jahre eine fortwährende Bedrohung dar."*[334]
In diesem Zusammenhang kam es zu einer deutlichen Vermehrung der „gated communities" in den 1980er Jahren. Die Bedrohung durch den Terrorismus führte zur Abschottung und zur Sicherheitskontrolle der Wohngebiete, vor allem zur nachträglichen Abschottung von existierenden Nachbarschaften. (...) *„wobei Parallelen zur Situation in denjenigen lateinamerikanischen Städten zu erkennen sind, in denen ebenfalls bewaffnete Konflikte die innenpolitische Stabilität bedrohten."*[335]
Der Suburbanisierungsprozess von Lima unterscheidet sich damit von den anderen genannten Metropolen und ähnelt eher dem Prozess von Bogotá. In diesem Zusammenhang könnte man behaupten, dass die Gewalt in den ländlichen Gebieten auch eine bremsende Rolle im Suburbanisierungsprozess dieser Städte gespielt hat, indem

328 Vgl. Ebd., 59.
329 Ebd., 89.
330 Ebd., 57.
331 Ebd., 59.
332 Ebd., 57.
333 Riofrio in Ebd., 90.
334 Ebd.
335 Ebd.

die Bevölkerung sich in der Stadt konzentrierte, um sich von dieser Gewalt zu schützen. Bevor man jedoch die Verbreitung der „gated communities" direkt mit dem Terrorismus, seiner Bedrohung und Unsicherheit verbindet, ist hervorzuheben, dass nach Plöder die stärkste Expansion abgeschlossener Gebiete erst seit Ende der 1990er Jahre stattfand, d. h. zu einem Zeitpunkt, als die Bedrohung des Terrorismus an und für sich vorbei war.
Im Unterschied zu anderen lateinamerikanischen Metropolen herrscht eher eine von den Bewohnern (oft in Vereinigungen) nachträglich organisierte Abschottung von existierenden Nachbarschaften vor, als der Bau von „gated communities":

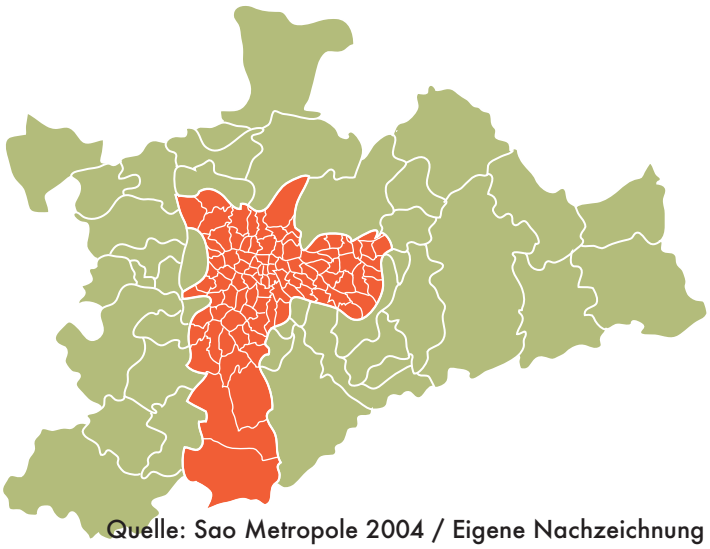
„Die geringe Relevanz dieses Typs wird durch das Scheitern des urpsrünglich auf 1.400 Wohneinheiten angelegten Bauprojekts „Islas de San Pedro" in Lurín veranschaulicht. Der Bau von gated communities in den dafür typischen suburbanen Lagen, wird in Lima durch die inzwischen nahezu erschöpften Landesreserven erschwert. Potentielle Siedlungsflächen außerhalb des verstädterten Gebietes gelten aufgrund der Allgegenwärtigkeit von Marginalsiedlungen und der schlechten Anbindung and die Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur als unattraktiv.(...) Aus diesem Grund konnten Megaprojekte, wie sie in Buenos Aires und Santiago de Chile mit Bauvorhaben wie Nordelta oder Piedra Roja bereits erfolgreich vermarktet werden (Janoschka 2002a; Borsdorf & Hidalgo 2005), in Lima bislang nicht umgesetzt werden."[336]

Im Vergleich zu anderen Metropolen Lateinamerikas wurde die sozialräumliche Struktur von Lima nach Plöger wegen der Verringerung des Bevölkerungswachstums, der Knappheit an bebaubare Flächen und der „kollabierenden" Verkehrsinfrastruktur in den 1990er Jahre wenig transformiert:
(...) *„Anstelle einer Fragmentierung der Stadtlandschaft fand vielmehr eine Ausdifferenzierung bestehender Muster statt. Gleichzeitig kam es zu einer Konzentrierung der bis dato flächigen Ausdehnung des Stadtkörpers. (...) (...)Die Zunahme von direkten und indirekten Bedrohungen hat sich in eine komplexere räumliche Struktur übertragen. Im Wohnsektor wird das am Beispiel der zunehmenden Anzahl von Wohnenklaven verdeutlicht."*[337]

336 Ebd., 91-92.
337 Ebd., 168.

2.4.5 Sao Paulo

Abb. 23 Sao Paulo administrative Struktur



Quelle: Sao Metropole 2004 / Eigene Nachzeichnung

Seit 1957 hat Sao Paulo wegen des erhöhten Bevölkerungswachstums und der Ausdehnung der Stadt über ihre Grenzen hinaus in die umgebenden Gemeinden den Begriff „Agglomeration" adoptiert. Die metropolitane Region Sao Paulos besteht aus 39 Gemeinden. Die metropolitane Region wurde im Jahr 1967 institutionalisiert. Zuerst als Initiative der Regierung des „Estado de Sao Paulo" und später von der Bundesregierung, die 1973/75 die Nationale metropolitane Regionen schuf, unter ihnen auch Sao Paulo.

Die Einführung des Autos hat der Straßeninfrastruktur der Metropole eine radiale Form verliehen, über die sich die Stadt weiter ausgedehnt hat. Während 1870 der Durchmesser der bebauten Fläche nicht einmal 1 Km betrug dehnt dieser sich heute in West-Ost Richtung ca. 80 km aus und in Nord-Süd Richtung ca. 40 km. Ab den 1980er Jahren wächst die Fläche der Stadt schneller als ihre Bevölkerung. Sao Paulo ist nicht nur das ökonomische Zentrum Brasiliens, welches ca. 30% des BIP produziert, sondern eine Metropole, die sich als Globalcity positioniert.[338] In der Gemeinde von Sao Paulo befanden sich 2004, 32 der 100 größten Firmen Brasiliens und 55 ~~der~~ internationalen~~n~~ Firmen Brasiliens.[339]

Der Analyse von Richard Morse nach formten fünf konvergierende Hauptstraßen das metropolitane Gebiet und definierten es als regionalen Treffpunkt. Anfang des 20. Jh. besaß Sao Paulo schon eine einigermaßen strukturierte Kernform mit einem vernetzten Umland. Richard Morse behauptet, dass Sao Paulo eine der Städte sei, die mit ihrer urbanen Entwicklung am besten die zentripetale Tendenz der lateinamerikanischen Megastädte, ihre Inkorporation des Territoriums und die Zentralisierung von Funktionen zeigt. Die Vernetzung der Kernstadt mit ihrer Umgebung begann Anfang des 19 Jh. mit der Verteilung von neuen Grundstücken für Wohnzwecke. Hauptverkehrsverbindung war ein Straßenbahnsystem. Trotz der geringen Verbindungsmöglichkeiten verband dieses die Kernstadt mit den Ausdehnungsgebieten, sowohl Elitenviertel als auch die Arbeiterviertel. Gleichzeitig begann das Bahnnetz die verschiedenen Industriezonen und Suburbs miteinander zu verbinden.[340]

Der Analyse dieser Anfangsstruktur nach kann man behaupten, dass Sao Paulo als „Metropolitan Area" geboren ist. In diesem Zusammenhang trug auch die 1867 gebaute Bahnstrecke, welche die Stadt mit dem Hafen de Santos verbindet, dazu bei.

338 Vgl. A. Gilbert, „The mega-city in Latin America," Alan Gilbert (United Nations University Press, 1996).
339 Vgl. C. R. Bernardes da Silva Adriana, „Dinámicas metropolitanas en la era de la globalización: la promoción inmobiliaria para empresas en la ciudad de São Paulo" in EURE (Santiago) (2007).
340 Vgl. R. M. P. Meyer, M. D. GRostein, und C. Biderman,2004 Sao Paulo Metropole Sao Paulo EDUSP Imprensa Oficial.

Wirtschaftliche und politische Interessenkonflikte unterschiedlicher Gruppen führten zur Schließung dieses ersten Export-Korridors, der die Stadt mit dem Hafen Santos verbunden hatte. Dies war der Beginn für die Konsolidierung eines Bahnnetzes, welches die Metropole zur „Macropole" entwickelte. Dieses Netz wurde in wenigen Jahrzehnten errichtet und vernetzte die inneren Stadtteile mit den neueren Stadtteilen, die mit der Ausdehnung der Peripherie entstanden. Die Infrastruktur war von Anfang an als wirtschaftliche Struktur gedacht. Das heißt, dass in den folgenden Jahrzehnten die hauptsächliche Cargo-Infrastruktur auch für den öffentlichen Passagierverkehr ergänzt werden musste, um die umgebenden Gemeinden zu verbinden.[341]

Eine strenge physische Analyse des Geographen Jürgen Langenbuch (1971) zeigt zwei verschiedene Stadträume. Der Erste wird von Langebuch als "urban" bezeichnet, und der Zweite als das Gegenteil „suburban". Diese Betrachtung ist sicher richtig allerdings nicht ausreichend um die Stadt zu beschreiben. In beiden Fällen entsprechen die Form des urbanen Raumes sowie die niedrige Dichte in den Suburbs dem Bild einer industrialisierten Stadt. Aber um die räumliche Struktur von Sao Paulo zu verstehen, muss man noch andere Themen wie das demographische Wachstum betrachten.

Eines der Merkmale von Sao Paulo ist, dass die wirtschaftlichen Faktoren im Prozess der wirtschaftlichen Ausbreitung von Anfang in der Peripherie stattfanden. Dies ist eine Eigenschaft, die als peripheres Muster identifiziert wurde. Eines der wichtigsten Zeichen war 1950 die Konsolidierung des peripheren Territoriums, in dem die Segregation der Wohngebiete eine sehr wichtige Rolle spielte. Diese Metropolisierung des Umlandes basierte zwischen 1940 und 1960 auf der Industrie und Massenproduktion. Diese eindeutige Charakteristik des Metropolisierungsprozesses mehrerer Städte fand unter weiteren Faktoren statt: Das schnelle Bevölkerungswachstum wurde erst durch die Migration vom Lande zur Stadt verursacht, und später durch die Industriearbeitskräfte. Eine Analyse von Celso Furtado zeigt, dass das periphere Wachstum der Stadt in den Jahren 1940 bis 1960 nicht von Industriearbeitern verursacht wurde, sondern von einer Masse von Arbeitern, die anfangs nicht in der Industrie beschäftigt waren. Die Konsolidierung des Industrieparks in den 1950er Jahren verursachte große Investitionen in der Autoindustrie und der städtischen Infrastruktur, die das „Grande Sao Paulo" konstituierten. [342]

In den 1970er Jahren wurde Brasilien zu einem modernen Land, basierend auf einer schnellen kapitalistischen Entwicklung. Mit mehr als 16 Millionen Einwohnern, Industrien und Wolkenkratzer, Hightechbüros und „Favelas", U-Bahn und einer hohen Kindersterblichkeitsraten, Satellitenkommunikationen und geringer Alphabetisierungsrate verwandelte sich Sao Paulo in eines der typischen Symbole einer industriellen Konsumgesellschaft *„arm aber modern, heterogen und tief ungleich".*[343] *(eigene Übersetzung)*

Zwischen 1960 und 1970 wanderten ungefähr 2 Millionen Personen auf der Suche nach Arbeit nach Sao Paulo. Ab den 1970er Jahren dagegen ist der Beginn der Umkehrung des Zentralisierungsprozesses der Industriebetriebe erkennbar. Ursachen dafür sind u.a.: Verkehr und Stau, höhere Arbeitslöhne, hohe Bodenpreise sowie legale Restriktionen in den verschiedenen zentralen Gemeinden.[344] Die Migrationen in der Region präsentierten in den 1980er Jahren eine neue regionale Dynamik zwischen den Gemeinden von Sao Paulo und den regionalen Subzentren. Diese Neuteilung in der Region führte zu neuen Eigenschaften der Agglomeration, insbesondere bei der Wiederholung des peripheren Musters in den metropolitanen Gemeinden. Zwischen 1965 (urbane Fläche 745 km2.) und 1990 (1.765 km2.) dehnte sich der ungeordnete Verstädterungsprozess über 1.021 km2 ländliche Flächen aus. Bis 2004 hatte sich die Agglomeration auf 2.139 km2 ausgedehnt.

Man könnte behaupten, dass dieses schnelle Wachstum von der Vermehrung der informellen Armenviertel verursacht wurde, was die Unterschiede zwischen Nachfrage und Angebot von Sozialwohnbaulösungen zeigt. Aus

341 Vgl. Ebd., 35.
342 Vgl. Ebd.
343 Vgl. T. P. d. R. Caldeira und C. Solans, 2007 Ciudad de muros, Serie Culturas. Barcelona: Gedisa, 59.
344 Vgl. Bernardes da Silva Adriana, „Dinámicas metropolitanas en la era de la globalización: la promoción inmobiliaria para empresas en la ciudad de São Paulo" 47.

dieser Abweichung wächst ein Konzept der Verstädterung ohne Stadt, sowohl im politischen Sinne, als auch als Kontrolle der illegalen Siedlungen und das Angebot an Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen. In diesem Zusammenhang konzentrieren sich Finanz, Beratungsfirmen und andere Aktivitäten des tertiären Sektors im Zentrum der Agglomeration.

Im Vergleich zum lateinamerikanischen Durchschnitt sind die Disparitäten in Brasilien sehr hoch.

„Sao Paulo's economic elite avoid the city's infamous jams and car-jackings in favour of journeying by helicopter (there are 240 helipads compared to New York's 10) and travel around its opulent Daslu mall in golf carts." (...) „Brazil's elites, in place since colonial times, have remained above reproach throughout its modern history, under both dictatorship and democracy, and have long enjoyed security from commonplace criminality. The rise of gated communities in Brazil therefore is a manifestation of a growing middle class, which in itself would ordinarily be taken as a sign of progress and not for the structural deficiencies that prevent wider economic and social mobility."[345]

Alphaville (1970) ist ein außergewöhnliches und früheres Beispiel der „gated communities" in Sao Paulo. Ursprünglich wegen der zunehmenden Unsicherheit und neuer Planungsstrategien in der Region entstanden, ist Alphaville eines der ersten und bekanntesten Projekte dieser Art, nicht nur in Sao Paulo, sondern in der Welt. Das Projekt entstand 23 km westlich von der Kernstadt entfernt. In 2007 zählte die "Kleinstadt" 20.000 Wohnhäuser in 33 Zonen verteilt. Sie zählt 2.300 Betriebe, verfügt über ihre eigene Universität und beschäftigt ungefähr 150.000 Handels- und Hausarbeiter. In einer unsicheren Stadt wie Sao Paulo ist Alphaville ein Sonderfall. Mit 30.000 Einwohnern zählt Alphaville einen bewaffneten Wachmann je 30 Einwohner. Seit 1995 wird die Kleinstadt von der Firma Alphaville Urbanismo verwaltet. Diese Firma stellt alle nötigen Stadtwerke zur Verfügung und benutzt keine öffentlichen Stadtwerke von Sao Paulo. Außerhalb der "Residence fees" (Hausverwaltungsbeiträge), vertrauen die Einwohner auf private Erziehung und Gesundheitswesen, womit Alphaville weit über dem erreichbaren Niveau der durchschnittlichen brasilianischen Familie liegt. Die Firma hat ihre Entwicklungen auch in anderen Regionen Brasiliens fortgesetzt. Viele dieser Projekte zählen über 1.000 Wohneinheiten, und besitzen ihr eigenes Bürogebiet, mit shopping mall, Hotels, Schulen usw.

„Without city governance, ironic given Brazil's ‚ungovernable' society in ungated areas, residents are required to participate in communal affairs through regulatory committees. Alphaville's founders Albuquerque and Takaoka believe the concept has been a proven success, so much so that they now plan to extend it to lower income Brazilian families in new affordable in-fill developments amid Brazil's metropolises elsewhere. Not unsurprisingly given Godard's 1960s masterpiece of the same name, Alphaville has now lent itself to cinematic depiction with a bruising satire by young Brazilian director Paulo Caruso's short film, which performed well at festivals in 2007."[346]

In den 1980er Jahren durchlebte Brasilien eine wirtschaftliche Krise, welche zwar die Großstädte erreichte, nicht aber kleinere Städte. Im Fall von Sao Paulo hat die Krise den „Estado" von Sao Paulo getroffen, nicht aber seine kleineren Städte, die weiter gewachsen sind. Dies hatte große Folgen bezüglich der Verteilung des BIPs in der Region. 1980 trug Sao Paulo 60% des BIP des Staates bei, 8 Jahre später nur noch 41%.[347]
Neben diesen Ereignissen zeigt sich in den 1990er Jahren eine neue Struktur der Segregation als Folge wachsender Gewalt und Unsicherheit, wodurch sich die oberen Sozialschichten in zurückgezogene Stadträume einsperren. In Sao Paulo wuchs die Eigentumskriminalität 1994 auf 2.339 Verbrechen pro 100.000 Einwohner. Allerdings

345 A. Stevens und E. Fracaroli, „Sao Paulo's Alphaville gated community -an early answer to middle-class insecurit" (2007).
346 Ebd.
347 EMPLASA (Empresa Paulista de Planjeamiento Metropolitano SA 1980, 1988 in Meyer, Grostein, und Biderman, Sao Paulo Metropole.

erhöhte sich die Kriminalität in 1983 bereits um 26,78 und 1994 um 33,4%.[348] In den eleganten Bezirken Sao Paulos, „Jardins" genannt, zeigte sich eine Vermehrung von Wohnhochhäusern für die oberen Sozialschichten, welche ihre Häuser gegen Wohnungen gewechselt haben, um die Privilegien des Zentrums nicht aufgeben zu müssen. Aber die Stadtflucht der mittleren und oberen Sozialschichten in die Gebiete des Ostens und Südostens der Agglomeration war größer, was die Struktur dieser stark transformiert hat.

Auch wenn die Ausdehnung der verstädterten Fläche nicht homogen ist, oder eine gewisse Richtung hat, reproduziert sich trotzdem die zentrische Struktur der Kernstadt in der Region. In bestimmten Fällen konsolidieren sich Verstädterungsvektoren, welche die wirtschaftliche Dynamik der industrialisierten Gemeinden begleiten. Andere Gemeinden konsolidieren sich als Schlafstädte der niedrigen Sozialschichten und ziehen Aktivitäten an, welche früher im Zentrum waren. Es herrscht eine extensive prekäre Verstädterung. Verschiedene Regierungen haben irreguläre Grundstücke zur Verfügung gestellt und sogar riesige Wohngebiete gebaut, welche von der Struktur der Stadt komplett getrennt sind. Studien der 1960er und 1970er Jahre weisen darauf hin, dass sich die Stadt zu diesem Zeitpunkt in Richtung Westen ausdehnte, heutzutage auch nach Südwesten und Süden.

Der Süden der Region wurde im Ausdehnungsprozess wegen des dort lokalisierten Arbeitsangebot in der Industrie sowie im Dienstleistungssektor bevorzugt. Dies förderte auch die Entstehung von Armenvierteln.

Zuerst dehnte sich die Gemeinde von Sao Paulo, dann der „ABC Grande" bis in die 1980er Jahre so weit aus, dass die Nachhaltigkeit der Region gefährdet wurde. In diesem Zusammenhang entstanden die Probleme des zeitgenössischen Verstädterungsprozesses: die prekäre und informelle Besiedlung von Naturschutzgebieten. Diese peripheren Schlafgemeinden haben eine Distanz von 20 bis 40 km. zum Zentrum. Alle diese Faktoren trugen zur Bildung eines peripheren Ausdehnungsmusters von Sao Paulos und der Überschreitung der administrativen Grenzen bei, die der eigentlichen Wachstumslogik der Stadt gar nicht entsprechen.

348 Vgl. Caldeira und Solans, Ciudad de muros, 141.

2.4.6 Gated communities, Folge der Kriminalität oder Globalisierungstrend?

Die mittleren Sozialschichten sind gegenüber den vorher genannten Transformationen besonders empfindlich gewesen, wie Caldeira behauptet; die mittleren Sozialgruppen haben ständig versucht, die Unterschiede zwischen ihnen und den niedrigeren Gruppen bei zu behalten. Früher ist es einfacher gewesen, denn es reichte angemessene Kleidung und ein komfortables Haus in einem ruhigen Viertel. Aber die Verbreitung des Konsummarktes für neue Sozialgruppen, die wirtschaftliche Krise, welche die Kaufkraft verringerte, und die Veränderungen in den oben genanten Vierteln verursachten in den mittleren Sozialschichten ein soziales Unsicherheitsgefühl. In anderen Worten: sie hatten Angst ihren Platz in der sozialen Hierarchie zu verlieren. Um diesen Platz nicht zu verlieren schaffen sie auf unterschiedliche Weise soziale Distanz. Die Distanz kann zum Beispiel physisch sein, wie Mauern und Gitter, die einen privaten Grundbesitz klar differenzieren und das Sicherheitsgefühl einfach stärken. Aber die „geringschätzende Konzeptionen“ gegen den Armen erfüllt auch eine bestimmte Funktion. Sie schafft eine „Symbolische Mauer“, die Grenzen anzeigt, verschiedene Kategorien unter sich ausschließt und ihre Vermischung vermeidet.[349]

Die Kontrolle der Grenzen zwischen den verschiedenen sozialen Stellungen ist ein entscheidender Faktor, wenn man über Unsicherheit spricht. Diese Kontrolle wird nicht nur von den Eliten ausgeübt, sondern von allen Sozialgruppen. Die ärmeren Gruppen führen Selbiges mit den Bewohnern von „Favelas oder Slums“ durch. Für alle Sozialgruppen ist es schwierig Veränderungen zu akzeptieren, die ihre Lebensqualität verschlechtern. Andererseits ist es für die oberen und mittleren soziale Gruppen schwer zu akzeptieren, dass die Veränderungen der letzten Dekaden es trotz des Abschwunges den Arbeitergruppen ermöglicht hat, ihre Verhaltensmuster zu verändern und in die Konsumgesellschaft einzutreten.[350] In diesem Zusammenhang wird klar, dass die Trennung zur Beibehaltung der sozialen Unterschiede umso „raffinierter“ wird je näher sich die Sozialgruppen kommen. Dementsprechend ist es im Diskurs der Unsicherheit notwendig, unter Angst vor der Kriminalität und Angst vor dem Anderen zu unterscheiden.
In der Grundkonzeption der sozialen Ordnung werden Autorität, Institutionen, Berechtigung und Kontrolle als Waffen gegen das „Böse“ gesehen. Wenn die Kriminalität steigt, werden die öffentlichen Institutionen beschuldigt und die Bevölkerung verlangt mehr Autorität. Aber wenn der Schutz der Bevölkerung durch diese Autorität nicht gewährleistet wird, fühlt sich die Bevölkerung berechtigt, sich selbst zu schützen.[351] Caldeira nach ist sowohl die soziale als auch die räumliche Segregation eine wichtige Eigenschaft der Städte. Die Regeln, die den urbanen Raum organisieren, sind hauptsächlich Muster der sozialen Differenzierung und Trennung. Diese Regeln ändern sich mit der Zeit und mit der Kultur. Im Fall von Sao Paulo spricht Caldeira von drei wichtigen Formen der Segregation, die im 20 Jh. stattfanden: Die Erste fand vom Ende des 19 Jh. bis in die 1940er Jahre statt und hat eine konzentrierte Stadt produziert, in welcher die verschiedenen Sozialgruppen engere Gebiete bewohnten und die Segregation durch die Art der Wohnungen stattfand. Die zweite Form, „Zentrum - Peripherie“ fand zwischen 1940 und 1980 statt. In dieser Form lebten die verschiedenen Sozialgruppen getrennt. Die höheren und mittleren Schichten lebten in den zentralen Vierteln, in den 1970er Jahren oft in Wohnhochhäusern. Die niedrigeren Schichten lebten in prekären Gebieten, und oft selbstgebauten Häusern, in einer infrastrukturarmen Peripherie. Dieses Segregationsmuster wurde vom Verkehrssystem „Auto und Omnibus“ unterstützt und wurde im gleichen Zeitraum verstärkt, in dem Sao Paulo und seine metropolitane Region zum Industriezentrum Brasiliens wurde. Seit den 1980er Jahren ist eine neue Form der Entwicklung zu erkennen, welche die Stadt und ihre Region stark verändert hat. Das Zentrum- Peripheriemuster überlagernd generieren die aktuellen Transformations- Räume, in denen

349 Vgl. Ebd., 87.
350 Vgl. Ebd., 93.
351 Vgl. Ebd., 112.

die verschiedenen Sozialgruppen einander oft sehr nahe leben, aber durch Mauern und Sicherheitstechnologien getrennt werden. Das wesentliche Instrument dieses neuen Musters ist, was Caldeira „enclaves fortificados“ nennt (Gefestigte Enklaven). Es handelt sich um privatisierte und bewachte Wohn-, Konsum-, Freizeit- und Arbeitsräume. Die prinzipielle Rechtfertigung für ihre Entwicklung ist die Angst vor der Kriminalität.[352] Diese Wohnorte befinden sich normalerweise in nicht zentralen Gebieten, da sie große Grundstücke benötigen, die eher in peripheren Gebieten zu finden sind.

In den 1990er Jahren wurden die „enclaves fortificados“ zur beliebtesten Wohnmöglichkeit der oberen soziale Schichten.[353] In Gemeinden der Region von Sao Paulo, wie z. B Santana do Parnaíba befinden sich Projekte, die eine neue Suburbanisierungsphase von Sao Paulo aufzeigen. Ihr Wachstum entspricht nicht dem traditionelle Zentrum-Peripherie Wachstum Sao Paulos, oder der US amerikanischen Suburbs der 1950er und 1960er Jahre, sondern einer neuen Suburbanisierungsart der 1980er und 1990er Jahre, in welcher Wohn- und Dienstleistungsaktivitäten zusammenkommen.[354] In der Region von Sao Paulo werden die „enclaves fortificados“ nicht vertikal, sondern horizontal gebaut. Es handelt sich hier um Gruppen von Einfamilienhäusern, und nicht von Hochhäusern, die ummauert sind. Heutzutage sind diese nicht nur in der Region von Sao Paulo zu finden, sie sind in den reichsten und industrialisierten Gebiete des ganzen „Estado“ zerstreut. Eine der ältesten und bekanntesten Enklaven ist das bereits erwähnte Alphaville, welches nicht nur Wohnhäuser, sondern auch shopping centers und Büroanlagen besitzt. Alphaville wurde nach dem berühmten Film von Godard über eine imaginäre Stadt in einer von der Technologie dominierten Zukunft benannt. Zusammen mit anderen Projekten wie Aldeia da Serra und Tamboré in den Gemeinden von Barueri und Santana do Parnaíba, wurde die Region als „edge city“ stark vermarktet und stellt echte Widerspiegelung der neuen Art der US-amerikanischen Suburbanisierung dar.[355] Die „gated communities“ der 1980er und 1990er Jahre bestimmen den Suburbanisierungsprozess Sao Paulos, auch wenn dieser Prozess noch nicht so verbreitet ist wie in den US-amerikanischen Städten.[356]

„Die Wohnung“ (la vivienda) enthält für die verschiedenen Kulturen und Sozialgruppen wichtige Symbole und modelliert individuelle Sensibilitäten.[357] (siehe auch Habitat und Wohnen in Punkt 1.2.3.4) Durch die Wohnung erhält der Mensch auch sozialen Status und das Zuhause wird zu einer Art öffentlicher „Vorstellung“. Die Wohnung erfüllt private und öffentliche Forderungen, da es beide Sphären verbindet. Die Wohnungen der niedrigen Sozialgruppen sind entweder selbstgebaute Häuser oder Sozialwohnungen, die oft den Lebensanforderungen der Bevölkerung nicht entsprechen, die aber zum wichtigsten Lebensprojekt werden und dementsprechend ihre finanziellen Ressourcen für viele Jahre verbrauchen. *„Mit dem Selbstbau entwickelt die Bevölkerung einen Diskurs, mit dem sie über sich selbst und ihre Stellung in der Gesellschaft spricht.“*[358] *(eigene Übersetzung).* Für diese Sozialgruppen existiert für den Kauf einer Wohnung keine besondere Werbung. Entweder wird sie selbstgebaut oder die Werbung für die zu kaufenden Wohnungen ist gering und einfach. In den mittleren und höheren Gruppen ist es anders. Die Entscheidung wird von der Immobilienindustrie und ihre Werbung, die vor allem Status verkauft, stark geprägt. Diese neue Werbung hat das Konzept des Wohnens und der Wohnung neu definiert und beinhaltet laut Caldeira fünf grundlegende Elemente: Sicherheit, Isolierung, soziale Homogenität, Ausstattung und Dienstleitungen.[359] Das Bild, das den höchsten „Status“ vermittelt ist das des abgeschotteten isolierten Hauses in einer sicheren und ausgestatteten Umgebung, in der man von der Stadt geschützt und unter seinesgleichen ist.

352 Vgl. Ebd., 257.
353 Vgl. Ebd., 295.
354 Vgl. Ebd., 307.
355 Vgl. Ebd., 308.
356 Vgl. Ebd., 318.
357 Vgl. Ebd., 320.
358 vom Original übersetzt. Ebd.
359 Vgl. Ebd., 321.

Leider stellt die Unzulänglichkeit der verfügbaren und vergleichbaren Informationen die Haupteinschränkung der Analyse der urbanen Unsicherheit in den lateinamerikanischen Metropolen und ihres Vergleichs untereinander dar.

2.4.7 Suburbanisierung: Ähnlichkeiten und Unterschiede

Die in dieser Arbeit dargestellten globalen, nationalen, lokalen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Dynamiken, die seit den 1980er Jahren die Suburbanisierungstrends der lateinamerikanischen Metropolen beeinflusst haben und beeinflussen, können nach Plöger in vier wesentlichen Einflussfaktoren erfasst werden:

(...)" Die nachstehende Übersicht stellt einen Versuch dar, die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Herausbildung der aktuellen Stadtstrukturmuster in Lateinamerika zu erfassen:"[360]

- „Globale Einbindung: Die Einbindung der Metropolen in das Netz globaler Kapital- Handels- und Informationsströme ist von unterschiedlicher Quantität und Qualität. Zugleich variiert die Fähigkeit der Städte, darin wettbewerbsfähig zu sein. Während Metropolen wie Sao Paulo oder Mexiko Stadt im System der „global cities" den Rang von Beta-Weltstädten einnehmen und Buenos Aires, Santiago und Caracas immerhin noch zu den Gamma-Weltstädten gehören, werden für andere Metropolen, darunter Lima, lediglich Ansätze zur Weltstadtbildung erkannt" [361]

- „Umfang der Strukturanpassungsannahmen: Obwohl in allen größeren Staaten Lateinamerikas Strukturanpassungspolitiken zur Bekämpfung der Wirtschaftskrisen eingeführt werden, variiert der Umfang der Maßnahmen z.T. erheblich. Daraus ergeben sich zum Beispiel unterschiedliche Möglichkeiten des Staates, Einfluss auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung zu nehmen."[362]

-" Auswirkungen der Wirtschaftskrisen: Nahezu alle Staaten Lateinamerikas wiesen während der „verlorenen Dekade" der 1980er Jahre ein negatives Wirtschaftswachstum auf. Die Auswirkungen fielen in den einzelnen Ländern jedoch unterschiedlich aus. Trotz günstigerer makroökonomischer Daten in den 1990er Jahren, bleibt die Situation vielerorts instabil. Die Staaten bleiben in der Regel äußerst anfällig, wie exogen verursachte Krisen immer wieder aufzeigten."[363]

- „Effizienz der lokalen Verwaltung: Wie Beispiele aus Porto Alegre, Curitiba oder Bogotá zeigen, können städtische Behörden trotz geringer finanzieller Spielräume über innovative und integrierte Lokalpolitik zu einer Verbesserung der Lebensqualität beitragen. Ineffiziente Behörden, administrative Zersplitterung und eine mangelnde behördenübergreifende Abstimmung verstärken hingegen ungeordnete Stadtentwicklungsprozesse. Dadurch wird eine gesamtstädtische Integration erschwert."[364]

Auch wenn die oben genannten und in diesem Dokument diskutierten Einflussfaktoren die Stadtstrukturen der lateinamerikanischen Metropolen geprägt haben, heißt es nicht, dass diese Städte gemeinsamen Entwicklungspfaden folgen.

Dennoch ist es nach Janoschka und Glasze möglich die in dieser Arbeit dargestellte wissenschaftliche Diskussion der Suburbanisierung in Lateinamerika und die Entstehung von „gated communities" in drei Diskursen zusammenzufassen. [365]

1) Globalisierung und Dualisierung der Metropolen und ihre Strukturen
2) Zunahme der Kriminalität in den genanten Metropolen
3) Privatisierung der öffentlichen Räume

360 Plöger, Die nachträglich abgeschotteten Nachbarschaften in Lima (Peru) eine Analyse sozialräumlicher Kontrollmassnahmen im Kontext zunehmender Unsicherheiten, 61.
361 Beaverstock et al 1999 in Ebd.
362 Ebd.
363 Ebd., 62.
364 Ebd.
365 Vgl. Ebd., 59.

2.4.7.1 Suburbanisierung und „gated communities"

Der Suburbanisierungsprozess der Metropolen ist in ganz Lateinamerika homogen gewesen. In Städten wie Santiago, oder Buenos Aires hat er unter dem Einfluss des europäischen Stadtbildes früher stattgefunden. Doch heutzutage nähert sich Buenos Aires eher an die US-amerikanischen Metropolisierungsprozesse an, die in anderen lateinamerikanischen Metropolen wie Mexiko City, Santiago, Sao Paulo u. a. offensichtlich sind, und nicht an die europäischen Wachstumsmuster, für die sich die Stadt charakterisiert hatte. Sao Paulos Struktur wird oft als ein peripheres Muster identifiziert, bei dem die wirtschaftlichen Faktoren im Prozess der wirtschaftlichen Ausbreitung innerhalb der Peripherie stattgefunden haben.

Mann kann zwischen zwei Städtegruppen unterscheiden:
1) Städte mit einer stark polarisierten Stadtstruktur wie Santiago oder Bogotá. Die Studien stellen Santiago als eine deutlich polarisierte Stadt im Vergleich zu anderen lateinamerikanischen Metropolen dar. Dementsprechend ist die Explosion der "gated communities" viel geringer als in anderen Metropolen wie Buenos Aires, Sao Paulo oder Mexiko City, wo die Vermischung unterschiedlicher Gruppen einen Rückzug der hohen Schichten hinter hohe Mauern auslöst.
2) Städte mit einer relativ homogenen Stadtstruktur wie Mexiko City und Sao Paulo. Für den Fall von Mexiko City ist die Hypothese der Existenz einer eindeutigen Polarisierung der Stadtstruktur unhaltbar und die verschiedenen Sozialgruppen teilen eher die Stadtgebiete. Nicht polarisiert bedeutet jedoch nicht gleichzeitig integriert. Wenn in Mexiko City oder Sao Paulo die reicheren und ärmeren bestimmte Viertel teilen, bedeutet dies nicht, dass sie integriert wohnen. Mauern und Sicherheitskontrollen trennen in diesen Fällen die verschiedenen Sozialgruppen. In Lima geschieht es ähnlich. Es dominiert der Typ der nachträglich und informell abgeschotteten Nachbarschaften. Nicht die Immobilien und Baufirmen, sondern die Bewohner, meistens in Nachbarschaftsvereinigungen organisiert, sind diejenigen, welche die Segregation verursachen. Die suburbanen „gated communities" der hohen und mittleren Schichten spielen in Lima noch keine wichtige Rolle und werden vielleicht auch keine spielen, da die Ausdehnung der Stadt durch ihre geographische Lage und existierende informelle Siedlungen erschwert wird.

Man kann zwischen zwei Suburbanisierungsrichtungen unterscheiden:
1) Die Siedlung der Unterschichten: Die Unterschichten finden keine Wohnmöglichkeiten und kein Land in den innerstädtischen Bereichen und besiedeln daher periphere Gebiete, normalerweise unproduktive, schlecht gelegene und schlecht verbundene sowie Risikogebiete wie zum Beispiel Flussufer, Steinbrüche oder Zonen mit Bergrutschgefahr.
2) Die Suburbanisierung der Eliten und Mittelschichten und die „gated communities", ein Phänomen, das schon seit langer Zeit stattfindet, aber erst ab der 1990er Jahren offensichtlich geworden ist.

Die Regionen der genannten Metropolen charakterisieren sich durch ihr rasantes Wachstum an der Peripherie im Vergleich zu den innenstädtischen Bereichen. Die ständige Erweiterung der peripheren Zonen ist eine weitere Antriebskraft der physischen metropolitanen Ausdehnung. Das wird als eine der Eigenschaften der postindustriellen Stadt erkannt und als graduelle Annahme eines räumlichen Modells ähnlich dem von Los Angeles, nämlich „urban archipielago", bezeichnet. Diese neue Konfiguration der „extended metropolitan areas" ist oft weder auf die Inkorporierung neuer Zonen beschränkt noch auf die Verbreitung der Verbindungsachsen, sondern beinhaltet die Umsiedlung des Wohnens, der Industrien, Büroflächen und anderer Aktivitäten in die Peripherie und weiter in die metropolitanen Regionen. In der Nähe von Sao Paulo, Mexiko City und Buenos Aires lokalisierten sich in den suburbanen Gebieten bereits ab den 1980er Jahren große Industrien wie Autozulieferfabriken, wo vorher

Wohngebiete dominierten. Bis zu dieser Zeit kann bestätigt werden, dass die oberen sozialen Schichten Großteile der Peripherie besiedelten. Das Schema, in dem die Eliten sich in innerstädtischen Gebieten lokalisieren, in der Nähe von wichtigen Funktionen wie Büro und administrativen Zentren, während die armen Schichten sich wie in den meisten vorindustriellen Städten am Rand der Städte lokalisieren, wird von den lateinamerikanischen Metropolen nicht genau gefolgt. Dieser Prozess ist heutzutage nicht homogen, es handelt sich nicht mehr um die homogene Ausdehnung der Kernstadt, sondern eher um die Entstehung neuer peripherer Zentren, welche mit der Kernstadt verbunden sind.

Mit Ausnahme weniger Beispiele, vorwiegend Mexiko City und Sao Paulo, dominiert im Allgemeinen in den Suburbanisierungsprozess der lateinamerikanischen Metropolen noch die Monofunktionalität. In Städten wie Bogotá oder Lima werden abgesehen von Wohnen, Grünflächen und Sportanlagen keine weiteren Aktivitäten in die Peripherie gebracht. Shopping malls sind zwar auch in suburbanen Gebieten situiert, sind aber aufgrund der unterschiedlichen Maßstäbe meist nicht Teil dieser Projekte. Man kann zwischen zwei Typologien von „gated communities“ unterscheiden:

1) Monofunktionale kleine „gated communities“, mit Grünflächen und Sportanlagen. Letztere können 2, 5, 10, 20, 100 oder mehr Wohneinheiten zählen, wie im Fall von Bogotá (siehe Punkt 3.5.3.1)

2) Private Kleinstädte wie zum Beispiel Nordelta (Buenos Aires) für 80.000 Bewohner kalkuliert, für die, Infrastruktur und Anlagen einer Kleinstadt privat geschaffen werden.

Im ersten Fall besteht immer noch eine tägliche Verbindung mit der Kernstadt und ihrem Angebot. Dementsprechend entsteht normalerweise der Bedarf, Infrastruktur nachträglich in der Peripherie der Stadt zu bauen. All dies führt zur Metropolisierung der Stadtregionen mit neuen Einkaufhäusern, Schulen, Krankenhäusern, business centern usw. Das führt zur schnellen Ausdehnung ins Umland und hat das Bedürfnis nach großen Investitionen. Wenn es um die mittleren und oberen soziale Schichten geht, sorgt der Markt für Letztere. Im Fall der niedrigen Schichten stellt dies eine große Herausforderung an den Staat dar, diese neuen Gebieten zu versorgen.

Die Verbindungen werden hauptsächlich durch das Auto ermöglicht. Neue Verkehrsachsen und das Auto verbinden die neuen Suburbs mit dem Stadtzentrum. Bei den unteren Schichten, die kein Auto besitzen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit müssen, bedeutet dies mehrere Stunden Fahrt. Das Straßennetz verstärkt Letzteres. Die Absonderung der verschiedenen Transportmöglichkeiten und die Unterscheidung zwischen Besitzern und Nichtbesitzern verstärkt die räumliche Segregation der Nutzungen und der Bevölkerung.

Was wird unter „gated community“ verstanden?

Auf den ersten Blick kann man drei Arten von „gated communities“ unterscheiden:

- Wohnhochhäuser, normalerweise in der Stadt gelegen
- Einfamilienhäuser, normalerweise in suburbanen Gebieten gelegen
- „Resorts“ mit Ferien oder Wochenendewohnungen

Die Forschung über gesperrte und bewachte „gated communities“ schließt verschiedene urbane Strukturen und Formen ein, wie zum Beispiel:[366]

- „Guetos de lujo“ Rio de Janeiro: Ribbek y Thahara 1997 und Pöhler 1999
- „Enclaves fortificados“ Sao Paulo: Caldeira 1996
- „Ciudadela“: Friedman und Goetz 1982
- „Ciudades fortificadas y ciudades amuralladas“ López 1996, Blakely und Snyder 1995 und Judd 1995.
- “Gated communities”: USA und Marketingbranche

366 M. Janoschka und G. Glaze, „Urbanizaciones Cerradas: un modelo analítico“ in Ciudades (2003), 10.

Normalerweise entspricht die legale Organisation der „gated communities nach Janoschka und Glasze folgende Gruppen:[367]

CONDOMINIOS (Kondominium): Die Besitzer sind individuelle Inhaber ihrer Wohnung, einschließlich Grundstück und gleichzeitig Besitzer eines nicht abtrennbaren Teils der gemeinschaftlichen Einrichtungen wie Straßen, Wege, Grünanlagen und sämtlicher Gemeinschaftseinrichtungen. Somit ist jeder Besitzer automatisch Mitglied der Nachbarn-Gemeinschaft.

ZIVIL GRUPPE / KOOPERATIVE: Diese ist legaler Besitzer sowohl der Wohneinheiten als auch der Gemeinschaftseinrichtungen. In diesem Fall ersteht das Individuum einen Teil des gesamten Komplexes, einschließlich des Rechts auf Benutzung der Gemeinschaftsanlagen und -flächen. Die Gemeinschaftsversammlung entscheidet über Spezifizierung der Benutzungsrechte.

AKTIENGESELLSCHAFT: Die Gemeinschaftsanlagen und -flächen sind Besitztum der A.G. Mit dem legalen Erwerb einer Wohnung oder eines Baugrundstücks wird der Erwerber automatisch zum Aktionär der A.G. Diese Art Nachbarschaft benennt sich Besitzergemeinschaft.

Da der Ursprung der Diskussion der „gated communities“ in den US amerikanischen Entwicklungen liegt, wird dieses Konzept für alle Arten von bewachten und gesperrten Wohnkomplexen übernommen. In diesem Zusammenhang heben Janoschka und Glasze hervor, dass in US-Amerika der Begriff „community“, die Grenzen der politischen Begrenzung überschreitet und gleichzeitig auch das Konzept der „Gemeinschaft“ nach dem Soziologen Ferdinand Tönnis (cfr. Blakely und Synder 1997) beinhaltet. In diesem Zusammenhang bedeutet dies eine gemeinsame Sicht sowie die Etablierung interner Reglementierungen.[368]

Unabhängig von seiner Größe wird jeder gesperrte Wohnkomplex „gated community“ genannt.
U. a. gehören folgende Eigenschaften dazu:
- Durch Mauern oder Absperrgittern von der Umgebung getrennt und normalerweise auch bewacht.
- Gemeinnützige Infrastruktur, Anlagen und Dienstleistungen
- Interne Organisation
- Das Konzept beinhaltet kleine „gated communities“ mit wenigen Wohneinheiten, bis zu private Kleinstädte wie Nordelta (Buenos Aires), mit ca. 80.000 geplanten Einwohnern.
- Die „gated communities“ sind in allen Sozialschichten verbreitet, auch wenn sie insbesondere zu einem Phänomen der hohen und mittleren Schichten geworden sind.

2.4.7.2 Globalisierung und sozialräumliche Formen

Es wird eine neue Straßenstruktur gebildet. Auf der einen Seite steht eine transnationale Elite und auf der anderen eine sozial und wirtschaftlich benachteiligte Bevölkerungsschicht. Diesen Polarisierungsprozess der Gesellschaft transformiert der urbane Raum der Metropolen. In den global verbundenen Städten bevorzugt der Markt den Bau gesperrter Gebäudekomplexe für Verwaltung, Konsum, Wohnen, Freizeit und Vergnügen der Eliten. Janoschka und Goetsze heben dennoch die Beschränkungen dieser Hypothese hervor und fragen sich einerseits, warum die „gated communities“ sich auch außerhalb von globalen Städten verbreiten und andererseits, warum sie nicht in Städten wie Tokio oder Paris so verbreitet sind. Weiters stellt sich die Frage, wie die Verbreitung von „gated communities“ in Städten ohne globale Elite erklärt werden kann. Globale Eliten existieren in den globalen Städten, sowie in den global verbundenen Städten. In diesem Zusammenhang existieren eher globale Strukturen,

367 Vgl. Ebd.
368 Vgl. Ebd., 10.

als globale Städte. Je nach Art der Verbindung und Platz in der globalen Hierarchie besitzt eine Stadt mehr oder weniger globale Strukturen. Eine berechtigte Frage wäre hier, warum die „gated communities" in Lateinamerika so verbreitet sind, wenn die Städte dort weniger global verbundene Strukturen aufzeigen und die Elite geringer ist, als in New York, Paris oder Tokio? Die Globalisierung hat die sozialen Unterschiede in Lateinamerika noch verstärkt. Da diese Unterschiede schon stärker als in den sogenannten „Globalen Städten" waren und deswegen die Unsicherheit bereits ein Thema war, haben die Verbindung von Globalisierung und Zunahme der sozialen Unterschiede sowie die Zunahme der Unsicherheit die Verbreitung der „gated communities" beschleunigt.
In den gesperrten „gated communities" scheinen sich die aktuellen urbanen Entwicklungsprozesse zu „kristalisieren". In diesem Zusammenhang entsteht eine neue Art von Stadt, die private Stadt.
„Es ist hervorzuheben, dass man in der Debatte der gesperrten „gated communities"; über die simplifizierten und generalisierten Urteile noch nicht hinwegkommen kann."[369]

In Lateinamerika streckt sich die Rede der „gated communities", als eine Folge des neoliberalen Modells aus , nicht nur weil diese durch die wirtschaftliche Regellosigkeit und tiefe Durchdringung des Kapitals möglich wurde, sondern weil sie einen globalisierten Wohnstil aufzwingt, den offenbar nur die oberen Sozialschichten annehmen können, die mit der globalen Wirtschaft in Verbindung stehen.[370] Die „gated communities" werden als Teil einer globalen Kultur verkauft und dementsprechend liegt hier ein Großteil ihres Erfolges als Marktprodukt. Insbesondere in den Entwicklungsländern vermitteln die „gated communities" ein Bild von Modernität und Globalität. Dieses Bild wird als moderne Kultur verkauft. Eine Eigenschaft des wirtschaftlichen, sozialen und strukturellen Restrukturierungsprozesses der lateinamerikanischen Metropolen ist, dass ihre peripheren Strukturen eher am Konsum von Produkten orientiert sind, und nicht an deren Produktion: Shopping Centern, Hypermarkets, Restaurants, Entertainment Centers, Bau und Verkauf von „gated communities" sind Beispiele dafür.

2.4.7.3 Kriminalität und Verbreitung der „gated communities"

Mit der Zunahme der Unterschiede zwischen den verschiedenen Sozialschichten, die durch die Globalisierung noch verstärkt werden, wird die Unzufriedenheit der Bevölkerung immer größer und die Segregation immer stärker. Es ist noch nicht geklärt, ob die erhöhte Kriminalität an sich der Hauptgrund für den Umzug in die „gated communities", oder ob die Suche nach Homogenität und die Trennung von den anderen Sozialgruppen hauptverantwortlich dafür ist. In diesem Zusammenhang wird die Entstehung von bewachten, ummauerten und gesperrten „gated communities" oft durch die Zunahme der Unsicherheit und Kriminalität erklärt. Aber die „gated communities" können nicht nur durch den Diskurs der Kriminalität erklärt werden. In den meisten Fällen ist diese nicht der Hauptgrund für die Kaufentscheidung einer Wohnung in einer „gated community".[371]
Die verschiedenen Studien über die genannten Metropolen weisen auf eine Erhöhung der Segregation, der Kriminalität und Unsicherheit in den 1990er Jahren hin, wodurch die Segregationsmuster im Rahmen der Globalisierung und Unsicherheit eng verbunden zu sein scheinen. Es sind zwei deutliche Arten der Segregation zu erkennen: eine räumliche Segregation, wo die höheren und mittleren Schichten in einer Richtung und die ärmeren in einer anderen Richtung wohnen. Eine zweite Art der Segregation ist die, bei welcher die verschiedenen Sozialgruppen ziemlich nah wohnen, aber durch Mauern und Sicherheitssysteme getrennt sind.
Auch wenn die Segregation des Wohnens eine tragende Rolle in der räumlichen Segregation der verschiedenen

369 Vgl. Ebd., 9.
370 Vgl. Williams, Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, 63.
371 Vgl. Janoschka und Glaze, „Urbanizaciones Cerradas: un modelo analítico" 13.

Sozialgruppen spielt, muss man betrachten, dass es mehrere Faktoren gibt, die zur räumlichen Segregation der verschiedenen Sozialgruppen beitragen. In diesem Zusammenhang kann die Trennung des Wohnens als Ursache und Folge des Teufelkreises der Segregation gesehen werden. Weiter muss man erkennen, dass die Selbsttrennung der geschlossenen Gesellschaften nur ein neuer Ausschlussmechanismus als Ersatz früherer sozial Kontrollmethoden ist, die immer in der lateinamerikanischen Stadt anwesend gewesen sind, wie Caldeira darlegt.[372] Die Trennung zwischen den Reichen und Armen ist eine alte und bekannte Realität der Städte, nicht nur in Lateinamerika, die schon vor diesen geschlossenen wohnkomplexe existierte. Weiters ist die staatliche Kontrolle schwach und es existiert oft kein Vertrauen zum Staat und seinen Institutionen. Es existiert meist nicht einmal Vertrauen zur Polizei, wobei die Gesellschaft sich eher selbst schützt, was nicht nur in den oberen Sozialschichten geschieht, sondern in alle Sozialschichten. Dementsprechend ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, dass die „gated communities" nicht ein Phänomen der oberen Schichten sind, sondern ein Modell, das auch in den mittleren und unteren Sozialschichten sehr verbreitet ist.

2.4.7.4 Öffentliche vs. private Stadt

Viele Autoren behaupten diese „gated communities" seien die Verursacher der Privatisierung des öffentlichen Raumes. Abgesehen von der Privatisierung städtischer Bereiche für die nachträglich gesperrten Nachbarschaften in Lima oder Bogotá zum Beispiel muss man in Betracht ziehen, dass die meisten „gated communites" privat entstanden sind. D.h. es handelt sich um private Grundstücke, die bestimmte Anlagen und Infrastruktur für ihre Bewohner zur Verfügung stellen, und nicht um Privatisierung städtischer Anlagen. In Fall von Lateinamerika muss auch noch betont werden, dass der Staat oft nicht die Fähigkeit und die Ressourcen hat, um die nötige Infrastruktur zu schaffen, was die privaten Entwicklungen verstärkt. Für Janoschka und Glasze eignet sich die Dichotomie zwischen öffentlichem Raum und Privatisierung des Raumes nicht, um die „gated communities" zu erklären.
Im Zusammenhang mit der Globalisierung, bei der die Rolle des Staates noch schwächer wird, werden oft andere Faktoren verstärkt wie zum Beispiel:[373]
- Die Zurücksetzung der staatlichen Leistung: d. h., der Staat wird schwächer und Infrastruktur und Versorgung in der Stadt werden immer schlechter, was die Lebensqualität der Bevölkerung verschlechtert. In dem Fall der „gated communities" übernehmen diese die Verantwortung.
- Die Deregulierung des Immobilienmarktes. Die Deregulierung des Bodenmarktes und die fehlende Stadtplanung, sowie der Wohnungsbau, bringen die Zunahme der Freiheit des Immobilienmarktes und der privaten Investitionen. Nicht der Staat, sondern der Markt wird hier zum Stadtplaner.
- Die Transformation eines Hierarchischen zu einem „minimalen Staat".

Die Deregulierung und Privatisierung der öffentlichen Leistungen hat den Einfluss des Staates bei der Stadtplanung verringert. Für die lokalen Regierungen wird es fast unmöglich, die Stadtplanung zu beeinflussen. Wenn die Stadt ihre administrativen Grenzen überschritten hat, und dementsprechend mehr Gemeinden betroffen sind, wird es noch schwieriger, im gemeinsamen Interesse zu planen. Die Entfesselung dieser urbanen Dynamiken folgen den im ersten Teil dieser Arbeit dargestellten Faktoren (wirtschaftliche Liberalisierungspolitiken und Deregulierung der Stadtplanung, weiterhin ist es billiger an der Peripherie zu bauen, da man Land nicht neu erschließen sondern nur bestehende Gebäude abreißen muss), wenn auch das Ergebnis in jeder Metropole unterschiedlich ist.

372 Vgl. Williams, Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, 64.
373 Vgl. Janoschka und Glaze, „Urbanizaciones Cerradas: un modelo analítico" 13.

2.4.8 Modelle der lateinamerikanischen Metropole

Im Laufe vieler Jahre hat man versucht eine Erklärung für die von der Stadt angenommene Form zu finden. Dafür hat man verschiedene Modelle und Kategorien zur Analysierung und zu theoretischen Annäherung benutzt. Auf der einen Seite hat es die Tendenz gegeben, das Wachstum aufgrund der zentralisierten oder geometrischen Modelle zu erklären, die versuchen der Form eine Ordnung zu geben, in der sich die Bevölkerung ringsherum des traditionellen, historischen, Geschäfts- und Dienstleistungszentrums organisiert (Burgess). Auf der anderen Seite hat die marxistische Theorie versucht den städtischen Prozess aufgrund der städtischen Formen, die vom Kapitalismus übernommen wurden, zu erklären.
Die meisten Modelle für das urbane Wachstum beschreiben einerseits die geographischen Muster, wie zum Beispiel die ringförmige Entwicklung, die Entwicklung verschiedener Stadtsektoren oder die Verschmelzung von mehreren Stadtkernen oder Siedlungen. Diese Beschreibungen entstanden hauptsächlich in der Wirtschaft und basieren auf Bodenpreisen und Kosten des Transports. In der Praxis entsprechen diese Modelle nicht der Realität, insbesondere in den Entwicklungsländern. Es existiert keine generelle Theorie für die Form der Städte in den Entwicklungsländern. In diesen Ländern hängt das physische Wachstum der Städte in großem Maß von der Art der Entwicklung der verschiedenen Wohngebiete ab.

Das Wachstum der lateinamerikanischen Metropolen wird wie erwähnt unter anderem als Folge ihrer neuen wirtschaftlichen Dynamiken und der des Landes betrachtet. Schon Anfangs des 20 Jh. wurden die Bodenpreise als einer der Faktoren identifiziert, der die Ausdehnung der Städte verursacht. Thünen merkte schon Mitte des 19. Jh., dass der Wert der Bodenpreise erhöht wird, wenn der betreffende Grund Teil der Stadt wird. Aber *(...) „das einfache Bodenrentenmodell erfährt in der Realität vielfache Abwandlungen. So kann i. Allg. kein streng lineares Abfallen der Bodenpreise oder – Renten von Stadtzentrum zur Peripherie der jeweiligen Stadt angenommen werden.“*[374]

Ratcliffe (1925) betrachtete die Transportkosten, die Gradienten der urbanen Rente, der Boden für Wohnen und die Konsumpräferenzen sowie die nahe liegenden Bodennutzungen als die Faktoren, die das Stadtwachstum verursachen. Burgess (1929) übernahm diese Faktoren in der Entwicklung seines ringförmigen Modells und der konzentrischen Zonierung der Bodennutzungen. Manche Experten wie Clark (1947) identifizierten die Wohnviertel als Wachstumsfaktoren der Städt. Hyot (1939) bemerkte, wie in den US- amerikanischen Städten die Eliten Wohnviertel in der Peripherie sind, wenn auch nicht in der ganzen Peripherie. Und wie diese sich entlang der Hauptverkehrsachsen niederlassen. Diese periphere Entwicklung zieht andere Entwicklungen, wie die Entstehung von neuen Bürogebäuden, Banken und Handel nach sich. In diesem Zusammenhang wird der Einfluss des privaten Sektors auf das Wachstum der Peripherie offensichtlich. Hervorzuheben ist Hyots Beschreibung eines Sektorenmusters der Stadtentwicklung. Harris und Ullman schlugen 1945 vor, dass sich in den Städten nicht nur ein, sondern mehrere Kerne in unmittelbarer Umgebung entwickeln. [375]

Man könnte behaupten die Metropolen konzentrieren heutzutage die wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten in verschiedene Sektoren. Die Globalisierung hat mit den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Entstehung und Vernetzung dieser neuen Sektoren beigetragen. Diese neuen Sektoren befinden sich nicht mehr innerhalb der Stadtgrenzen, sondern sind in der metropolitanen Region lokalisiert. Die global vernetzten Städte besitzen heutzutage mehrere Sektoren, welche die Bedingungen für die Lokalisierung der Firmen erfüllen und global verbunden sind.
Aber wie sieht es im Fall der lateinamerikanischen Metropolen aus? Letztere Modelle entsprechen der Struktur der

374 Vgl. H. Heineberg, 2006 Grundriss Allgemeine Geographie Stadtgeographie, Paderborn: Schöningh, 118.
375 Vgl. Ebd.

lateinamerikanischen Städte nicht ganz. Deswegen versuchen mehrere Experten Modelle für die lateinamerikanische Metropole zu formulieren. Hauptsächlich kombinieren diese Modelle das konzentrische Modell der kolonialen Stadt mit der Entwicklung von Verkehrsachsen wie bei US amerikanischen Städten. Aber die schnellen Dynamiken der lateinamerikanischen Metropolen erschweren ihre Repräsentation in Modellen. Außerdem präsentieren diese Städte eine Vielfalt von Funktionen und Strukturen, die nicht in allgemeinen Modellen repräsentiert werden können.
Demnächst werden einige der vorgeschlagenen Modelle der lateinamerikanischen Stadt erklärt.

Sjoberg preindustrial city (siehe Abb.18)
In der Phase der spanischen Kolonialisierung war die Stadt durch die Richtlinien „der Ley de Indias" angeordnet. Diese diktierte das Raster mit einem Platz „Plaza" im Zentrum. Um die „Plaza herum befanden sich die Stadtregierungsbüros, die Handelsaktivitäten und die sozialen Einrichtungen. Arbeitsangebot war auch im Zentrum lokalisiert. Die Nähe zum Zentrum war ein Zeichen des sozialen Status, also wohnten hier die wohlhabenden und mächtigen Familien. Diese Art räumlicher Organisation ähnelt laut Pacione der preindustrielle Stadt, beschrieben in Sjobergs preindustrielles Stadtmodell. Dieses Modell versucht, die allgemeinen Eigenschaften der preindustriellen Stadt zu identifizieren. Er unterscheidet drei soziale Gruppen und ihre Abgrenzungen. Die Eliten lokalisierten sich im Zentrum um die administrativen und symbolischen, im Fall von Lateinamerika, kirchlichen Einrichtungen. Rundherum befanden sich die Diener der Eliten und in äußeren Gürtel die niedrigsten Sozialschichten. Ausgestoßene Gruppen lokalisierten sich in der Peripherie der Stadt. Dieses Modell wurde oft wegen seiner Simplizität kritisiert, aber es zeigt einen ersten Schritt der räumlichen Organisation der verschiedenen Gruppen.[376]

Griffin und Ford traditionelle Struktur und Modernisierungsprozess (siehe Abb.18)
Griffin und Ford schlugen 1980 ein Modell vor, das versuchte, die traditionellen Elemente der urbanen Struktur und ihre Einflüsse neuer Elemente der Modernisierungsprozesse zu beschreiben. Ford aktualisierte 1996 dieses Modell. Fords Modell charakterisiert sich für ein zentrales Gebiet, eine Handelsachse verbunden mit dem elitären Wohngebiet, und eine Serie von konzentrischen Wohngebieten, deren Wohnqualität sich nach außen immer verschlechtert. Im Gegensatz zu Burgess Modell zeigt dieses Modell eine Serie von Zonen, in denen sich Wohnqualität und sozioökonomischer Status Richtung Peripherie verschlechtern.[377]

Crowley´s organische Mischung der Nutzungen (siehe Abb.18)
Crowleys (1995) Modell trägt zum Verständnis der lateinamerikanischen Städte Insofern bei, als es die relative Abwesenheit der Regierungskontrolle der Stadtentwicklung zeigt. Dies spiegelt sich in eine organischen Mischung der Wohn-, Handels- und industriellen Nutzungen wider.[378]

Idealschema Bähr, Mertins
„Das Idealschema von J. Bähr/G. Mertins besitzt einen mehrschichtigen Aufbau durch Überlagerung von drei Ordnungsmustern in Anlehnung an die klassischen Stadtstrukturmodelle der Sozialökologie (Ring-, Sektoren- und Mehrkerne – Modelle)." (...) (...) „Das Idealschema der lateinamerikanischen Großstadt verdeutlicht weiterhin, dass die funktionale und sozialräumliche Gliederung der lateinamerikanischen Großstadt ganz erheblich durch Zuwanderungen und intraurbane Wanderungen beeinflusst wurde."[379]

376 Vgl. M. Pacione, 2005 Urban geography: a global perspective, London; New York: Routledge, 46.
377 Vgl. Ebd., 469-70.
378 Vgl. Ebd., 470.
379 Heineberg, Grundriss Allgemeine Geographie Stadtgeographie, 275.

Jüngeren Entwicklungsprozess Bosdorf, Bähr, und Janoschka (siehe Abb.18)

Bähr, Borsdorf und Janoschka erklären die (...) *„Jüngeren Entwicklungsprozesse der lateinamerikanischen Stadt, insbesondere der Metropolen und Megastädte, seit den 1990er Jahren.“*[380] Dieses Modell basiert auf der Nachfrage der Eliten und Mittelschicht nach neue Wohnorten und diesen als Träger der gegenwärtigen Veränderungen der lateinamerikanischen urbanen Form und auf der Fragmentierung der Großstädte. Die neuen Elemente des Stadtwachstums sind keine Zonen oder Sektoren, sondern Fragmente, welche Wohninseln, Produktionsinseln, Handelsinseln u. s. w sind, die durch Hauptverkehrsachsen verbunden sind.[381]

Die Vielfalt der Modelle gibt eine Vorstellung der Vielseitigkeit der Entwicklungen wie Plöger behauptet:
„Spätestens seit Mitte der 1980er Jahre divergieren die Stadtentwicklungsprozesse in Lateinamerika zunehmend. Prozesse der Ausdifferenzierung, Umstrukturierung und Überlagerung führen außerdem dazu, dass die Strukturen der Metropolen von einer größeren Heterogenität gekennzeichnet werden. Angesichts dieser Entwicklungen ist es fraglich, ob es überhaupt noch möglich ist, ein allgemein gültiges Strukturmodell für die Metropolen Lateinamerikas zu formulieren.“[382] (Jüngere Transformationsprozesse S 61 LIMA Jörg Plöder)

In der Mitte der 1990er Jahren entsprachen die neuesten Entwicklungen der Metropolen Lateinamerikas nicht mehr den oben dargestellten Stadtmodellen. Entscheidende Einflussfaktoren sind: Die Globalisierung und sozioökonomische Transformationen, wodurch sich die Tendenz zur Polarisierung zwischen den voneinander getrennten Vierteln der oberen und mittleren Sozialschichten und der ärmeren Sozialschichten abschwächt, aber zur Fragmentierung beiträgt. Letzteres geschieht bei einer Entmischung der Funktionen (wohnen, arbeiten, einkaufen usw.), was zur Fragmentierung der metropolitanen Strukturen führt.

Siehe nächste Seite Abbildung 24 Modelle der lateinamerikanischen Stadt

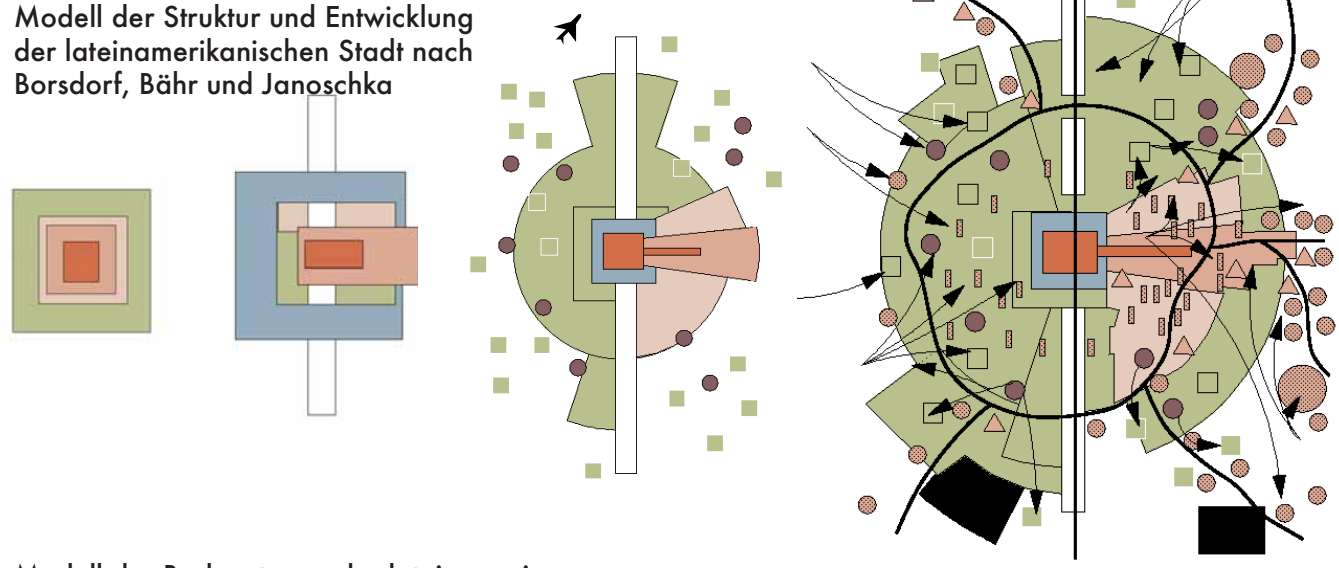
380 Ebd., 280.
381 Vgl. Ebd., 280.86.
382 J. Plöger, 2006 Die nachträglich abgeschotteten Nachbarschaften in Lima (Peru) eine Analyse sozialräumlicher Kontrollmassnahmen im Kontext zunehmender Unsicherheiten: Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Kiel.

Abb.24 Modelle der lateinamerikanischen Stadt

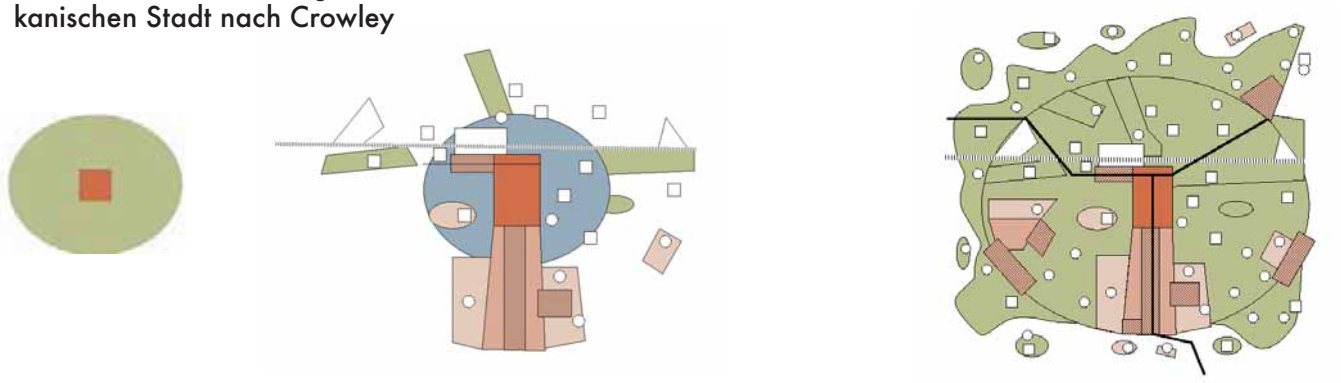
Koloniale Stadt 1550-1820 | Stadt Iin der Verstädterungsphase ca. 1920 | Stadt am Ende der Verstädterungsphase ca. 1970 | Heutige Stadtstruktur ca. 2000

Phasen nach Borsdorf, Bähr und Janoschka

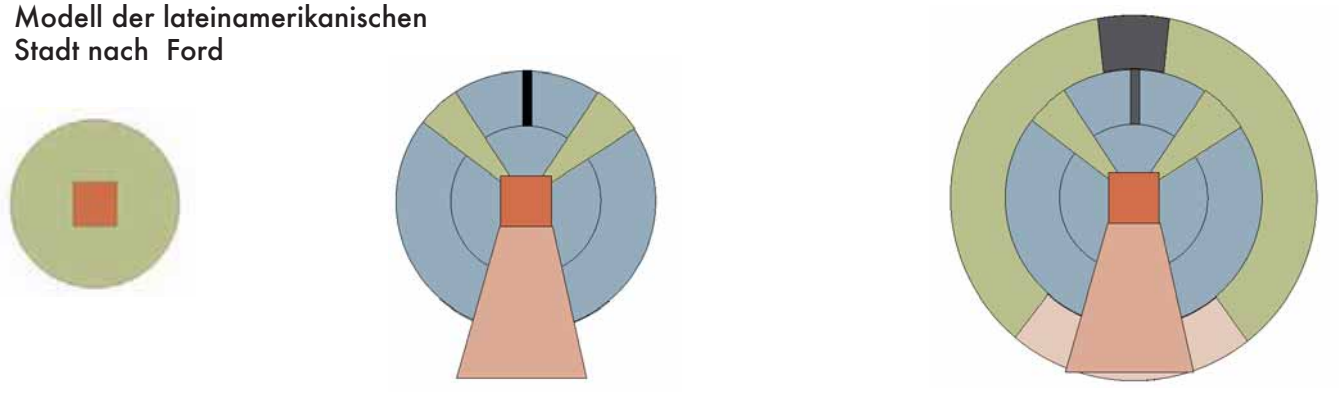
Modell der Struktur und Entwicklung der lateinamerikanischen Stadt nach Borsdorf, Bähr und Janoschka



Modell der Bodenutzung der lateinamerikanischen Stadt nach Crowley

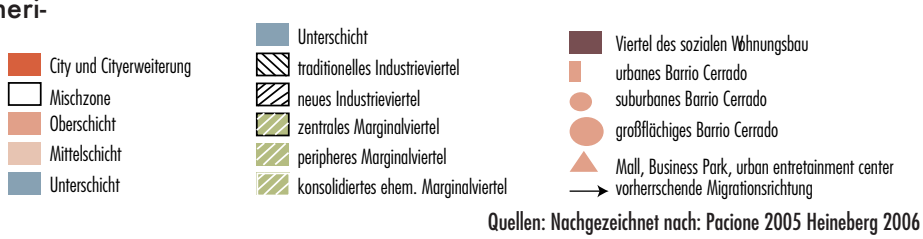


Modell der lateinamerikanischen Stadt nach Ford



Residential Patterns der lateinamerikanischen Stadt nach Sjoberg





Quellen: Nachgezeichnet nach: Pacione 2005 Heineberg 2006

Eigene Zusammenstellung

3. Suburbanisierung in Bogotá

Bogotá zählt zu den dichtest besiedelten Städten der Welt. Ihre Bevölkerungsdichte entsprach im Jahr 1993 250 Einwohner pro Hektar. In den 1970 Jahren war die schnelle und lineare Ausdehnung das Problem, aber im Vergleich zu anderen Metropolen ist diese Ausdehnung in den letzten 30 Jahren gering gewesen und die Stadt hat sich weiter verdichtet. Auch wenn Bogotá ihrer Verdichtungstendenz weiter folgt, werden die Veränderungen in der Umgebung von Bogotá: La Sabana immer offensichtlicher.

Im ersten und zweiten Teil der Arbeit wurden die Auswirkungen der Globalisierung dargestellt, welche die Metropolen und ihre Entwicklung beeinflussen. Es wurden zuerst allgemein Tendenzen identifiziert um in Anschluss ihren Einfluss auf die lateinamerikanischen Städte klarzustellen. Im vorliegenden Teil der Arbeit werden die gegenwärtigen Transformationen der metropolitanen Struktur von Bogotá und ihre Beziehung zur Globalisierung analysiert. Die Analyse beginnt mit den wesentlichen Charakteristiken von Bogotá, die mit ihrem Suburbanisierungsprozess heutzutage zusammenhängen. Darüber hinaus werden die möglichen Auswirkungen der Globalisierung dargestellt, die diesen Prozess beeinflussen. Die wichtigsten strukturellen Merkmale der Entwicklung Bogotás können in vier Phasen zusammengefasst werden: kompakte Stadt, Bildung von neuen Zentren, Verdichtung der Zentren und Übergang zu einer metropolitanen Struktur, nämlich Bogotá – Sabana. Welche Charakteristiken zeigt der Übergang Bogotás von einer kompakten Stadt zu einer „metropolitan area“ und wie beeinflusst die Globalisierung diesen Prozess?

Um diese Frage beantworten zu können werden die Dynamiken, welche von der Globalisierung beeinflusst werden, analysiert, wie z. B. die Liberalisierung der Märkte, die Dezentralisierung des Staates und die neuen Regulierungsarten der urbanen Räume, wie zum Beispiel die wachsende private Entwicklung dieser Räume. Im Mittelpunkt stehen die „gated communities“, da diese Art von Entwicklungen in der gesamten Arbeit als entscheidender Faktor der Suburbanisierung im Rahmen der Globalisierung identifiziert wurde, nämlich als Verursacher der Fragmentierung des Großraumes der Metropolen.

Der vorliegende Teil basiert hauptsächlich auf einer vor Ort durchgeführten empirischen Studie des Wohnungsmarktes in La Sabana sowie einer Serie von Luftbildern, welche für diese Arbeit aufgenommen wurden. In diesem Zusammenhang basiert dieser Teil der Arbeit auf der Suche der Antworten auf folgende Fragen:

Inwiefern dehnt sich Bogotá in seine Umgebung aus?

Welcher ist der reale Maßstab des Suburbanisierungsprozesses von Bogotá und welche Faktoren verursachen und beeinflussen ihn? In welcher Suburbanisierungsphase befindet sich Bogotá?

Welche Folgen können die Verallgemeinerung von städtischen Entwicklungstendenzen sowie die Übernahme von standarisierten Begriffen, Theorien und Planungskonzepten auf die zukünftige Entwicklung von Bogotá haben?

Nach der Analyse des Suburbanisierungsprozesses von Bogotá und der Faktoren, die diesen Prozess beeinflussen, werden die Antworten auf diese Fragen im Punkt 4.1 Trends der Suburbanisierung von Bogotá, gegeben.

3.1 Bogotá im kolumbianischen Kontext

Abb. 25 Lokalisierung Bogotá



Eigene Zusammenstellung

Um die Auswirkungen der Globalisierung in Bogotá und seinem Großraum zu analysieren, ist es notwendig, einen raschen Blick auf die allgemeinen Auswirkungen auf Kolumbien zu werfen. Ausgehend von der dritten kapitalistischen Weltwirtschaftskrise Ende der 1970er Jahre und den damit global eingeleiteten ökonomischen Veränderungen mit ihrem Einfluss auf die verschiedenen lateinamerikanischen Metropolen (siehe vorgehender Teil) soll die Entwicklung von Bogotá beleuchtet werden, um die heutige Suburbanisierung dieser Metropole zu verstehen. Es sollen nicht die weltweiten wirtschaftlichen Faktoren dargestellt werden, welche die lateinamerikanischen urbanen Wirtschaften beeinflussen und beeinflusst haben (siehe auch Teil 2), sondern es sollen die Faktoren beleuchtet werden, die Besonderheiten aufweisen oder größeren Einfluss insbesondere auf die Entwicklung des Großraums von Bogotá hatten. Dies soll dabei helfen, Ähnlichkeiten und Differenzen gegenüber anderen lateinamerikanischen Ländern zu belegen und soll als allgemeiner Rahmen für die Analyse der Prozesse im Großraum von Bogotá dienen.

Die politische und wirtschaftliche Entwicklung eines schwachen Staates in Kolumbien bis ca. die 1930er Jahre hat zur langsamen wirtschaftlichen Entwicklung im 20 Jh. beigetragen. In der ersten Hälfte des 20 Jh. erfuhr die kolumbianische Wirtschaft einen Aufschwung, der von der Krise des Jahres 1929 nur kurzfristig gestoppt wurde. Erst in der zweiten Hälfte des 20 Jh. erreichte das Land ein hohes Entwicklung- und Modernisierungsniveau, wobei gleichzeitig tiefe kulturelle Veränderungen stattfanden. Dieser Zyklus wurde aber mit einer großen Produktionskrise abgeschlossen, was zum Konjunkturrückgang im Bauwesen und bei den produktiven Handels- und Finanzaktivitäten 1999 führte.

Tabelle 4 Veränderungen der Zusammensetzung BIP von Bogotá in %

Sektor	1980	1985	1990	1995	2000
Manufaktrurindustrie	16,5%	16,8%	17,7%	18,1%	18,5%
Bau und Versorgungseinrichtungen	5,9%	6,5%	6,8%	8,3%	4,4%
Handel	8,9%	8,5%	8,2%	7,3%	6,7%
Transport	5,6%	5,4%	4,9%	5,3%	5,5%
Kommunikation	3,2%	4,6%	3,8%	4,2%	5,5%
Banken und Versicherungsdienste	10,7%	10,6%	14,6%	16,1%	15,7%
Immobilien	10,9%	12,5%	11,8%	11,9%	13,4%
Staatliche Verwaltung	13,5%	13,3%	13,5%	12,2%	12,8%
Persönliche Dienste	14,8%	14,1%	11,8%	11,3%	12,9%

Quelle: Secretaria de Hacienda Distrital, Cuentas distritales 1990-2000, Calculos Contraloría de Bogotá,

Laut Cuervo spürte man in Kolumbien, wie auch in Lateinamerika, die Grenzen des Industrialisierungsmodells durch die Importsubstitution Ende der 1960er Jahre. In den 1970er Jahren wurde die Importsubstitution durch eine Exportentwicklung von Manufaktur-Gütern ergänzt. Als Reaktion wurde die Handhabung des Wechselkurses, durch Einführung einer progressiven Abwertung geändert. Die Handelsintegration mit den anderen Andenländern wurde gefördert und es wurde die Strategie eines Wachstums mittels Diversifizierung der Wirtschaft und Export verfolgt.[383]

3.1.1 Liberalisierung der kolumbianischen Wirtschaft und Dezentralisierung

Seit Mitte der 1970er Jahre wurden Reformen eingeführt, um die Wirtschaft zu liberalisieren. Das heißt, es wurden neue Spielregeln eingeführt und die Parameter zur Steuerung der Wirtschaft wurden verändert. Die Dezentralisierung, die Modernisierung des Staates, die Öffnung des Landes für Importe und die kommerzielle Liberalisierung waren Strategien für die Liberalisierung der kolumbianischen Wirtschaft. Ins besondere zählen auch die Aufnahme von Wirtschaftsbeziehungen mit dem Rest der Welt (Öffnung), Strategie der Inneren Wirtschaftsteuerung (Liberalisierung) und Kompetenzverlagerung auf die verschiedenen Ebenen der staatlichen Gebietskörperschaften (Dezentralisierung) dazu. Anfang der 1980er Jahre begann der Dezentralisierungsprozess des Landes: Die Wirtschaftsöffnung, die Liberalisierung und die Dezentralisierung waren die Basis der tiefen sozial-ökonomischen Veränderungen, die Kolumbien in den letzten 30 Jahren des 20. Jahrhunderts erfahren hat.[384] In den 1990er Jahre wurde das Modell der Importsubstitution wiederum durch das einer wirtschaftliche Öffnung ersetzt, wobei erneut der Außenhandel den Schlüssel der Entwicklung des Landes darstellt. Allerdings hat keines dieser Modelle zum Erfolg geführt. Kolumbien beendete das 20 Jh. in einer großen Produktionskrise, welche im Jahre 1999 negatives Wirtschaftswachstum erreichte; Gründe dafür waren die Rezession der Bauindustrie sowie auch die Rezession der Produktion, des Handels und der Finanzaktivitäten.

383 Vgl. L. M. Cuervo, „Expansión metropolitana y globalización en Bogotá" in Observatorio de la economía Latinoamericana (1999).
384 Vgl. Ebd.

Mit den 1990er Jahren begann in Kolumbien eine beschleunigte Tertiarisierung der Wirtschaft. Der Anteil aus primären Sektor und Industrieproduktion ging zurück, während der Anteil der öffentlichen Dienstleistungen, Handel, Transport, Finanzen und der persönlichen und sozialen Dienstleistungen zunahm, wie die Tabelle 4 aufzeigt.
Die Öffnung der Wirtschaft bedeutet für Kolumbien hauptsächlich Import. Eine der wichtigsten Auswirkungen hatte die Öffnung auf dem Handelssektor mit neuen Infrastrukturen für diese Aktivität wie Supermärkte, Großhandelsflächen und Einkaufszentren.[385] Auch wenn die bis jetzt genannten Strategien ökonomische Ziele hatten, verzeichnete trotzdem jede einzelne Strategie Auswirkungen auf die räumliche Struktur.

3.1.2 Steigerung der Primatstruktur Kolumbien

Im lateinamerikanischen Kontext gibt es nur wenige Staaten, welche einer ausgeprägten städtischen Primatstruktur entgehen können, (Siehe Tabelle 2 Punkt 2.2) zum Beispiel Equador mit Quito und Guayaquil, Brasilien mit Sao Paulo und Rio de Janeiro und besonders Kolumbien mit Bogotá, Medellin und Cali. (Siehe auch Punkt 2.2)
In Kolumbien herrscht ein gewisses regionales Gleichgewicht, das eher auf einer relativen Ergänzung der Wirtschaft verschiedener Regionen basiert, als auf dem Wettbewerb dieser Regionen.
Die urbane Konzentration Kolumbiens in vier Städten, nämlich Bogotá, Cali, Medellín und Barranquilla ist auf die Bevölkerung- und Wirtschaftsdynamik zurückzuführen. Historisch gesehen ist Medellin die Stadt des Bergbaus, des Kaffees und der Textilindustrie. Barranquilla ist der Haupthafen der Karibik und ein wichtiges Handels- und Industriezentrum. Cali stellt die Öffnung zum Pazifischen Ozean dar und verfügt über die modernste Agrarwirtschaft des Landes (1998); der Höhepunkt dieses regionalen Gleichgewichts war zwischen 1950 und 1970 und existiert bis heute, trotz des immer stärker werdenden Zentralismus, der Bogotá zur wichtigsten wirtschaftlichen Punkt macht.[386] Die drei Hauptzentren Bogotá (7.155.052 Einw.), Medellín (2.290.853 Einw.) und Cali (2.194.695 Einw.)[387] charakterisieren sich dadurch, dass sie die lokale Wirtschaft mit der globalen verbinden, und eine große regionale Reichweite im Vergleich zu den restlichen Gebieten des Landes haben. Sie besitzen aufgrund der sekundären und tertiären Aktivitäten eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur. Obwohl diese Städte sich durch ihren relatives Gleichgewicht in ihrer Entwicklung und wirtschaftlicher und sozialer Wichtigkeit im kolumbianischen Kontext auszeichnen, verstärkt sich seit mehr als zwanzig Jahren die Stadtvorrangstellung von Bogotá vor den anderen heraus.
Die Arten der lokal-globalen Verbindungen erklären zum Teil dieses Verhalten; einerseits die exportorientierte Produktion in Bogotá, und anderseits führt der Großteil der Auslandsinvestitionen in die Industrie und den Finanzsektor in Bogotá, denn von hieraus erleichtert sich der Eintritt in den lokalen Markt.[388] Die Beziehung zwischen der lokalen Wirtschaft, in diesem Fall Bogotá, und der Globalen ist nicht direkt; sie hängt vom Typ der nationalen Verbindung mit der Weltwirtschaft ab. Die nationalen und lokalen Kontexte spielen eine entscheidende Rolle bei den Formen der lokal-globalen Vernetzung und somit bei den Auswirkungen der Weltwirtschaft auf die lokale Wirtschaft. Jedoch konnte Bogotá bisher nicht nur als Hauptstadt sondern auch ohne wirtschaftliches Übermaß das Wachstum anderer Metropolen abschwächen.[389]

385 Vgl. V. Goueset et al., 2005 Hacer metrópolis, La Región Urbana de Bogotá de Cara al Siglo XXI, Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 217.
386 Vgl. Goueset, Bogotá, nacimiento de una metrópoli: la originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX, 67.
387 DANE, „Departamento Administrativo Nacional de Estadística" (2008).
388 Vgl. Cuervo, „Expansión metropolitana y globalización en Bogotá"
389 Vgl. Goueset, Bogotá, nacimiento de una metrópoli: la originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX, 15.

Primatstruktur und wirtschaftliche Entwicklung von Bogotá

Während Regionen wie Medellin, Cali und Barranquilla (1.171.180 Einw.), mehr mit dem internationalen Handel verbunden waren, was auf die Bergbauaktivitäten und dem Export zurückzuführen ist, herrscht in La Sabana de Bogotá eine Struktur von Kleinbauern vor, die wenig handelsorientiert war.[390] Erst in den 1970er Jahre begann die Wirtschaft von Bogotá sich zu internationalisieren, was teils der Verbesserung der Straßennetze und hauptsächlich dem Flugtransport zu verdanken ist. Laut Ocampo[391] ist La Sabana de Bogotá eine der ersten Regionen Kolumbiens, die ihre Landwirtschaft modernisiert haben, allerdings in einem geringeren Grad als andere Regionen, wie zum Beispiel El Valle oder die Kaffeezonen. Dies hat aber nicht verhindert, dass La Sabana zu einer der reichsten Zonen Kolumbiens geworden ist. Dieser Prozess ist sowohl auf dem urbanen Markt Bogotás (für ihre Produkte Gemüse, Milch und Mastvieh) zurückzuführen, als auch auf den globalen Markt mit der Obstproduktion und vor allem dem Blumenexport.[392] Bogotá exportiert vor allem Manufakturgüter und seit etwa 20 Jahren Schnittblumen, deren Anbau rund um den Eldorado Flughafen erfolgt. In den 1990er Jahren konzentrierten sich in Bogotá etwa 1/3 der nationalen Industrien, 40% der KFZ- Handels, etwa 50% der Bankaktivitäten und 60% der Informatikbetriebe des ganzen Landes.[393]

Es existiert eine chronologische Differenz zwischen der industriellen Konzentration und der Tertiarisierung von Bogotá, allerdings haben beide zum Vorrang Bogotás als Primatstadt beigetragen. Man kann behaupten, dass Bogotá sich Ende des 19 Jh. mit der Ansiedlung von Industriebetrieben, unter anderem der Getränkindustrie, besonders von Brauereien, und der Nahrungsmittelindustrie, sowie die Ansiedlung von Bauunternehmen zu industrialisieren begann. Der Handelshöhepunkt hat die Ansiedlung von Geschäftsgalerien vorangetrieben. Die industrielle Vorrangstellung von Bogotá begann Mitte des 20 Jh. In den 1970 Jahren hat die Industrie an Wichtigkeit verloren und der tertiäre Sektor wurde verstärkt. Auf jeden Fall ist dieser Sektor der entscheidende Faktor für den wirtschaftlichen Vorrang von Bogotá.[394]

Primatstruktur und urbanes Bevölkerungswachstum in Bogotá

In Bogotá konzentrierten sich nur 19% (2008) der gesamten Bevölkerung Kolumbiens. Das Familieneinkommen ist in Bogotá ca. drei Mal so hoch wie in anderen Städten Kolumbiens.[395] Laut Gouset ist das auf drei Gründen zurückzuführen: Die Akkumulation der wirtschaftlichen Aktivitäten scheint in Bogotá größer zu sein. Die Einkommensquellen sind vielfältiger als in anderen Städten (eigene Einkommen und Kapitaleinkommen) und der Bevölkerungsanteil mit hohem und mittlerem Einkommen ist hier auch größer als in den anderen Städten. Die räumliche Konzentration des Haushaltseinkommens bringt die Konzentration des Konsums mit sich. Die reichste Bevölkerung Kolumbiens lebt, laut der DANE Statistiken, in den großen Städten Kolumbiens, besonders in Bogotá.[396] Darüber hinaus leidet Kolumbien seit Anfang des letzten Jahrhunderts unter internen Gewaltzyklen: 1000 Tage Krieg (anfangs des 20 Jh.), politische Gewalt (1948-1958), Narco- Terrorismus (1990er Jahre). Man sagt, dass Kolumbien das 20 Jh. mit Krieg begonnen und mit Krieg beendet hat. Der zweite Gewaltzyklus (1948-1958) wurde vom kolumbianischen Staat gegen die Landwirtschaft und die Gewerkschaften ländlicher Gruppen begonnen, was kurzfristig andere Gewaltformen und die Erhebung der bewaffneten Gruppen, „Guerrillas“, verursacht hat. Diese Situation verursacht seitdem die Vertreibung der ländlichen Bevölkerung in die Städte. In diesem Zusammenhang steigerte sich der Wachstumsrhythmus der großen Städte von 1938 bis ca. 1973 durch die Migration vom Land in die Städte, die Bevölkerungsexplosion und die Industrialisierung des Landes drastisch.

390 Vgl. Ebd., 84.
391 Vgl. Ocampo in Ebd., 85.
392 Vgl. Ebd.
393 Vgl. Ebd., XVII.
394 Vgl. Ebd., 320.
395 Censo 2005 para Bogotá y otras 23 ciudades, DANE, „Departamento Administrativo Nacional de Estadística.“
396 Vgl. Goueset, Bogotá, nacimiento de una metrópoli: la originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX, 221.

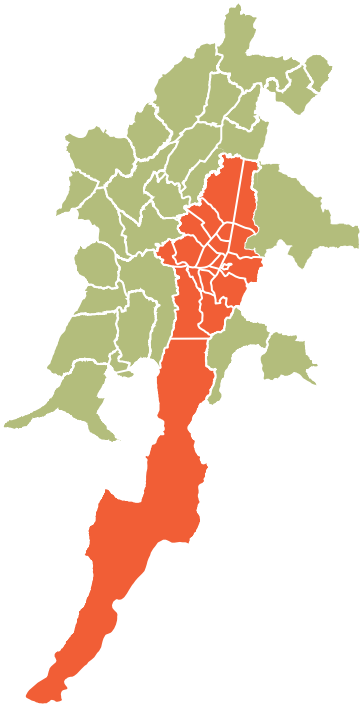
Man kann behaupten, dass die Stadtkonzentration in Kolumbien zwischen 1938 und 1985 passierte, wobei die urbane Bevölkerung von 30% auf 70% der Gesamtbevölkerung stieg. Diese Steigerung geschah nicht nur in einer, sondern in den genannten 4 Städten.[397]

Bis Ende der 1990er Jahre hatte Kolumbien keine bedeutende Rückwanderung aus den Städten ins Umland zu verzeichnen. Phänomene wie eine Rückkehr der Landesvertriebenen zurück auf das Land, Urbanisierung ländlicher Gebiete, oder Suburbanisierung sind immer noch beschränkt.[398] Bogotá ist außerdem stark von seiner geographische Lage geprägt. D.h., die Teilnahme an globalen Märkte ist auf die Möglichkeiten Produkte per Luftfracht zu exportieren beschränkt. Dementsprechend ist eine der größten Herausforderungen und Ziele Bogotás die Tertiarisierung der Wirtschaft, um auf dem globalen Dienstleistungssektor konkurrieren zu können.

397 Vgl. Ebd., XVI.
398 Vgl. Ebd., 52.

3.2 Bogotá – Sabana

Abb. 26 Administrative Struktur Bogotá



Quelle: Secretaría de Planeación Distrital, Bogotá / Eigene Zusammenstellung

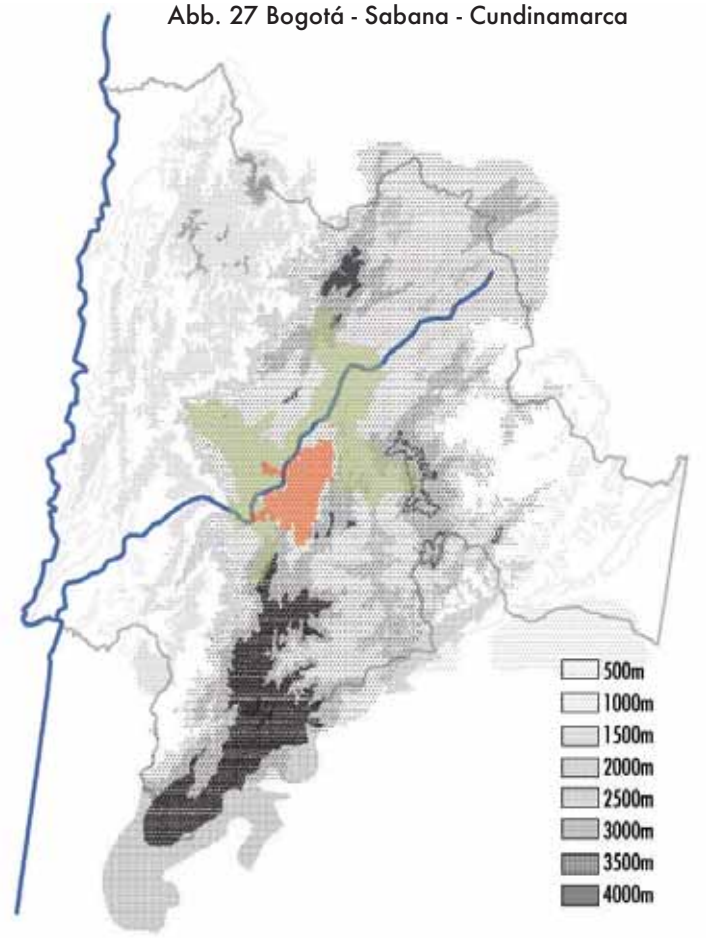
Bevor im vorliegenden Teil der Arbeit die Faktoren, die den Suburbanisierungsprozess von Bogotá verursachen und beeinflussen, vertieft werden, werden hier Bogotá als Kernstadt und La Sabana als Umland kurz dargestellt. Weiters wird das Studiengebiet, hier auch Großraum genannt, begrenzt.

3.2.1 Bogotá

Bogotá ist die größte Stadt Kolumbiens. Die Hauptstadt wurde im Jahr 1538 von den Spaniern gegründet. Ihre Struktur basierte auf dem spanischen Raster des „Tratado de Indias“. Dieses schachbrettartige Raster wurde von Häuserblöcken gebildet, welche ihrerseits Plätze und Parks vierseitig umschlossen. Im 18 Jh. wurden große Alleen gebaut, die den öffentlichen Raum der ursprünglichen Wege, die zur Stadt führten, gebildet haben. Anfang des 20 Jh. konzentrierte sich die Stadt noch entlang der Cordillera Oriental. Zu dieser Zeit existierte eine klare, ausgeglichene und starke Abhängigkeit von Bogotá als Stadt und La Sabana als Land mit seiner Agrarproduktion. Mit der Zeit hat sich Bogotá Richtung Norden entlang der Kordillere ausgedehnt und hat mehrere Streifen Richtung Westen geformt.[399] Dies geschah eher als eine Anfügung neuer Stadtviertel, die durch die private Initiative gefördert wurden, und nicht durch die Förderung der Verkehrsnetze, des öffentlichen Einrichtungssystems oder durch einen geplanten Raumkonzeptes. Erst 1933 wurde die Abteilung für die Stadtplanung von Bogotá -Departamento de Urbanismo del Municipio de Bogotá-, gegründet. Drei Jahrhunderte nach ihrer Gründung erstreckte sich die Stadt über eine Fläche von ca. 3 km2, was etwa 1% ihrer aktuellen Fläche entspricht. 2005 zählte die Metropole 7.3 Mio. Einwohner auf einer Fläche von 362 km2. Seit Beginn des 20 Jh. hatte sich die Bevölkerung von Bogotá verdreifacht.

399 Vgl. U. d. l. Andes und U. M. d. Caracas, 2007 La ciudad-región: el paisaje intermedio, Ediciones Uniandes ed. Bogotá: Ediciones Uniandes, 14.

Abb. 27 Bogotá - Sabana - Cundinamarca



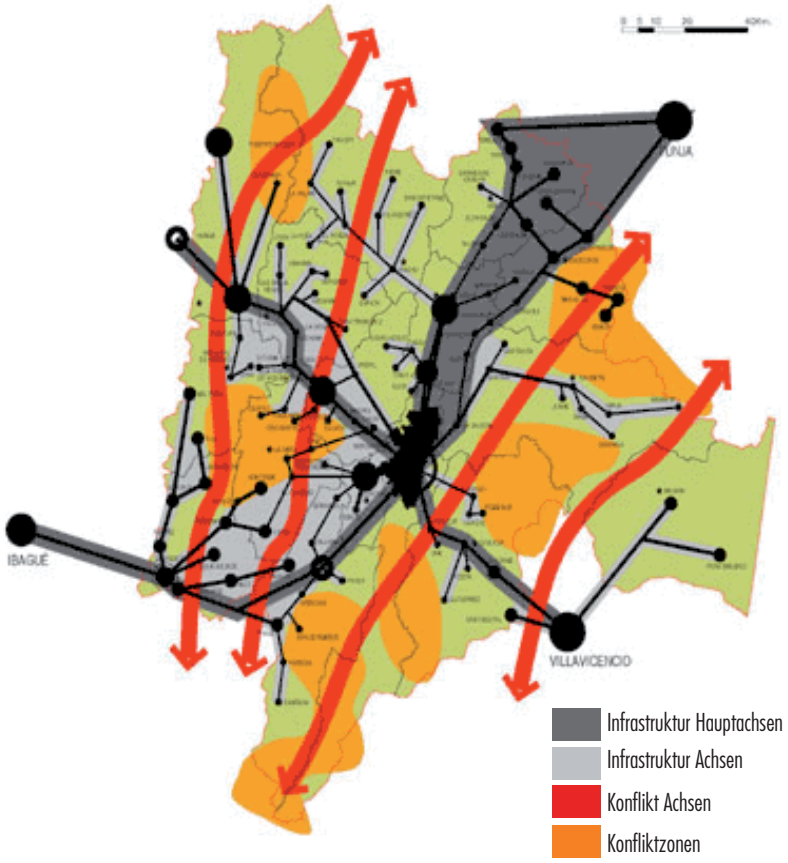
Quelle: Liniamientos para el diseño de una red protectora de las fuentes de agua, basada en el manejo de parques regionales, con potencial recreativo y turístico, Diplomarbeit für die Maestría en Planeación Urbana y Regional der Universidad Javeriana, Claudia Söhlemann / Eigene Zusammenstellung

In dieser Zeit haben sich an der Peripherie des historischen Zentrums ohne öffentliche Einrichtungen (Wasser, Energieversorgung usw.) Arbeiterviertel gebildet. Wegen der Verdichtung im Zentrum sind die sozialen Oberschichten auch an die Peripherie gesiedelt, allerdings auf der anderen Seite der Stadt. Es wurde notwendig die Infrastruktur, u. a. Straßen und öffentliche Versorgungseinrichtungen, zu erweitern. Zur selben Zeit haben Städte wie Buenos Aires Strategien von Hausman übernommen und riesige öffentliche Gebäude gebaut. Bogotá hingegen hat solche Strategien erst 50 Jahre später und in kleineren Maßstab implementiert.[400]

Bogotá ist heute mit einer Dichte von ca. 200 Ew./ha. immer noch eine kompakte Stadt. Die Bodenreserven für die zukünftige Ausdehnung umfassen für freien Baugrund und ländliche Flächen des „Distrito Capital“ nicht mehr als 40 km 2. Der gesamte Distrito Capital besitzt eine Fläche von 1,587 km2. Dazu zählen 1,225 km2 ländliche Flächen, von denen 60% unter Naturschutz stehen. Diese Zone ist die größte Wasserreserve der Region.[401]

400 Vgl. U. d. l. Andes und U. M. d. Caracas, 2007 La ciudad-región: el paisaje intermedio, Ediciones Uniandes ed. Bogotá: Ediciones Uniandes,
401 Vgl. Ebd., 22

Abb. 28 Infrastrukturachsen und internen Konflikt in Cundinamarca



Quelle: regionbogotacundinamarca.org

3.2.2 La Sabana de Bogotá

Auf der westlichen Seite des Bogotá Flusses befindet sich „La Sabana de Bogotá", eine fruchtbare Landwirtschaftsebene, die 24 Gemeinden und ein Gebiet von 4.983, 97 km2 einschließt. Sie zählt ca. 1.200.000 Einwohner. Mit der Produktion von u.a. Molkereiprodukten, Gemüse und Blumen ist La Sabana die Vorratskammer von Bogotá. Fruchtbarkeit, die Lage in unmittelbare Nähe zu Bogotá und die Nähe zum Flughafen, haben La Sabana und ganz Kolumbien zu einem der größten Blumenproduzenten der Welt gemacht.[402] Hier finden auch weitere Aktivitäten statt wie Tourismus, Sport, Erholung und Freizeitaktivitäten. La Sabana ist sowohl Ort der Wochenenddomizil vieler Bogotáner, als auch Hauptwohnsitz. Jede Gemeinde muss der Regierung einen Gemeindeplan vorlegen. Trotzdem existieren immer wieder Uneinigkeiten zwischen den verschiedenen Gemeinden. Ca. 200.000 Bewohner von Bogotá leben in La Sabana. Das ist mit Verstädterung und Entwicklung für La Sabana verbunden, für welche die Gemeinden bisher keine gemeinsame Strategie oder Planung entwickelt haben.[403] Der Privatsektor in Form von landwirtschaftliche Produktion, Grundstückmarkt und Wohnungsbau ist in La Sabana sehr ausgeprägt.

Mit der Liberalisierung der kolumbianischen Wirtschaft wurde La Sabana mit ca. 79% der nationalen Blumenproduktion zur exportierenden Hauptregion des Landes. Hier befindet sich außerdem die Agrarindustrie, wodurch La Sabana zu einem Nahrungsmittelspeicher für Bogotá geworden ist. Die westliche Peripherie von La Sabana de Bogotá wurde zum Exporteur und Arbeitsbeschaffer, während die Nordperipherie durch

402 Vgl. Ebd., 15
403 Vgl. Ebd., 16

Suburbanisierung zum Wohnort der sozialen mittleren und Oberschichten geworden ist.
In La Sabana de Bogotá befinden sich ca. 30% der besten Böden Kolumbiens, doch zwischen Bogotá und den umgebenden Gemeinden wurden 33% dieser Böden bebaut, wodurch die Relation zwischen Land und Stadt außer Gleichgewicht gekommen ist.[404]
Je weiter die Gemeindekerne von Bogotá entfernt liegen, desto stärker sinkt ihre funktionale Wichtigkeit (die Funktionale Wichtigkeit (Ordnung) zeigt die Hierarchie und die Abhängigkeit zwischen den Kernstädten eines Gebietes, in diesem Fall Cundinamarca). Die Verländlichung nimmt zu, die Bevölkerungsdichte und die Dichte der Straßeninfrastruktur sinken, und der Zugang zu den internationalen Märkten wird erschwert. Die Infrastruktur (Straßen, Wohnungen, Versorgung- und Gemeinschaftseinrichtungen) konzentriert sich auf zwei Achsen, welche sich in Bogotá schneiden. Die Analyse der Distanz der Gemeinden von Bogotá, bestimmt durch die Verkehrsachsen zeigt, dass die territoriale Organisation von der Distanz zu Bogotá abhängig ist.
Die Abbildung 28 zeigt wie sich die Infrastrukturdichte auf das Zentrum (Bogotá) und die konvergierenden Achsen konzentriert. Die schwarze Linien entsprechen nicht unbedingt den Straßen, sondern funktionellen Verbindungen zwischen den Gemeindekernen und Bogotá. Es existiert keine homogene demographische Dynamik entlang der Verkehrsachsen sondern eher ein Prozess in Abschnitten, je nach Entfernung zu Bogotá. Dementsprechend stellt Molina (Wirtschaftler) in seiner Studie über die Struktur und die Entwicklung des Bevölkerungswachstums, drei Hypothesen über das Wachstum von Bogotás auf:[405]

- Die Metropole befindet sich in einem Ausdehnungs und Transformationsprozess, wodurch ihre zentralisierte Struktur sich in eine ausgedehnte und politzentrische Agglomeration entwickelt.

- Die höchste demographische Dynamik findet im Zentrum (Bogotá - Sabana) statt, aber nicht unbedingt in Bogotá, da einige ihrer naheliegenden Gemeinden schneller als die Hauptstadt wachsen, wie aus der Abbildung 34, Punkt 3.4 auch zu ersehen ist.

- Es zeigt sich die Tendenz zur Entwicklung einer zentralisierten politzentrischen Struktur für Bogotá und die umliegenden Gemeinden.

404 Sociedad Geográfica de Colombia. Cuenca Alta del Río Bogotá. Plan de Ordenamiento Territorial, 76
405 Vgl. H. Molina, „Dinámica demográfica y estructura funcional de la región Bogotá-Cundinamarca 1973-2020," (Bogotá: Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca, 2003).

3.2.3 Großraum Bogotá

Abb. 29 Die 3 Ballungsräume von Bogotá



Quelle: Secretaría de Planeación Distrital, Bogotá / Eigene Zusammenstellung

Die Studie „Aproximación a las directrices de ordenamiento territorial para Bogotá y la región“ CAF-DAPD-CEDE 2000, (Annäherung zur territorialen Ordnung für Bogotá und die Region) identifizierte in La Sabana 3 Ballungsräumen, die sich aus insgesamt 8 Gemeinden zusammensetzen:[406] (siehe Abbildung 29)

1) Ballungsraum SÜD: Soacha, Sibaté und die „localidades“ (Bezirke in Bogotá) Ciudad Bolivar und Bosa.

Der Studie nach hat sich dieser Ballungsraum dank der Industrieentwicklung zwischen 1970 und 1980 ausgedehnt. Letzteres geschah in einem Gebiet, welches die ärmste Bevölkerung auf der Suche nach günstigen Grundstücken erschlossen hat.

2) Ballungsraum WEST: Funza, Madrid, Mosquera und für dieser Arbeit auch Facatativá. Der Mittelpunkt der vier Gemeinden befindet sich 45 min von Bogotás Centro Internacional und 20 min vom Flughafen Eldorado entfernt. (ciu-reg 26) Dieser Ballungsraum ist durch die Ausdehnung der Stadtkerne der 4 Gemeinden sowie die zerstreute Besetzung der ländlichen Flächen, und durch den Bau von Wohnprojekten für die „estratos“ 2,3,4 und 5 entstanden (Entsprechend der sozioökonomischen Schichtung von Bogotá: 1 sehr niedrig, 2 niedrig, 3 unterer Mittelschicht, 4 Mittel 5 obere Mittelschicht, 6 Hoch). Hier befinden sich die Mehrheit der Blumenanbau- Betriebe von La Sabana sowie auch andere Agrarindustriebetriebe und Molkereien. Es werden auch mehrere verschiedene Handel und Industrieparks (Celta Trade Park, Parque industrial Las Palmas, Alimentos concentrados und Bruselas) und ein Cargoterminal usw gebaut.

3) Ballungsraum Zentrum: Chía, Cota, Cajicá. Dieser Ballungsraum ist durch die Ausdehnung dieser 3 Gemeindekerne, sowie die zerstreute Besetzung ländlicher Flächen und den Bau von Wohnprojekten für die estratos 4, 5 und 6 entstanden. Nordöstlich von Bogotá befindet sich die Gemeinde La Calera, welche in der Arbeit auch einbezogen wird.

Wenn in der vorliegenden Arbeit vom Großraum von Bogotá gesprochen wird, sind damit die drei Ballungsräume gemeint. Der Begriff „estrato“ wird zur Kategorisierung der Sozialtrennung (Estratos 1,2,3,4,5 oder 6 der Sozialschichten, wo 6 die oberste soziale Schicht entspricht) von Bogotá benutzt.

406 Vgl. Andes und Caracas, La ciudad-región: el paisaje intermedio, 23.

3.3 Drei Phasen der sozialräumlichen Organisation von Bogotá

Abb. 30 Bogotá und Cundinamarca Bevölkerungswachstum 1995, 2005, 2015



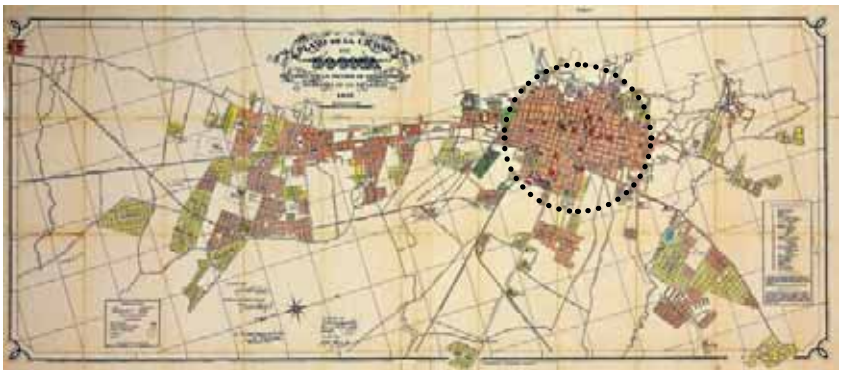
Quelle Daten: Gobernación de Cundinamarca / Eigene Darstellung

Um den Übergang in Richtung einer metropolitanen Struktur Bogotá - Sabana besser zu verstehen, ist es hilfreich das Wachstumsmuster von Bogotá im 20 Jh zu berücksichtigen. Man kann seit Anfang des 20 Jh die sozialräumliche Organisation von Bogotá in drei Phasen unterscheiden. Die erste Phase ist von der Konsolidierung einer kompakten Stadt gekennzeichnet, an zweiter Stelle steht die Bildung von neuen Entwicklungspolen, die sich in drei Achsen von der kompakten Stadt ablösen. Die dritte Phase charakterisiert sich durch die Verdichtung dieser Entwicklungspole.

Der Rhythmus des räumlichen Wachstums von Bogotá ist nicht sehr homogen gewesen. Anfang des 20 Jh. ist die Metropole flächenmäßig wenig gewachsen und zeigte eine hohe Dichte. Anschließend zeigte sich bis zu den 1930er Jahren eine große räumliche Ausdehnungsphase, auch wenn das Bevölkerungswachstum begrenzt war. Zwischen 1940 und 1970 nahm das Bevölkerungswachstum zu und die räumliche Ausdehnung stieg weiterhin stark an. Dann verlangsamte sich dieses Wachstum, die Stadt wuchs dennoch weiter. Die Ausdehnung wurde in den 1990er Jahren durch die Entfernungen, die Topographie sowie auch die Aufwertung des Bodens von La Sabana begrenzt.
Im Jahre 1954 wurden 5 Gemeinden eingemeindet, wodurch die Agglomeration innerhalb einer einzigen territorialen Einheit gesteuert werden konnte. Heute provozieren verschiedene Faktoren die Überschreitung dieser Grenzen und die Planung der Stadt und ihre Umgebung ist heutzutage zu einer großen Herausforderung geworden.

3.3.1 Verdichtung zu einer kompakten Stadt: Anfang des 20 Jh. bis ca. 1945

Abb. 31 Bogotá 1932



Quelle Karte: Atlas Histórico de Bogotá: Cartografía 1791 - 2007, 2007

Bis zu den dreißiger Jahre erhielt sich Bogotá aus der Kolonialzeit eine relativ kompakte Struktur, mit der Tendenz zur Verdichtung.

Das Raster bestehend aus spanischen Blöcken, „Manzanas", die um den Marktplatz (Plaza de Bolivar) verteilt liegen, hat Bogotá ihre orthogonale Struktur gegeben. Hier haben sich die politischen und administrativen Tätigkeiten sowie der Handel entwickelt. Die Verwaltung hat sich in Richtung Westen, entlang einer der Hauptstraßen, welche die Stadt mit dem Westen des Landes verbindet erweitert. Entlang dieser Achse, erschloss sich ein kommerzieller Bereich, welcher für die benachteiligte Gruppen, für den Markt, den Schlachthof und später für die Bahnstation bestimmt wurden. Die Wohnsitze der sozialen Oberschichten grenzten an einen zentralen Raum und die soziale Unterschichten besiedelten dem Rand, normalerweise mit prekärer Einrichtungen und Infrastrukturen als die vom Zentrum. In dieser Peripherie verlor das Raster an Orthogonalität. Die angehende industrielle Tätigkeit lag in den peripheren Gebieten nahe der benachteiligten Bevölkerung. In der fast landwirtschaftlichen Peripherie und in der Nähe der Flüsse entstanden die Ledergerbereien.

Die Wirtschaftskrise von 1929 hat bestimmte soziale und politische Veränderungen in Kolumbien beschleunigt. Nach fast 50 Jahren konservativer Hegemonie kam 1930 die liberale Partei, als Symbol der Modernisierung und unter ausländischem Einfluss an die Macht; das Radio und das Telefon, haben das Land mit dem Rest der Welt verbunden. Der Zug, das Auto und insbesondere das Flugzeug haben die interregionale und internationale Verbindung erlaubt. Die kolumbianische Wirtschaft, unter dem Modell der Importsubstitution wurde während der Wirtschaftskrise und danach während des Zweiten Weltkrieges von Europa und von den Vereinigten Staaten gefördert. Dies hat eine bessere Verteilung des Einkommens im Vergleich zu den vorhergehenden Jahrzehnten und die Entstehung neuer städtischer Sozialsektoren ermöglicht.[407] In den vorhergehenden Jahrzehnten wurde, gemäß Arango (Arquitektin und Prof. der Universidad de los Andes und der Universidad Nacional de Colombia, Bogotá

1990) Wert darauf gelegt, die Stadt zu gestalten: Die Staats- und Privatbemühungen waren auf den Hochhausbau und die Volksbeteiligung an der Bebauung des öffentlichen Raumes beschränkt. Die Architekten waren daran interessiert jede Art Gebäude zu bauen aber nur unbedeutend Wohnungsbauten. Ab den 1930er Jahren veränderte sich jedoch diese Tendenz und die Wohnungen wurden zur ersten Notwendigkeit aller Sozialsektoren.[408] Bis dahin war das Städtewachstum innerhalb der traditionellen Grenzen der Stadt konzentriert. Die Verdichtung trat durch

407 Vgl. S. Arango, 1990 Historia de la arquitectura en Colombia, Bogotá: Centro Editorial y Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, 177.
408 Vgl. Ebd.

die Unterteilung der Grundstücke auf. In den 1930er Jahren haben die soziale Oberschichten begonnen, luxuriöse Wohnsitze an der Peripherie zu bauen.[409]

Während dieser Zeit entwickelte sich und starb, laut Arango (1990), eine neue Stadtplanungsauffassung in Kolumbien; die sich stark von dem republikanischen und dem vorhergehenden rationalistischen Städtebau unterschied.[410] Das konzentrierte städtische Bild neigte dazu, in zwei abweichenden Einheiten polarisiert zu werden: die Mitte und die Viertel. Parallel zur physischen Ausbreitung der konsolidierten Stadt ist eine Form der Entwicklung außerhalb dieser aufgetreten. Der wahrscheinlich offensichtlichere Prozess, vermutlich beschleunigt durch die Wirtschaftskrise, ist die Suburbanisierung gewesen, die allerdings nicht in der Form auftrat, wie wir sie heutzutage kennen. Die Suburbanisierung ist in Europa Ende des 19. Jahrhunderts und danach in den Vereinigten Staaten als Antwort auf Zug und Auto als tägliche Transportsysteme aufgetreten. In Kolumbien waren diese Mitte der 1930er Jahren noch außergewöhnlich und teuer; infolgedessen ist die Suburbanisierung der nahen Peripherie aufgetreten. Die Stadt hat sich nicht aufgrund der Verlängerung der Straßeninfrastruktur ausgedehnt, sondern durch das Entstehen der Viertel als Einheiten. Diese Einheiten wurden von „Fragmentadores de Terrenos“ (Grundstücks-Zerleger) gefördert. Die Grundbesitzer verkauften einzelne Grundstücke, die von den Kunden in den mittleren und hohen Schichten „vivienda por encargo“ (jeder Eigentümer baut auf Auftrag sein Haus) einzeln bebaut wurden oder durch Eigenbau von Kunden der niedrigen Einkommensschichten bebaut wurden. Die „Barrios“ (Stadtviertel) besitzen eine eigene Struktur, eine bestimmte Größe und konzentrieren sich normalerweise um einen Park und bestimmte Kommunaldienste. Die neuen Barrios waren klar differenziert: Wohnviertel für die sozialen Oberschichten und Arbeiterbezirke für die benachteiligten soziale Schichten. Obgleich diese Stadtviertel nicht mit dem Stadtzentrum konkurrierten, sind die Mittel- und Oberen Schichten stufenweise in Richtung Norden der Stadt umgezogen. Innerhalb dieses Kontextes ist eine Stadt, die aus selbstständigen und selbstdefinierten, unter sich verbundenen „Barrios“ entstanden.[411] Die „Barrios“ sind anders als die heutige Suburbanisierung in Form von Stadtstrukturen einer bestimmten Größe um einen Park erbaut und mit bestimmten Sozialeinrichtungen versehen. Eine Ähnlichkeit mit der heutigen Suburbanisierung ist die Sozialunterscheidung unter den Einheiten. Anfang des letzten Jahrhunderts ist eine aus sozial homogenen, untereinander verbundenen Stadtviertel bestehende Stadt entstanden.[412]

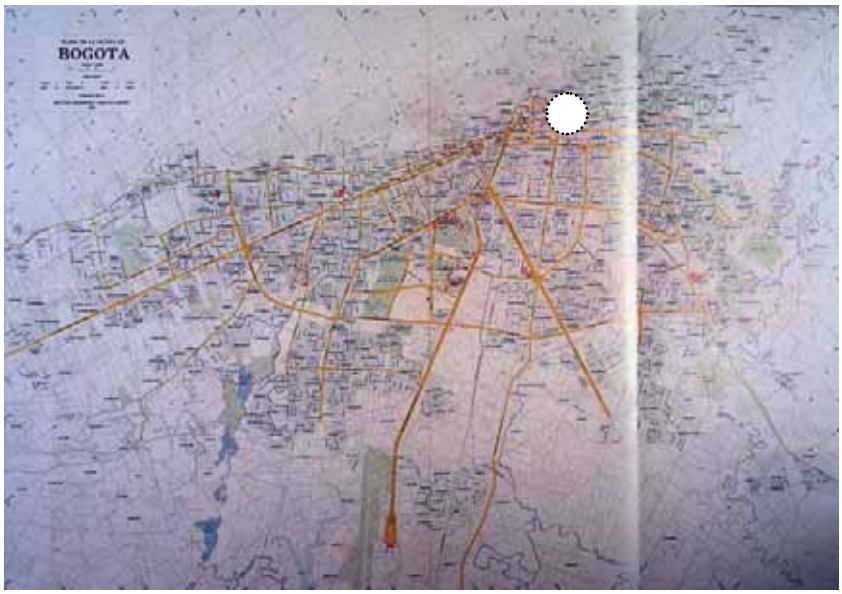
Es ist hier ein anderer Unterschied zur europäischen und nordamerikanischen Suburbanisierung hervorzuheben: die Dichotomie Land / Stadt, bei der die Suburbanisierung grundsätzlich die „Nicht-Stadt“ bedeutet, die Ablehnung der Stadt. In Kolumbien und vielleicht in anderen lateinamerikanischen Ländern, mit einer städtischen Tradition seit der Koloniezeit wurde die Idee der Stadt als Gesamtheit mit der Suburbanisierung nicht gebrochen; was entsteht, ist eine neue Auffassung der Stadt hinsichtlich der Beziehung Stadt-Land.[413]

Es handelt sich nicht nur um die Verstädterung des Landes, sondern auch um eine Verländlichung der Stadt.

409 Vgl. Ebd.
410 Vgl. Ebd.
411 Vgl. Ebd., 199.
412 Vgl. Ebd.
413 Vgl. Ebd., 199.

3.3.2 Kreation der neuen Pole: 1945-1970

Abb. 32 Bogotá 1970



Quelle Karte: Atlas Histórico de Bogotá: Cartografía 1791 - 2007, 2007

Der Prozess der Importsubstitution wurde zwischen 1940 und 1950 gefestigt. Die Fortschritte in den nationalen Kommunikationsnetzen und des Wachstums der internen und externen Märkte wurden in einer Anpassung an eine beständige nationale Industrie umgesetzt. Kolumbien wird zu diesem Zeitpunkt zum zweitgrößten Kaffeeexportland der Welt. Trotzdem haben die beschleunigte Industrialisierung und die Entwicklung des Landes große Widersprüche zwischen den städtischen und den landwirtschaftlichen Dynamiken aufgezeigt und die sozialen Unterschiede und die politischen Spannungen erhöht.

Im Jahr 1947 wurde der zweite Stadtplanungsplan „Plan Regulador" (Regulierungsplan) für die Stadt entwickelt. Der erste wurde von Architekt und Stadtplaner Karl Brunner (1887-1960), welcher im Ministerio de Obras Públicas (Ministerium für öffentliche Bauten) in Chile und im Büro der Stadtplanung von Santiago de Chile gearbeitet hatte, entwickelt. Dieser Architekt und Stadtplaner wurde von Präsident Enrique Olaya Herrera eingeladen und von dem Bürgermeister von Bogotá, Alonso Esguerra Gómez ernannt, die Städtebauabteilung von Bogotá (1933) -Departamento de Urbanismo del Municipio de Bogotá- zu organisieren. Als Direktor dieser Organisation entwickelte Brunner den ersten Stadtplanungsvorschlag für die Stadt. Danach haben verschiedene Architekten und Stadtplaner das Schema der Trennung der Basisfunktionen der modernen Stadt (Verkehr, Wohnung, Unterhaltung und Arbeit) das in der Charta von Athen festgeschrieben ist, gefördert. 1947 hat die kolumbianische Regierung den Plan Regulador festgelegt. Dieser Plan wurde von dem Bürgermeister Fernando Mazuera Villegas (1948-1949) Le Corbusier anvertraut. Le Corbusiers Vorschlag forcierte einen regionalen Plan, der einige umliegende Gemeinden von Bogotá beinhaltete, eine metropolitanen Plan, einen urbanen Plan und ein Gemeindezentrum. Le Corbusiers Vorschlag wurde nur partiell durchgeführt, aber diente über Dekaden als Leitfaden für die Entwicklung von Bogotá. Im Jahr 1954 wurde der „Distrito Especial" gegründet, welcher Bogotá und sechs eingemeindete Gemeinden umfasste (Bosa, Engativa, Fontibon, Suba, Usme und Usaquén). Dieser Hauptstadtsdistrikt unterliegt direkt der kolumbianischen Regierung.

Der Versuch, die Stadt zu planen und zu regeln wurde durch politische Gewalttaten 1948 unterbrochen.

Die sozialen Unterschiede und die politischen Spannungen lösten die Gewalttätigkeit am Ende der 1940er und

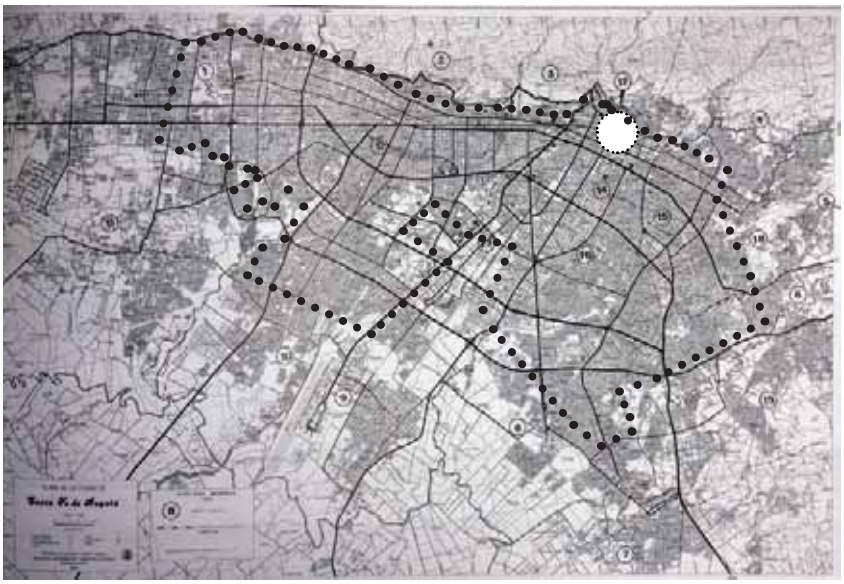
Anfang der 1950er Jahre aus. Am 9. April 1948 fand der als „Bogotázo“ bekannte Aufruhr, als Folge des Mordes an Jorge Eliécer Gaitán, dem volksnahen Führer der liberalen Partei, ehemaligen Bürgermeister von Bogotá und Präsidentschaftskandidaten statt. Anschließend ist Kolumbien in eine Phase der Gewalt und des Bürgerkriegs eingetreten, welche bis heute noch nicht bewältigt werden konnte. Die Ermordung von Jorge Eliécer Gaitán am 9. April 1948 hat den Funken der Gewalttätigkeit gezündet und hat physische Zerstörung eines Großteils des Zentrums von Bogotá verursacht. Dies erzeugte Furcht in den sozialen Oberschichten, welche neue vom Zentrum entfernte Lagen als Wohnsitz gesucht haben. Trotz der Zerstörung hat das Zentrum seine Funktionen beibehalten; der Zerstörung folgte eine Phase des Aufbaus, des Baus neuer Gebäude, der Erweiterung der Straßen usw., um die Funktionen des Zentrums zu erweitern. In der westlichen Peripherie hat sich eine industrielle Zone angesiedelt, welche fortbesteht und die Entwicklung der Industrie jahrzehntelang gekennzeichnet hat. Einerseits haben letztere Ereignisse die Planung und Entwicklung Bogotás erschwert und verzögert. Der Bau von Autobahnen und die Expansion der Stadt nach dem Konzept der Gartenstadt haben nicht wirklich stattgefunden. Andererseits wurden am 9 April mehrere Gebäude des historischen Zentrums der Stadt verbrannt, was der Verwaltung die Entscheidung zur Modernisierung der Stadt erleichtert hat.

Im Jahr 1951 wurde der Plan Piloto (Pilotplan), der von Le Corbusier, dem Spanier Joseph Lluis Sert und dem Deutschen Paul Lester Wiener ausgearbeitet wurde, aufgegriffen. Dieser Plan war eine Anstrengung, um die Städtische- und Verkehrsentwicklung zu ordnen, einschließlich Ausstattung der öffentlichen und Versorgungseinrichtungen. 1954 folgte durch die Ordenanza de la Asamblea Departamental (Anordnung des Departamentalen Versammlung) ein neuer Versuch Bogotá zu ordnen. Bei diesem Versuch wurden die oben genannten 6 Gemeinden hinzugefügt.

Zwischen den Jahren 1958 und 1974 wurde der “Frente Nacional” als eine politische Koalition der beiden vorher einander sich gegenüberstehenden Parteien (liberale und konservative) gebildet. Bogotá erreichte in diesem Zeitraum eine Einwohnerzahl von drei Millionen. Seine Struktur charakterisierte sich durch eine vom Zentrum und in Richtung Norden entstehende Dienstleistungsachse, eine industrielle Achse in Richtung Westen und eine Achse mit Randsiedlungen in Richtung der südlichen Peripherie. Die wirtschaftliche Raumlogik von Bogotá hat eine Satellitenstruktur angenommen: Das traditionelle Zentrum hat weiterhin einen großen Teil des Wirtschaftslebens konzentriert. Parallel dazu wurden getrennte und durch Hauptstraßen verbundene Entwicklungspole verschiedener Aktivitäten gegründet. In Richtung Norden vereinigten sich einige kommerzielle Pole wie Chapinero, die Avenida Chile und El Chicó. Im Westen hin konsolidierten sich mehrere Pole, welche sich auf tertiäre und administrative Tätigkeiten spezialisierten, wie das Centro Internacional (Calle 26 mit Carrera 13) oder die nationale Verwaltungsstelle (Calle 26 mit Carrera 50). Südwestlich siedelten sich Industriezentren wie Puente Aranda, Cazucá und Soacha- Sibaté an. Bogotá gemeindete einige Umgebungsortschaften ein. Unter Beibehaltung des Musters der Sozialtrennung von Bogotá wurden im Süden Bosa und Usme Teile des Bereichs der unteren soziale Schichten, im Westen Fontibón und Engativa zu Wohnsektoren der Mittelschicht, und Usaquén und Suba im Norden, wurden zur Wohnort der sozialen Oberschichten. Aufgrund des Satellitenwachstums könnte man in dieser Stufe von einer ersten Phase der Metropolisierung sprechen. Diese Wachstumslogik verbreitet sich später in den gleichen Richtungen der drei Achsen. Trotz der verschiedenen Stadtplanungsversuche hat sich der Ausdehnungsprozess eher als Multiplizierung der Stadtviertel ergeben, als ein von der Verwaltung der Stadt geplanter Prozess. Die Stadtverwaltung hat immer mehr das Wachstum von Bogotá in die Händen der Bauunternehmer und der privaten Interessen gelegt. Richtung Westen und Norden wurden immer mehr ländliche Gebiete zu neuen Wohnstadtvierteln umfunktioniert, während der Süden von den Unterschichten, vom informellen Wohnmarkt unter Mangel an öffentlichen Einrichtungen, usw., erobert wurde. Diese Tendenz wird noch heute befolgt. Dieses sozial- polarisierte Wachstum ist der Anfang einer räumlich geteilten und sozial segregierten Stadt.

3.3.3 Verdichtung der Entwicklungspole (1970- bis Ende des 20 Jh.)

Abb. 33 Bogotá 1991



Quelle Karte: Atlas Histórico de Bogotá: Cartografía 1791 - 2007, 2007

Innerhalb dieser Phase neigt Bogotá dazu, sich entlang der drei Achsen zu verdichten, mit Annäherung an die Form eines Halbkreises. Sein Durchmesser verläuft parallel zu den Hügeln in Nord-Süd Richtung und der Mittelradius verlängert sich in Richtung Westen. Diese Umwandlung ist teils durch die Entwicklung von ringförmig angeordneten Straßen, welche die Erschließung des Halbkreises ermöglicht hat, entstanden. Hiermit hat die Stadt in Richtung Süden, die benachteiligten soziale Schichten und in Richtung Norden die bevorzugten Gruppen verbunden. Die Nord- Südpolarisierung fuhr fort und wurde durch eine lineare Mittellinie in der Nordrichtung verstärkt, die von den sozialen Oberschichten besetzt wurde. Die Verdichtung ist weiterhin das Ergebnis der Eigenschaften des Straßen- und Transportsystems, der Änderung der kulturellen Muster der Besetzung des städtischen Raumes und der Änderungen der Regelung des Gebrauches und der Dichte des Bodens. Das Transportsystem der Stadt funktionierte lange Zeit als duales System: das Auto als Transportmittel der sozialen Ober- und Mittelschichten und ein wirkungsloses System der öffentlichen Transportmittel (Busse) für die Unterschichten. Dies trug dazu bei, die starke soziale und räumliche Polarisierung von Bogotá zu verstärken. Erst im Jahr 2000 wurde mit dem Bau des ersten organisierten und geplanten Bussystems „Transmilenio“ begonnen. Dieses Bussystem funktioniert auf separaten Spuren, ähnlich einer U-Bahn. Das System besteht aus 9 Linien, die in zwei Phasen gebaut wurden. Zur Zeit befindet sich der Ausbau in der dritten Phase wird die dritte Phase.

In den 1970er Jahren wurde mit dem Bau von Häusern und Wohnungen in „gated communities“ begonnen. Innerhalb der Stadt wurden mehrgeschossige Wohnhäuser gebaut, die meisten Einfamilienhäuser wurden in Büros des Dienstleistungssektors umgewandelt und bald darauf wurden sie abgerissen, um anschließend Hochhäuser weiter zu bauen. Das Angebot an Einfamilienhäusern wurde in die Peripherie verlagert und hat sich Tag für Tag mehr in den Großraum von Bogotá verbreitet. Das Ende des letzten Jahrhunderts hat sich durch die Hochkonjunktur des Privatbaus, (vor allem der Bau von Wohnungen als Gewinnquelle, sowohl in der Stadt als auch in den Vororten) und die geringe Stadtplanung ausgezeichnet. Die offizielle Architektur wurde banal. Große Unternehmen haben die Kontrollfunktion von Architekten und Stadtplanung übernommen. Nach mehreren Dekaden Gewalt wurde in 1991 die „Reforma Constitucional“ (Reform des Grundgesetzes) (siehe Punkt

3.4.1.1) durchgeführt, welche gewisse Ruhe mit sich brachte. Bogotá ist dadurch in eine neue Entwicklungsphase (Ausstattung von Versorgungseinrichtungen, Wohnangebot, Infrastruktur, Sicherheit und öffentlicher Raum) eingetreten, welche von den Bürgermeistern Castro, Mockus, Peñalosa und Garzón während ihrer entsprechenden Regierungszeit durchgeführt wurde.[414]

Ende des 20 Jh. wurden die Öffnung und die Globalisierung als eine der Aufgaben für die Modernisierung Kolumbiens wahrgenommen, jedoch auf unvollständige Art, ohne ein strukturiertes Straßennetz und ohne eine wirksame Verwaltungsform. Die wichtigsten Städte haben sich grenzenlos ausgedehnt. Mit der Verschärfung der Kriegszustände hat sich die Migration der Landbewohner in die Städte reaktiviert. Eine wichtige Rolle spielt der Höhepunkt des Baubooms, vor allem des Wohnbaus, als Profitgeschäft. Es war die Stadt des Baubooms, der großen Konsortien, des wirtschaftlichen Gewinns, aber der wenigen städtebaulichen Erfolge. Im Jahr 1972 wurde ein Hypothekensystem für Wohnungswesen geschaffen, welches an die Inflation gekoppelt war. Dieses System hat den Banken erlaubt mittels der Erhöhung der hypothekaren Zinssätze und durch Erteilung von Krediten mit geringen Raten am Immobiliengeschäft teilzunehmen. (siehe Punkt 3.5.1.1) In zentralen Gebieten beherrschten hohe Wohnungsgebäude und in den suburbanen Gebieten die Einfamilienhäuser mit niedriger Dichte das Stadtbild. Beide bildeten oft „gated communities". Das Bild dieser Stadtteile wurde von Gittern dominiert. Die anderen Stadtviertel wurden von armen und bevölkerungsrechten Gruppen gebaut, welche teilweise legal und teilweise illegal aus Karton und Ziegelsteinen entstanden sind.

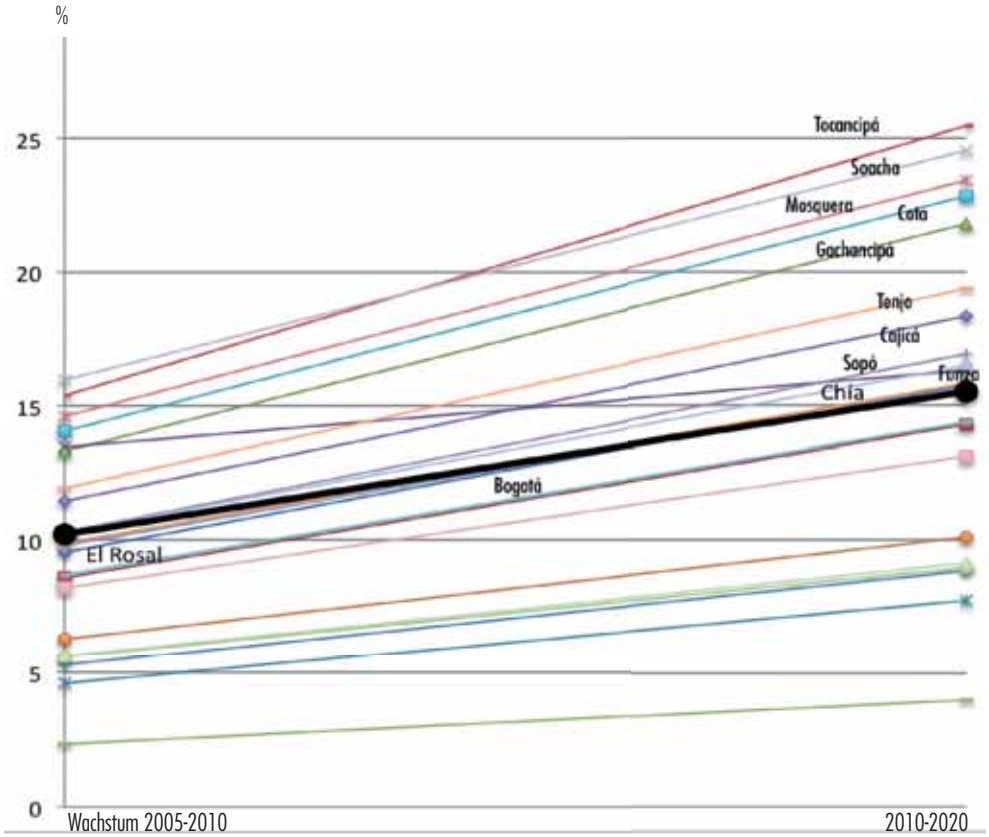
Bestimmte Sektoren von Bogotá, besonders entlang der Nordachse, sind zu globalisierten Räumen geworden, mit einer standardisierten Infrastruktur von Büros und Dienstleistungen. Die Einkaufszentren sind in Bogotá recht früh erschienen und ihr Ursprung scheint mehr auf internen als externen Faktoren zu beruhen. Diese vermehrten sich schnell seit Mitte der 1970 Jahre als Ergebnis endogener Tendenzen der Stadt. Das Vorhandensein des Privatwagens und der Zerfall des traditionellen Zentrums, das Gefühl von Unsicherheit und die unkontrollierte Ausbreitung des Straßenhandels regten das Erscheinen und die Entwicklung geschlossener Einkaufszentren an. Die Stadt fährt fort sich in Richtung Nord auszubreiten mit der Autopista Norte als Hauptachse und das Einkaufszentrum Centro Chia (1989) als Rand der Handelsentwicklung von Bogotá, obwohl genanntes Zentrum in Chia liegt. Entlang der Avenida 68 festigt sich eine Handelsstraße, von der Calle 68, die über die Autopista Norte verlängert wird, die auf der Strecke Läden und Supermärkte führt. Eine Eigenschaft von Bogotá ist, dass sich die großen kommerziellgenutzten Flächen meist noch innerhalb der konsolidierten Stadtgrenzen befinden.

In Bezug auf die Industrie sind bis zu den 1990er Jahren zwei neue Industrieachsen und ein Pol entstanden; eine Achse in Richtung Süden entlang der Avenida Caracas, ein andere in Richtung Westen entlang der Calle 80 und ein Industriepol an der Nordautobahn bei der Calle 170 (derzeitige Endstation von „Transmilenio"). Die wichtigste Veränderung im tertiären Sektor war das Erscheinen eines Zentrums weitab der Nord-West Achse, in der Zone Ciudad Salitre im Westen der Stadt, in der Nähe des internationalen Flughafens Eldorado.[415]

414 Vgl. Ebd., 15.
415 Vgl. Cuervo, „Expansión metropolitana y globalización en Bogotá"

3.4 Übergang in Richtung einer neuen metropolitanen Struktur Bogotá - Sabana

Abb. 34 Bogotá und Cundinamarca Bevölkerungswachstum 2005-2010 2010-2020



Quelle Daten: Gobernación de Cundinamarca / Eigene Darstellung

*Bogotá hat in den letzten 30 Jahren ihren Anteil an der gesamten Bevölkerung Kolumbiens von 9,71% auf 14,56% erhöht. Während dessen haben Cali, Medellín und Barranquilla ihren Anteil an der gesamten Bevölkerung relativ gleich beibehalten. Cali erhöhte ihren Anteil auf 3,6% zu 4,9%, Medellín auf 4,4% zu 4,8% und Barranquilla auf 2,8 zu 2,9%. Letztere Daten zeigen die Tendenz von Bogotá, als Primatstadt zu wachsen. Auch wenn die meisten Gemeinden ein höheres Wachstum pro Jahr zeigen, verbleibt die Tendenz der Konzentration der Bevölkerung der Kernstadt Bogotá. Das Einwohnerverzeichnis vom Jahr 1938 registrierte, dass 72% der damaligen Bevölkerung des gesamten Großraums in Bogotá lebte. Für 1993 registrierte man 88% der gesamten Bevölkerung des Großraumes, die in Bogotá lebte. 1973 zeigte das Einwohnerverzeichnis höhere Wachstumsraten für Bogotá als für die Gemeinden. Die letzten Verzeichnisse zeigen jedoch die Veränderung dieser Tendenz, wie es die Abbildung 32 zeigt.**

* Vgl. POT, "Plan de Ordenamiento Bogotá D.C," ed. Bogotá D.C (2000), 25-28

In den 1990er Jahren hat eine vierte Phase der räumlichen Neuorganisation von Bogotá begonnen. Diese Phase zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine Übergangsstufe zu einer neuen metropolitanen Struktur ist, die sich außerhalb der heutigen administrativen Grenzen von Bogotá ausbreitet. In dieser Stufe kann man nicht mehr von der Stadt Bogotá sprechen, da wir uns vor einer sozialräumlichen Integration von Bogotá und ihrem Großraum La Sabana befinden. Bogotá erreichte die Ära der Globalisierung mit einer chaotischen und nicht ausreichenden Transportinfrastruktur, mit einer instabilen und unter Druck stehenden Regierung, durch den internen Konflikt, der aus der Aufnahme einer großen Anzahl von vertriebenen Landbewohnern resultiert.

Im Jahr 1985 sind um die 480.000 Vertriebene in die kolumbianische Hauptstadt gekommen und zwischen 1999

und 2002 um die 177.000 herum.[416] Die urbane Fläche von Bogotá zeigt ein polyzentrisches Wachstumsmuster der ursprünglichen kompakten Stadtstruktur. Innerhalb dieses Kontextes hat sich Bogotá entlang von drei Achsen entwickelt. Eine Achse aus verschiedenen Geschäfts- und Dienstleistungszentren, die vom Stadtzentrum in Richtung Norden verschoben worden sind. Die Entwicklung mehrerer Business- Zentren in dieser Richtung brachten die Entwicklung bestimmter Stadtteile (Centro Internacional, Calle, 72, Calle 100, Calle 116). Eine industrielle Achse in Richtung Westen und eine dritte Achse in Richtung Süden, wo die weniger bevorzugten soziale Schichten sich niedergelassen haben. Dieses Entwicklungsmuster hat dazu beigetragen, dass Bogotá sich heute mit rund 7 Millionen Einwohnern (2007) in eine sozial und physisch abgetrennte Stadt verwandelt hat. Diese Polarisierungsmustern haben die administrativen Grenzen überschritten und spiegeln sich im Großraum wieder.
Molina und Garay fragen sich,[417] ob Bogotá sich zu einer polyzentrischen suburbaniserten Agglomeration entwickelt, welche das Territorium mit agrarindustriellen Aktivitäten, die auf den metropolitanen Markt so wie den Export abzielen, teilen kann. Letztere Frage beinhaltet die Forderung eines gewissen Ausgleichs oder eines Gleichgewichts zwischen Metropole und landwirtschaftlichen Aktivitäten.

3.4.1 Entwicklungsstrategien in der Jahundertwende und ihr Hintergrund

Die Entwicklung von Bogotá folgte den genannten Entwicklungsstrategien seit 1951 gemäß den vorgesehenen Entwicklungsplänen wie Plan Piloto, Plan Regulador usw. Erst 2000 wurde die regionale oder metropolitane Ebene mit dem Plan de Ordenamiento Territorial einbezogen. Die Gemeinden folgen dagegen einem zerstreuten Wachstumsmuster, ohne einer gemeinsamen Sicht oder einem gemeinsamen Entwicklungsplan. Antanas Mokus (1995-1997, 2001-2003) und Enrique Peñalosa (1998-2001) haben sich um Bogotá als sozialen und städtischen Raum gekümmert. Hiermit strebe ich nicht an, die Arbeit dieser Bürgermeister zu beurteilen, sondern den Moment zu nennen, in dem das Thema der Stadtplanung als Raum und der Lebensqualität wieder aktuell wurde. Es ist genau im Kontext der Verwaltung von Mokus, dass sich zum ersten Mal der Bürgermeister von Bogotá und der Gouverneur von Cundinamarca Andrés González zusammensetzten, um die Planung der Stadt im Verhältnis zu ihrer Umgebung und einer nachhaltigen Zukunft zu diskutieren.
Es ist auch in den 1990er Jahren, in welchen das Regionalthema wichtig wird, das Gesetz „Ley 388“ (siehe Punkt 3.4.1.3) erlassen wird und auch die Raumordnung, durch die Raumordnungspläne „Planes de Ordenamiento Territorial“ – kurz POTs - angestrebt wird. Zwischen 1998 und 2000 wurde ein erster Vorschlag des Raumordungsplans für Bogotá entworfen (Dekret 619 vom Jahr 2000). Im Jahr 2000 wurde außerdem versucht eine metropolitane Region mit Bogotá und vier umliegenden Gemeinden, nämlich Soacha, Mosquera, Madrid und Funza zu schaffen.[418] Trotz dieser Versuche, wurde die metropolitane Region von Bogotá oder „metropolitan area“ immer noch nicht bestimmt.

Um die Entwicklungsstrategien für Bogotá – Sabana besser verstehen zu können werden anschließend die Normen präsentiert auf welche diese Strategien beruhen.

416 Vgl. CODHES (Consultoría para los derechos humanos y el desplazamiento) 2003, Bogotá
417 Vgl. Andes und Caracas,La ciudad-región: el paisaje intermedio, 31.
418 Vgl. UNCRD und M. d. P. R. B. Cundinamarca, 2005 De las Ciudades a las Regiones, Desarrollo regional Integrado en Bogotá - Cundinamarca, Band 1 (Bogotá: Mesa de Planificación Regional Bogotá - Cundinamarca, UNCRD, 2005), 25.

3.4.1.1 Die Dezentralisierung in Kolumbien

Wie bereits in diesem Dokument erwähnt, ist die Schwäche des Staates ausgehend vom nationalen Bereich bis zu den lokalen Bereichen, einer der Aspekte auf welche die Globalisierung Einfluss hat. Kolumbien besitzt eine Einheitsregierung und man versucht seit dem letzten Jahrhundert selbige zu dezentralisieren. Diese Dezentralisierung betrifft sämtliche territoriale Ebenen bis hin zu den munizipalen Strukturen. Nachstehend ein kurzer Überblick über den institutionellen Rahmen in Kolumbien, um das behandelte Thema in lokalen Zusammenhang zu stellen; dieser wird in diesem Fall von der Gemeinde „Municipio“ und die Formulierung der territorialen Raumordnungspläne, „POTs“ geschaffen. Diese stellen heute den konzeptuellen Rahmen zur territorialen Entwicklung dar und schließen Bereiche wie Infrastruktur, Definition urbaner Ausdehnung sowie suburbane, ländliche und andere Flächen ein. Jedoch hat die Formulierung der POTs erhebliche Probleme und Unzulänglichkeiten aufgewiesen, von denen einige am Ende dieses Punktes vorgestellt werden. Unter den Ländern mit Einheitsregierung in Lateinamerika ist Kolumbien eines der im Bezug auf den Dezentralisierungsprozess am meisten fortgeschrittenen. Die Verfassung des Jahres 1886 definierte Kolumbien als einen politisch zentralisierten Staat mit dezentralisierter Verwaltung. Diese ist grundsätzlich territorial und hat sich quasi während des gesamten 20 Jh. gehalten. In den 1980er Jahren kam zu der Diskussion über die Dezentralisierung, die Diskussion über die steuerlich- fiskale Dezentralisierung. Bezüglich der politischen Dezentralisierung ergab sich der wichtigste Schritt im Jahr 1986 mit der Einführung der Bürgermeister-Volkswahl. Diese Dezentralisierungstendenzen zeigen sich in der Verfassung d.J. 1991. Gewalt und soziale sowie politische Unsicherheit führten dazu, dass das Volk die Verfassungsänderung von 1996 akzeptierte. Für die neue politische und Verwaltungsstruktur wurde zwischen Konzepten wie Bundesverstaatlichung und Zentralisierung diskutiert, bis ein Zwischenmodel gewählt wurde. In diesem Zusammenhang definiert die Verfassung von 1991 in ihrem ersten Artikel Kolumbien als “einen sozialen Rechtsstaat, organisiert in Form einer dezentralisierten, partizipativen und pluralistischen Einheitsrepublik “

Administrative Aufteilung Kolumbiens

Bevor mit der Vertiefung des Themas der territorialen Ordnung zu beginnen, wird im Anschluss einen Abriss über die territoriale Aufteilung des Landes gegeben. Kolumbien ist verwaltungsmäßig und politisch in 32 “Departamentos” aufgeteilt. Jedes Departamento hat eine Hauptstadt, von welcher aus selbiges regiert wird. Im Falle von Cundinamarca ist Bogotá sowohl Hauptstadt des Departamento sowie ganz Kolumbiens. Jedes Departamento ist in Provinzen ohne juristische Wichtigkeit aufgeteilt. Administrativ folgen die Gemeinden den Departamentos. Kolumbien besitzt ca. 1.100 Gemeinden. Jede Gemeinde ist unterteilt in Veredas, Corregimentos, Polizeiinspektionen und Caserios. Nachstehend wird die Gemeinde definiert, da diese Verwaltungseinheit für vorliegende Studie die wichtigere ist.

Das Gesetz 126-1994 bezüglich der Modernisierung und der Arbeitsweise der Gemeinden, definiert selbige gem. Artikel 1: ” die Gemeinde ist die fundamentale Einheit der politisch-administrativen Teilung des Staates, mit politischer, fiskaler und administrativer Autonomie im Rahmen der Verfassung und des Gesetzes. Ihr Ziel ist das gemeine Wohlsein und die Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung in ihrem Gebiet. Unter den Funktionen der Gemeinden befinden sich gem. Art. 3 des gleichen Gesetzes: die Verwaltung der munizipalen Angelegenheiten und die öffentliche Dienstleistung gem. gesetzlicher Vorschrift; die Ordnung der Entwicklung ihres Gebietes und Durchführung der erforderlichen Bauten; die Planung der wirtschaftlichen, sozialen und Umweltentwicklung ihres Gebietes; die Überwachung der geeigneten Kontrollen der Naturgüter sowie der Umweltbedingungen in ihrem Gebiet.

Laut Art. 6 werden die Gemeinden gem. ihrer Bevölkerung und Ihres Steuereinkommens klassifiziert, wobei dieses als Indikator der sozialökonomischen Konditionen eingesetzt wird.

3.4.1.2 Einige Probleme im Verlauf der Dezentralisierung

Gemäß Bés, Hernández und Oliva[419] stellt die Verfassung von 1991 kein tatsächlich neues Modell der Dezentralisierung dar, sondern ordnet und vertieft das vorgehende Verfahren. Gemäß o.g. Experten ist das Resultat ein hybrides Model, welches die genaue Definition der Verantwortungen sowie die effektive Einführung des Verfahrens erschwert hat. Zusätzlich hat die bestehende institutionelle und fiskale Labilität verhindert, dass die von der neuen Verfassung vorgeschlagenen Instrumente in die Realität umgesetzt werden. Eines der größten von den Autoren genannten Probleme ist das Humankapital. Im Jahr 1998 befanden sich mehr als die Hälfte der Bürgermeister unter juristischer Überprüfung. Einige aufgrund von Korruptionsvorwürfen andere einfach aufgrund ihres Unkenntnis der Gesetze. Die Qualität der Bildung der Politiker ist ein weiteres Problem; ca. 3,2 % der Bürgermeister besitzt nur eine Grundschuleerziehung, 46% besitzt keine Hochschulerziehung. Diese Situation ist im vorgeschlagenen System, in welchem die territorialen Einrichtungen mit der Zeit zunehmend Mittel und Verantwortungen übertragen bekommen, kritisch. Die institutionelle Schwäche lässt sich auf die Zeit zurückführen, als Bürgermeister und Gouverneure von der Zentralregierung bestimmt wurden. Der Mangel an Kontrolle über die territorialen Arbeit ist um so schlimmer, wenn man bedenkt, dass die Laufzeiten der territorialen Regierung drei Jahre umfasst und keine Wiederwahl gestattet ist. Dies hat in einigen Fällen bedeutende Mängel an Tätigkeit und Kontinuität der territorialen Tätigkeit aufgewiesen.

Ein weiteres Problem ist der Mangel an Modernisierung der steuerlichen Verantwortlichkeit der subnationalen Regierungen und die mangelnde Autonomie. Die territorialen Einrichtungen verwalten 25 Besteuerungen, eine übertriebene Anzahl im Vergleich zum zentralen nationalen Durchschnitt. Die territorialen Steuerermächtigungen sind begrenzt und zwar in Bezug auf die Einführung neuer Steuern sowie auf die Bestimmung der besteuerbaren Basis. Deshalb ist die wichtigste Variante der territorialen Entscheidungskraft die Steuerverwaltung.

Außerdem ist die Verwendung vieler Steuern vorausbestimmt, wodurch die Aktionsfreiheit der subnationalen Regierungen reduziert wird. Entsprechend ist es schwierig von einem Dezentralisierungsprozess zu sprechen, zumal die Ermächtigungen zu Eintreibung und Ausgabe praktisch von der Zentralregierung vorausbestimmt sind.

Die Verfassung von 1991, Art. 319, gibt zwei oder mehreren Gemeinden mit wirtschaftlichen, sozialen und physischen Beziehungen zueinander, welche der Gemeinschaft metropolitanen Charakter verleihen, die Möglichkeit sich als administrative Einheit zu organisieren. Diese soll die harmonische und integrierte Entwicklung des Gebiets programmieren, koordinieren, die öffentlichen Versorgungseinrichtungen zu rationalisieren und ggf. einige davon gemeinschaftlich zu leisten, sowie Bauten metropolitanen Interesses zu realisieren. Obwohl dies im Falle von Bogotá legal und administrativ zu langer Diskussion geführt hat, bildet Bogotá bis heute noch kein metropolitanes Gebiet mit den umgebenden Gemeinden, mit denen es wirtschaftliche, soziale und physische Beziehungen hat. Die Gemeinschaft als metropolitanes Gebiet muss noch definiert werden.

3.4.1.3 Die Dezentralisierung und die territoriale Ordnung

Im Rahmen des Art. 288 dieser Verfassung steht die Erstellung eines organischen Gesetzes territorialer Ordnung zur Kompetenzverteilung zwischen Nation und territorialer Entitäten: Im Gesetz 388 -1997[420] stellt eines der Hauptziele die Errichtung von Mechanismen, welche den Gemeinden die Ordnung ihrer Gebiete, die Bodennutzung und den Naturschutz in autonomer Weise ermöglichen dar. Gemäß des Gesetzes muss die Ordnung auf folgenden drei Prinzipien beruhen:

419 Vgl. M. Bés, R. Hernández, und C. Oliva, „Descentralización en Colombia: nuevos desafíos" (1998).
420 Vgl. Ley 388 de 1997 o de Ordenamiento Territorial

1. Soziale und ökologische Funktion des Eigentums.
2. Vorrang des Allgemeininteresses vor dem privatem.
3. Ausgeglichene Verteilung der Lasten und Nutzen.

Unter den munizipalen oder der Distrikt-Kompetenzen (Bogotá) befindet sich neben der Klassifizierung des Bodens in urban, ländlich oder Boden urbaner Expansion sowohl die Definition der Nutzung und der Gebiete für Produktion, Dienstleistungs- und Wohn- Aktivitäten als auch die Definition des Nutzungsgrades, der pflichtmäßigen Bodenabgaben, der Arten und Nutzungen der Bauten sowie restlicher urbanistischer Normen. Zu diesem Zweck muss jede Gemeinde mit mehr als 1.000 Einwohnern oder jedes Distrikt einen Raumordnungsplan (POT) erstellen. Dieser wird definiert als eine Zusammenstellung von Zielen, Richtlinien, Politiken, Strategien, Programmen, Akten und adoptierter Normen, um die physische Entwicklung des Gebiets und die Bodennutzung zu orientieren und zu verwalten.

Zu der Bodenklassifizierung

Gem. Artikel 30 klassifizieren die POTs das Gebiet der Gemeinden und Distrikte in urban, ländlich und urbane Expansion. Innerhalb dieser Klassen können die Kategorien "suburban" und "unter Schutz" etabliert werden.
Der urbane Boden wird in selbigen sowie Expansionsboden aufgeteilt:

ART 31. Urbaner Boden: gebildet durch Flächen des Distriktgebietes oder der Gemeinde, welche gem. POT zur urbanen Nutzung bestimmt sind, über Verbindungsweginfrastruktur, primäre Energienetze, über fließendes Wasser- und, Abwassernetze verfügen, wodurch ihre Urbanisierung bzw. Bebauung möglich wird. Zu dieser Kategorie können Zonen mit unvollständigen Urbanisierungsverfahren gehören, welche zwischen konsolidierten Bebauungsflächen liegen und als Flächen integraler Verbesserung im POT aufgenommen werden.
Die Flächen, welche als urbaner Boden betrachtet werden, werden perimetrisch begrenzt und können die bewohnten Zentren der „corregimientos" einschließen. In keinem Fall darf der urbane Umfang größer als die benannten sanitären oder öffentlichen Versorgungseinrichtungen sein.

ART 32. Boden urbaner Expansion: gebildet durch den Anteil des munizipalen Gebiets, welches der urbanen Expansion gewidmet ist, freigegeben für urbane Nutzung während der Gültigkeit des POT, gem. Ausführungsprogramm.

Die Bestimmung dieses Bodens folgt den vorgesehenen Stadtwachstumsaussichten und Möglichkeiten der Infrastrukturerweiterung des Verkehrs- und Transportsystems, der öffentliche Versorgungseinrichtungen, freie Flächen, Parks sowie kollektiver Bestückung öffentlichen oder sozialen Interesses.
In seiner ländlichen Komponente bezieht sich Pkt. 4 des Gesetzes auf Lokalisierung und Dimensionierung der als suburban vorgesehenen Zonen, mit Präzisierung der maximalen Besetzungsintensitäten und gestatteter Nutzungen, welche in Betracht ihrer geringen Besetzung zu übernehmen sind. Hierbei müssen die Möglichkeiten der Bedienung mit fließendem Wasser und Abwasser in Harmonie mit den Normen des Natur- und Umweltschutzes stehen. Das Konzept der geringen Dichte wird nicht im Detail behandelt, ist unklar und ermöglicht lokale Interpretationen nach Belieben.

ART 33. Ländlicher Boden: Diese Kategorie erfasst die nicht für den urbanen Gebrauch geeigneten Flächen aufgrund ihrer Bestimmung zur Agrar-, Vieh- oder forstwirtschaftlichen Nutzung, Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen sowie analoger Aktivitäten.

ART 34. Suburbaner Boden: Diese Kategorie bilden die Flächen in ländlichem Gebiet, bei welchen sich die Bodennutzung und die Lebensweise von Stadt und Land mischen, welche nicht als Flächen urbaner Expansion klassifiziert sind, welche Entwicklungsflächen mit begrenzter Nutzung, Intensität und Dichte sein können, wobei die Selbsterfüllung der Öffentlichen Wohnungsversorgungseinrichtungen gem. Gesetz 99-1992 und 142-1994 gewährleistet sein müssen. Flächen interregionaler urbaner Korridore können zu dieser Kategorie gehören.
Gemeinden und Distrikte müssen komplementäre Regulierungen vorsehen, welche die Entwicklung urbaner Aktivitäten und Nutzungen in diesen Gebieten verhindern sollen, ohne dass vorher das entsprechende Eingliederungsverfahren stattfindet. Hierfür müssen sie über die Infrastruktur öffentlichen Raumes Verkehrs und Energie sowie Trinkwasser-Versorgung und Abwassernetz verfügen.

ART 35 Schutzgebiet: Gebildet durch Zonen und Flächen innerhalb aller vorgenannten Klassen, welche wegen ihrer geographischen, landschaftlichen oder Umweltbedingungen oder wegen ihrer Beteiligung an Zonen öffentlicher Nutzung zur Lokalisierung von Infrastrukturen zur Vorsorge öffentlicher Dienstleistungen oder aufgrund von nicht einschätzbaren Risiko für Besiedlung, begrenzte Urbanisierungsmöglichkeiten aufweisen.

Bezüglich des suburbanen Bodens wird der maximale Suburbanisierungsrahmen festgelegt. Unter suburbanem Boden versteht man einen Teil des ländlichen Bodens. Aber es tritt erneut ein konzeptuelles Problem bezüglich der Frage nach dem "suburbanen" auf. Dieses Problem geht über den kolumbianischen Bereich hinaus, es handelt sich um die reale Definition des "Suburbanen". Gemäß kolumbianischem Gesetz gehört es zum "ländlichen", besitzt aber gewisse urbane Charakteristiken, ohne dass diese jedoch genau definiert werden. In diesem Zusammenhang existierte keine klare Differenzierung zwischen Boden urbaner Expansion und suburbanem Boden. Diese Trennung betrifft eher die virtuelle Linie, welche durch die lokale Regierung festgelegt wird, um das Wachstum der Stadt zu ermöglichen. Der suburbane Boden bezieht sich auf die Lokalisierung gewisser Infrastrukturen wie Wohnung, Industrie, Einkaufszentren bei geringer Besetzung ohne aber genauere Spezifikationen vorzunehmen als dass die Besetzungsindizes 30% der Grundstücksfläche oder 50% im Fall von Industrie nicht übertreffen dürfen.
Die Gemeinden und Distrikte müssen den maximalen Rahmen der Suburbanisierung bestimmen, wobei der Entwicklungscharakter geringer Besiedlung und niedere Dichte des suburbanen Bodens in Betracht gezogen werden. Ebenso die Möglichkeiten an Trinkwasserversorgung und grundsätzlicher Sanierung sowie Konservierung und Umweltschutz.
Auf die Entwicklung kommerzieller Nutzungen und Dienstleistungen anzuwendende Normen sind Grundstücksaufteilung- und Baugenehmigungsvergabe für die Entwicklung Kommerzieller und Dienstleistungsprojekte mit Bauflächen von mehr als 5000 m2 auf ländlichen suburbanen Boden ist nur in Gebieten zu genehmigen, welche im POT oder in Einheiten ländlicher Planung für diese Nutzung spezifisch und kartographisch begrenzt wurden. Die Besetzungsindizes dürfen 30% der Grundstücksoberfläche nicht überschreiten und der Rest ist vorrangig der Erhaltung oder Wiederherstellung natürlicher Vegetation zu widmen.

Der POT oder die ländlichen Planungseinheiten müssen als Minimum die kartographische Begrenzung der Gebiete industrieller Tätigkeit auf ländlichem suburbanen Boden betrachten, einschließlich der maximalen Bauhöhen und der Bauvolumina nach welchen sich die Entwicklung industrieller Nutzungen zu richten hat, damit die ländliche Landschaft geschützt wird.
Wie in vorhergehendem Fall dürfen die Besetzungsindizes 30 % der Grundstücksoberfläche im Falle der Mindestbesetzung bzw. 50% im Fall von Parks, Baugruppen oder Industriegruppierungen nicht überschreiten. Der Rest ist vorrangig der Erhaltung oder Wiederherstellung natürlicher Vegetation zu widmen. In keinem Fall darf die Fläche für Parks, Baugruppen oder Industriegruppierungen geringer als 10 Hektar sein.

3.4.1.4 Einige Probleme des Gesetzes LEY 388

Einleitend kann festgestellt werden, dass die 3 fundamentalen Prinzipien nicht eingehalten werden. Wenn dies befolgt würde, würde die planungslose Bebauung der Sabana de Bogotá nicht stattfinden. Zweitens vertritt der Markt nicht die Allgemeinheit vor denen der Einzelinteressen, welche der Staat verteidigen müsste.
In Bezug auf die Trennung der Nutzungsarten bestimmt das Gesetz die Klassifizierung, jedoch ist die Beschreibung oberflächlich und es bestehen keinerlei klare Richtlinien für selbige Klassifizierung. z.B.: bei der Festlegung des suburbanen Bodens als Boden geringer Besetzung ist nicht klar, was hiermit gemeint ist. Welches ist der maximale Rahmen für den spezifischen Bau? Wird dieser von jeder Gemeinde definiert?
Eines der großen Probleme bei der Entwicklung der POTs ist, wie vorgenannt, das Humankapital. Die meisten munizipalen Entitäten besitzen keinerlei Kenntnis territorialer Planung um ggf. einen Ordnungsplan formulieren zu können. Entsprechend wurde die wiederholte Überprüfung der POTs erforderlich, um langsam ein akzeptables Resultat erreichen zu können. Es handelt sich eher um einen negativen Faktor als um einen Entwicklungsprozess. Als positiven Beitrag haben die POTs die Problematik der territorialen Ordnung auf den Tisch gebracht. Andererseits, und obwohl dezentralisiert und lokal erdacht, hat dieser Prozess Interesse zur gemeinsamen Arbeit zwischen den Gemeinden gebracht und Themen wie die Bildung der metropolitanen Region von Bogotá ebenfalls auf den Tisch gebracht.

Die globalen Verfahren beeinflussen diesen Punkt insofern, als die Liberalisierung der Wirtschaft Hand in Hand mit der Staatsderegulierung und der territorialen Dezentralisierung ging. Bezüglich der Dezentralisierung kann gesagt werden, dass diese zur Hälfte passiert ist; wir stehen vor einem zentralistischen Staat mit Tendenzen zur Dezentralisierung, mit einem normativen Rahmen hierzu, jedoch ohne Vorkenntnis und institutioneller Basis zur Durchführung des Vorhabens.
Im Falle Bogotá - Sabana beruht das Problem darauf, dass noch kein gemeinsames Ordnungsprojekt existiert. Die munizipalen Verwaltungen besitzen auch keine Werkzeuge, keine institutionelle Kapazität und keine Kenntnisse hierzu. D.h., das Thema der territorialen Ordnung ist in Kolumbien relativ neu. Es gibt beispielweise keine Laufbahn des Raumplaners wie z.B. in Österreich und anderen Ländern. Wir besitzen keine Planungskultur. Trotz sämtlicher Gesetze, die entworfen werden, ist es erforderlich eine territoriale Planungskultur ins Leben zu rufen, um die Papierarbeit in Taten umzusetzen.

3.4.1.5 Ein neues Dekret zur haltbaren Entwicklung von Bogotá - Sabana

In vorangegangenem Kontext und unter Beachtung, dass weder Gesetz 388 noch die POTs Strategien zur haltbaren Organisation und Entwicklung des Gebiets Bogotá - Sabana sowie anderer kolumbianischer Gebiete haben ordnen oder ins Leben rufen können, wurde 10 Jahre später Dekret 3600 von 2007[421] erlassen. Gemäß diesem neuen Dekret müssen die Verfahren zur Formulierung, Revision und/oder Modifizierung der POT u. a. folgende Determinanten erfüllen:

1. Festlegung des Rahmens der Suburbanisierung. Die Gemeinden und Distrikte müssen den maximalen Suburbanisierungsrahmen festlegen, unter Beachtung des Charakters geringer Besetzung und geringer Dichte des suburbanen Bodens, Möglichkeiten der Trinkwasserversorgung und Basissanierung wie auch Konservierung- und

421 Vgl. Decreto 3600 de 2007: „Por el cual se reglamentan las disposiciones de las Leyes 99 de 1993 y 388 de 1997 relativas a las determinantes de ordenamiento del suelo rural y al desarrollo de actuaciones urbanísticas de parcelación y edificación en este tipo de suelo y se adoptan otras disposiciones"

Umweltschutznormen.

2. Mindestaktivitätseinheit. In der ländlichen Komponente der Ordnungspläne ist diese für die verschiedenen gestatteten Nutzungen des ländlichen suburbanen Bodens zu definieren. In keinem Fall darf die von den Gemeinden festgelegte Mindestaktivitätseinheit für sämtliche auf ländlich- suburbanen Boden entwickelten Aktivitäten kleiner als 2 Hektar sein.

Ein Punkt großer Wichtigkeit, welcher bei Veröffentlichung vorliegenden Dekrets große Kontroverse aufrief, ist Artikel 18, Kapitel 5: Flächen industrieller Aktivität in La Sabana- Bogotá.
Dieser Artikel bestimmt folgendes: gemäß Art.61 Gesetz 99-1993 und bei Inkrafttreten vorl. Dekrets dürfen, unabhängig von ihrer Bezeichnung, auf ländlichen nicht suburbanen Bodenflächen der Sabana de Bogotá keine Parzellierungs- u/o Baugenehmigungen erteilt werden, welche die Entwicklung industrieller Vorhaben auf industriellen Bodenflächen, multiplen Gebieten mit industrieller Aktivität und anderen ähnlicher Zwecke vorsehen. Ausnahme sind Projekte zur Nutzung von Naturgütern oder für agroindustrielle Nutzung, Öko-, Ethno-,Agro-, Aquatourismus und weiterer analoger Aktivitäten, welche mit der Agrar- kulturellen, Viehzucht- und Forstberufung des ländlichen Bodens gem. bestehender Normen kompatibel sind. Die Bestimmungen dieses Artikels sind bindend für den Hauptstadt- Distrikt Bogotá und die Gemeinden Bojacá, Cajicá, Chía, Chocontá, Cogua, Cota, Cucunubá, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, Gusaca, Guatavita, La Calera, Madrid, Mosquera, Nemocón, Sesquilé, Sibaté, Soacha, Sopó, Subachocue, Suesca, Tabio, Tausa, Tenjo, Tocancipá, Villapinzón und Zipaquirá.

3.4.2 Plan de Ordenamiento Terriotorial de Bogotá

Der POT von Bogotá ist die Navigationskarte für die räumliche Neuordnung von Bogotá, die Bodennutzung und die Aktivitäten, die in dieser Metropole stattfinden. Er dient ebenso der Orientierung der öffentlichen und privaten Investitionen um die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhöhen. Dies soll mit der aktiven Teilnahme der Bevölkerung geschehen. Dieser Raumordnungsplan wurde durch das Dekret 619 von 28 Juli 2000 unter der Regierung vom Bürgermeister Peñalosa bestätigt. Im Nachhinein wurde der Plan im Jahr 2004 Dekret 190 vom 22 Juni 2004 überprüft und modifiziert.
Ausgesehen von der Raumordnung von Bogotá beschäftigt sich dieser Plan auch mit der Beziehung von Bogotá und La Sabana. Der POT bezieht sich auf die Region von Bogotá, die sich in Bogotá und 19 Gemeinden der La Sabana gliedert. Das technische Dokument des POT, das die Synthese des ganzen Dokumentes darstellt, spricht in seinem dritten Kapitel von einem regionalen Gebiet, das sich in einem Gliederungsprozess befindet. Einer der 4 Hauptaspekte, die in diesem Kapitel behandelt werden, ist der einer urbanen Region in einem frühen Konsolidierungsprozess in Richtung einer metropolitanen Agglomeration.
Die Diagnose der sogenannten Region von Bogotá zeigt die Besorgnis über die Ausdehnung der Wohnflächen in La Sabana, da diese ohne die entsprechende Infrastruktur geschieht, über die Beschädigung und den unkontrollierten Konsum von Naturressourcen, die Verminderung der Agrarflächen und die Bildung von Ballungsräumen mit den umliegenden Gemeinden und die verstreute Besetzung der ländlichen Flächen. Die Diagnose bleibt leider bei der Beschreibung letztere Probleme, zeigt aber keine Studie oder Daten über den Maßstab der Ausdehnung des Wohnens oder der Bodenkonsum und der Nutzungen in La Sabana. In diesem Zusammenhang bleibt die Beziehung von Bogotá zu den 19 im Dokument genannten Gemeinden unklar, da ihre Dynamiken und wirtschaftliche Beziehungen mit Bogotá nicht betrachtet werden.

Eines der Vorhaben ist, wie oben genannt, die Vernetzung von Bogotá mit ihrer Region. Diese Region basiert auf drei Grundstrukturen: prinzipielle ökologische Struktur, Struktur der urbanen Siedlungen und drittens große Agrarflächen. Die ökologische Struktur wird durch die Naturparks geformt. Die Siedlungen sollten ein hierarchisches und spezialisiertes Netz in Form von Ringen bilden. Die Agrarzonen sind jene, die zwischen den Siedlungen bleiben. Trotz dieses Vorschlags beinhaltet der POT keine Richtlinien oder Interventionen in La Sabana.

Die erste Version des POT bevorzugte die konzentrierte Entwicklung von Bogotá und eine umgebende Region, die von den genannten Ringen gebildet werden sollte. Diese Idee der zentralisierten Region wurde in der Revision des POT´s 2004 geändert. Der Grund dieser Veränderung ist der Vorschlag einer regionalen vernetzten Region Bogotá - Cundinamarca, bei der Bogotá der Hauptknotenpunkt ist und mit den anderen Städten vernetzt sein soll. Dieses Szenario folgte der Arbeit der Mesa de Planificación Regional Bogotá – Cundinamarca (MPR). Die MPR ist ein Projekt, das als Abkommen unter dem damaligen Bürgermeister von Bogotá, dem damaligen Gouverneur von Cundinamarca und der Direktor der Umweltbehörde für Cundinamarca „CAR“ (Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca) im November 2001 entstanden ist, um die Region von Bogotá gemeinsam zu planen. Mit diesem Projekt hat man versucht, die Kooperation zwischen Bogotá und Cundinamarca zu verstärken, sowie die wirtschaftliche und soziale Entwicklung zu fördern. Der UNCRD (United Nations Center for Regional Development) nahm von Anfang an teil und übernahm die technische Arbeit. Die Regierung von Kolumbien hat auch in Führung des DNP (Departamento de Planeación Nacional, National Planungsstelle) teilgenommen.

Die MPR ist weder ein öffentliches Büro noch eine neue Entität. Ihre Aktivitäten sollten zwischen 2001 und 2003 stattfinden, wobei das Konzipieren der Grundlagen für die regionale Raumordnung, die Raumplanung, die Ausführung von Projekten und die Bildung eines institutionellen Rahmens die wichtigsten Aktivitäten sind. Es wird erwartet, dass die MPR in der Zukunft zu einer Institution wird.

Als Grundlage für die regionale Raumordung der Region wurden 3 mögliche Szenarien für die zukünftige Entwicklung von Bogotá und seine Region vorgeschlagen: ein konzentriertes Szenario Bogotá - Sabana, ein lineares Szenario entlang des Bogotá Flusses und ein Städtenetz, dass ganz Cundinamarca verbinden soll. Nach mehreren Workshops mit den verschiedenen Entitäten der lokalen Regierungen von Bogotá und den Gemeinden, sowie der Regierung Kolumbiens wobei die drei Szenarien analysiert und beurteilt wurden, wurde das dritte Szenario des Städtenetzes als das gewünschte Szenario für Bogotá – Cundinamarca ausgewählt. Dementsprechend wurde dieses in der Revision des POT von Bogotá als neue Entwicklungsstrategie für die Region von Bogotá übernommen. Es handelt sich um eine Strategie Bogotá zu dezentralisieren und zu versuchen eine ausgeglichene Entwicklung zwischen Bogotá und ihrem Großraum zu schaffen.

3.4.3 Illustration zum Thema Suburbanisierung anhand der Annäherungen der POTs von Cota und Chía

Nachstehend zur Illustration einige Beispiele der Annäherungen der POT von Cota und Chía bezüglich ihrer Beziehung zu Bogotá und dem Thema der Wohnungssuburbanisierung.

Aus dem POT Cota[422]:

Das Ziel des POT im Falle Cota ist es, den ländlichen Charakter der Gemeinde zu erhalten, die Teilung der Grundstücke sowie den Zuzug zu bremsen. Gem. POT Cota hat die Gemeinde ihren ländlichen Charakter erhalten können, und dies trotz der unzureichenden Normierung, welche versucht, die Teilung der existierenden landwirtschaftlichen Grundstücke zwecks Urbanisierung zu regulieren. Das im POT vorgeschlagene Model versucht die Teilung der ländlichen Grundstücke nicht zu stimulieren. Hierzu wird ein juristisches Werkzeug der Wohngemeinschaftsordnung mit Zusatzwert für den ländlichen Boden eingesetzt, welches einen Index des Agroindustriebodens, grün oder nicht bebaut von 70 % und eine Mindestgrundstücksfläche von 3200m2 garantiert.[423] Mit dieser Maßnahme versucht der POT, die Bildung eines Ballungsraumes der Gemeinde mit anderen Gemeinden zu vermeiden. Andererseits versucht man nicht die besser situierten Sozialgruppen von Bogotá anzuziehen, um sich nicht in eine Übernachtungsgemeinde zu verwandeln. Anschließend beruft sich der gleiche POT auf den regionalen Kontext und die unvermeidliche Bildung des Ballungsraums, welche die Normen übertrifft, wobei der ökonomische und soziale Druck sowie die fehlende Planung eine Kontrolle des Ballungsraumes verhindern.

In Bezug auf die Grundstücksmindestfläche erwähnt der POT von Cota einen regulären Zuwachs der Grundstücksteilung. Trotzdem ist in der Realität die Teilung erheblich größer, z.B. aufgrund des Gemeinbesitzes, welcher später in der Tat untergeteilt wird - z.B. im Falle von Erbschaften, teilweisen Verkaufs und Unterteilungen welche zwar formalisiert, jedoch nicht im Grundbuch registriert werden. Normalerweise weisen diese Unterteilungen eine geringere als die von der Planung der Gemeinen erforderte Fläche vor. Dies konnte anhand der Katasterinformation festgestellt werden gem. welcher normalerweise die Anzahl der Besitzer die Anzahl der Grundstücke überschreitet.

In Cota befinden sich in definierten Sektoren in der Umgebung des urbanen Kernes dem Gemüseanbau gewidmete kleine landwirtschaftliche Betriebe „Microfundios“ mit weniger als 3200m2, welche 57 % der ländlichen Grundstücke darstellen und nur 6,6% der Fläche; während 39% der Gelände Latifundien entsprichen, welche 0,5% der Besitzer entsprechen.[424]

Auszüge des POT-Chía[425]

Das Hauptdilemma der Gemeinde Chía besteht darin, ob eine weitere Bildung eines Ballungsraumes mit Bogotá zu verfolgen ist, um sich zu einem weiteren Stadtteil derselben zu entwickeln, oder ob gegenteilig territoriale Autonomie und Identität zu erhalten sind.[426]

Die Nähebeziehung mit Bogotá hat Chía in eine der Ersten, wenn nicht in die erste Schlafstadt der gehobenen Schichten der Hauptstadt entwickelt. Dies geschah unter der Permissivität der Behörden sowie unter dem Druck der Immobilieninvestition von Bogotá, womit die besten Böden ohne bedeutsame urbanistische Gegenleistungen, weder bezüglich öffentlicher Dienstleistungen noch irgendeines bestimmten Urbanisierungsmodells bebaut wurden.[427]

422 Vgl. POT, “Plan de Ordenamiento Municipal,” Municipio de Cota (2000).
423 Vgl. Ebd., 41.
424 Vgl. Ebd., 43.
425 Vgl. Ebd.
426 Vgl. Ebd., 22.
427 Vgl. Ebd.

Der Osten von Chía ist von der Oberen und Mittelschichten bewohnt, welche an der Leitung, politischen Kontrolle und an der Wirtschaftsaktivität des Landes teilnehmen.
Gem. Studie des POT von Chía entfernt diese Tatsache die oben genannten Bewohner von der Teilnahme an politischen, sozialen und wirtschaftlichen Leben der Gemeinde. Dies hat zu fehlender Zusammenarbeit mit den Behörden und der lokalen Gemeinde geführt, sowie zu den territorialen Problemen, die dies mit sich bringt. Hierbei wird die Gemeindeautorität ihrer Niederlassung in Zweifel gestellt; eine Problematik, welche umfassend mit dem Phänomen der „gated communities" und der Privatisierung der Stadt diskutiert wurde. Somit anders als in den meisten kolumbianischen Gemeinden weist Chía eine soziale Pyramide auf, in welcher die unteren Schichten - estratos 1 und 2- (aprox. 20%) nicht die Dominanten sind, sondern im Vergleich zum Rest des Landes relativ wohlhabende Schichten, d.h. nämlich die mittlerer und hoher Schichten der Bogotanos, welche Chía als ihren Wohnort gewählt haben sowie auch der Studentenbevölkerung, welche hier studiert und teilweise auch wohnt.
Laut POT-Chía geschieht ein Großteil der Aktivität der Gemeindebevölkerung in Bogotá. Von den wenigen vorhandenen Ziffern geben die Volkszählungsstatistiken des DANE an, dass von der Gesamtbevölkerung nur 31,7% in der Gemeinde geboren ist, während 67,6% zugezogen ist. Dies ist kein auf Chía begrenztes Problem, da selbiges auch in den restlichen analysierten Gemeinden auftritt.
Auch ohne Vorlage entsprechender Statistiken kann angenommen werden, dass der Unterschied im Fall Chía jener ist, dass dieser Prozentsatz der zugezogenen Bewohner größtenteils aus hohen und mittleren Schichten aus Bogotá besteht.

Wenn auch der Ballungsraum mit Bogotá eine der Charakteristiken von Chía ist, so wird doch weiterhin die Agrarkondition der Gemeinde hervorgehoben, welche auf den Merkmalen des Bodens der Sabana de Bogotá beruht. Aber die Realität zeigt, dass die Landwirtschaft durch andere Aktivitäten ersetzt und das Agrarland weiterhin urbanisiert wird. Der Anteil des Bodens, welcher heutzutage dem extensiven Anbau bzw. der Viehwirtschaft gewidmet wird, ist weniger wichtig als die Summe des urbanen Bodens und den Landwohn- und Wochenendhäusern und den Wohngemeinschaften.
In diesem Zusammenhang, in dem z.B. der Blumenanbau weiterhin einen wichtigen Beitrag zur lokalen Wirtschaft der Gegend und der Gemeinde beiträgt, entsteht die Diskussion über die Wichtigkeit der Fläche und den Umfang des Anbaus im Vergleich zu einer Anbauintensivierung auf geringerer Fläche. Offen bleibt die Frage, ob diese Einstellung die Urbanisierung produktiver Agrarböden rechtfertigt. Ein interessanter Punkt, welcher der Suburbanisierung Bogotás gegenübersteht, ist die Akzeptanz der Blumenanbaufelder in der Nähe der Metropole, welche von den Gemeinden mit höherem Verländlichungs- grad als Bedrohung betrachtet werden, während sie von denen mittleren Verländlichungs- grades mehr akzeptiert werden und für Stadtteile wie Suba mit hohem Urbanisierungsgrad als ausgezeichnete Option betrachtet werden.[428]
Die wichtigste Änderung der Grundstücksstruktur der Gemeinde Chía wird durch die Unterteilung der Grundstücke verursacht. Diese Änderung hat eine weitgehende Verringerung der Agrarproduktion - mit Ausnahme der Blumenproduktion und eine Erweiterung der suburbanen Nutzung mit sich gebracht. In diesem Zusammenhang mischen sich die ländlichen Nutzungen und das exklusive Wohnen, wie die große Menge der gebauten Wohngemeinschaften und der laufenden Bauvorhaben beweisen.
Im Jahre 1999 zählte die von „gated communities" besetzte Umgebung von Chía ca. 120 ha. und somit ca. 30% der urbanen Fläche. Ebenso treibt die Nachfrage nach Boden für den Wohnungsbau der hohen Schichten in den bergigen Forstgebieten in Richtung des suburbanen Charakters der Gemeinde. Dies segmentiert das Territorium, polarisiert die Gesellschaft und erhöht u. a. die Nachfrage nach öffentlichen Dienstleistungen.

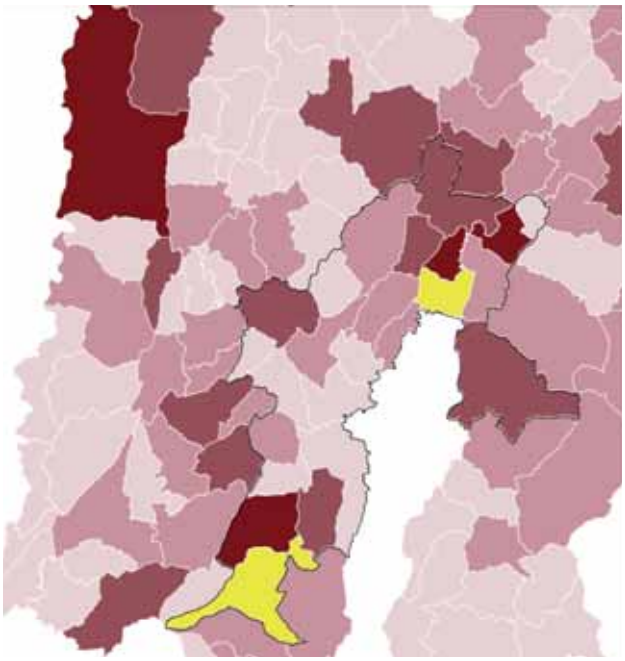
428 Vgl. È. Mesclier, 2005 "Hacer metrópolis, La Región Urbana de Bogotá de Cara al Siglo XXI," ed. Vincent Goueset, et al. (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2005).

Die Grundstücksteilung hat zu einer irregulären Formation geführt, welche mehr der einer ländlichen Struktur landwirtschaftlicher Aktivitäten ähnlich ist, als der einer geplanten suburbanen Formation eines entstehenden Wohnungsgebietes. Einige dieser Formationen werden durch organische Integrationsversuche in die Umgebung überspielt und somit die Fragmentierung ebenso.
In Chía ist die Nachfrage nach einer Wohnung auf dem Land stärker als nach urbanen Wohnungen, bedingt durch die Anziehungskraft der ländlichen Umgebung auf die Bevölkerung von Bogotá; gefördert durch die Nähe der Metropole und der Gemeinde zwecks Vergnügung oder Wohnung. Es sei darauf hingewiesen, dass die Normung versucht, sich an die Bedingungen der Orte anzupassen, nicht aber eine munizipale Struktur vorsieht, welche das Wohnungsangebot artikuliert, wodurch eine Fragmentierung des Gebiets entsteht, wie es selbst der POT beschreibt.[429]

Wie die Lektüre der POT der verschiedenen Gemeinden der Sabana aufweist, sind diese Pläne nicht durchzetzungskräftig genug, um das suburbane Wachstum zu planen oder zu ordnen sondern sie versuchen eher einem Phänomen zu antworten, welches bereits seit langer Zeit Vorsprung gewonnen hat. Dies ohne die Kosten zu beachten, welche die zukünftige Artikulierung dieser Fragmente in Zukunft haben wird, sei es in Hinsicht auf Verbindungswege, öffentliche Dienstleistungen oder verursachter Umweltschäden. Dies wurde bisher in keinem der Fälle seriös studiert, in Betracht gezogen oder dokumentiert.
Außer der Erwähnung der Bildung eines Ballungsraumes von Bogotá mit den benachbarten Gemeinden, sowie derselben untereinander, schlagen die POTs keinerlei klare Strategien zur Hemmung oder Planung vor.
Die genannten Instrumente beschränken sich auf die Aufzählung von Besetzungsindizes sowie Bodengebrauchs, besitzen jedoch keine klare und bestimmte Vision der Entwicklung jeder Gemeinde oder deren Gemeinschaft.
Ein gemeinsamer Faktor der analysierten POTs ist, dass diese sich zu einer Wiederholung des Gesetzes 388 entwickelt haben und keine Aussagen zu den zu befolgenden nächsten Schritt zur territorialen Planung gemäß genannten Gesetzes treffen.

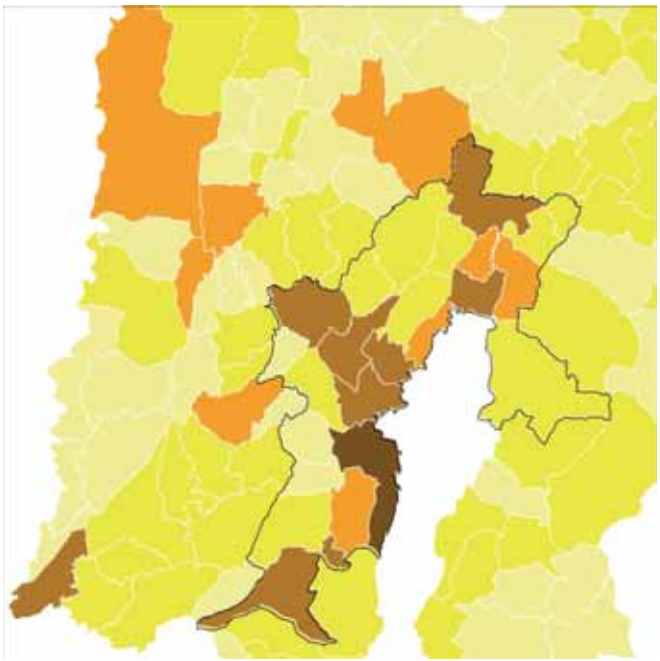
429 Vgl. POT, "Plan de Ordenamiento Municipal," 176.

Abb. 35 Ländliche Bevölkerung der Gemeinden der La Sabana de Bogotá



Quelle: DANE Censo General 2005

Abb. 36 Bevölkerung der Gemeindekerne der La Sabana de Bogotá



Quelle: DANE Censo General 2005

Die Abbildungen 35 und 36 zeigen die Verteilung der ländlichen und urbanen Bevölkerung in den Gemeinden der Umgebung von Bogotá. Sie weisen auf die hohe urbane Bevölkerungskonzentration in den angrenzenden mit Bogotá Gemeinden, sowie die agroindustrielle Achse Funza- Madrid- Mosquera und zeigen wie die ländliche Bevölkerung mit der Entfernung von Bogotá zunimmt. Gemeinden wie Chía, Cota und Cajicá weisen hohe urbane und ländliche Bevölkerungskonzentrationen auf, da der Wohn- Suburbanisierungsprozess von Bogotá sich in Richtung dieser Gemeinden bewegt.

3.4.4 Auf dem Weg zu einer dezentralisierten Region?

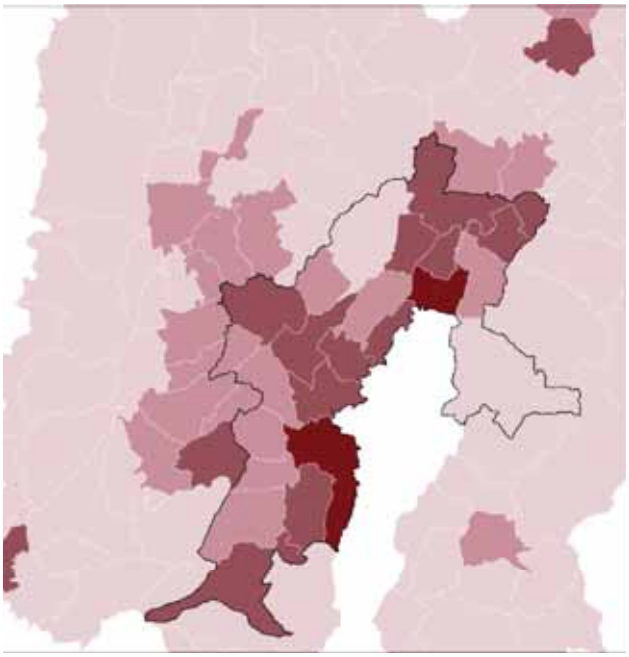
Im Jahr 2020 wird Bogotá- Cundinamarca 11.500.000 Millionen Einwohner zählen. Davon werden ca. 7.500.000 in Bogotá leben, wenn man nichts dagegen unternimmt.

Das Szenario „Red de Ciudades" schlägt vor, die zentralisierende Tendenz Bogotás aufzuhalten, indem die Entwicklung von neuen Polen gefördert wird. Es handelt sich um ein flexibles Model, das die Inkorporation von neuen Entwicklungspolen sowie von peripheren Kleinstädte und ländlichen Gebiete im metropolitanen System im Netz ermöglicht.

Die ursprünglichen Schätzungen des Documento Técnico de Soporte des POT von Bogotá sagen Bogotá in den Jahren 2000-2010 ein Bevölkerungswachstum von 1.763.830 Einwohnern voraus.[430] Die brauchbare Fläche um die notwendige Infrastruktur für diese Bevölkerung zu bauen entspricht ca. 7.059 ha. und 500.597 neue Wohnungen (mit einer Dichte von 55 Wohnungen/ ha). Im ersten Dokument des POT hat man mit diesen Flächen gerechnet,

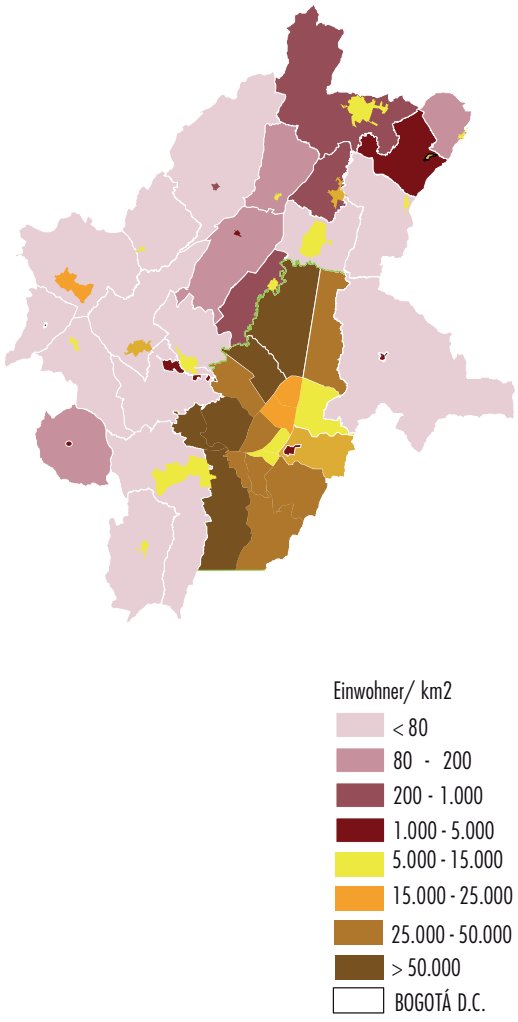
430 Vgl. POT, "Plan de Ordenamiento Bogotá D.C" Bogotá D.C (2000), 153.

Abb. 37 Ländliche Bevölkerungsdichte der Gemeinden der La Sabana de Bogotá



Fuente: DANE. Censo General 2005

Abb. 38 Städtische Bevölkerungsdichte der Gemeinden der La Sabana de Bogotá



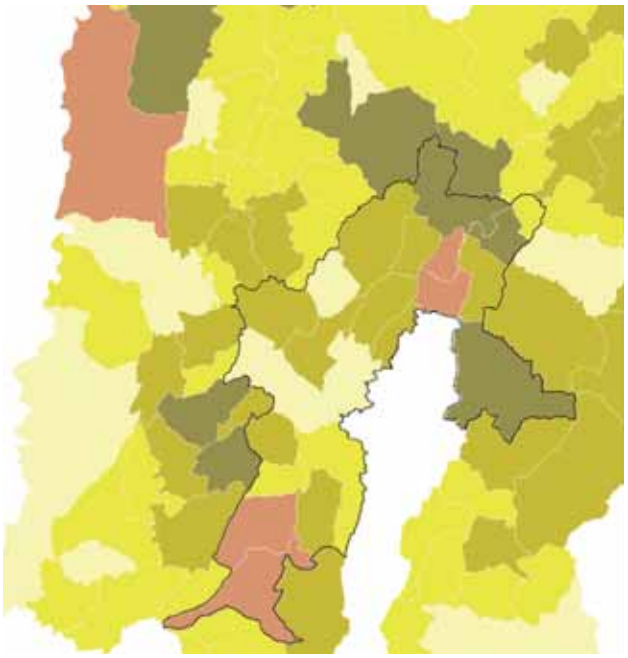
Die Abbildungen 37 und 38 zeigen die ländliche Bevölkerungsdichte der Gemeinden und die urbane Dichte für Bogotá und die Gemeindekerne. Die Gemeinden von Soacha und Chía zeigen die höchsten ländlichen Dichten (>1.000), während Facatativá und Madrid die höchsten urbanen Dichten (15.000. – 25. 000 Einw./h) in Vergleich mit den anderen Gemeinden aufweisen.

aber nach der Revision des Dokumentes und aufgrund der Bestimmung des Umweltministeriums von Kolumbien wurde die verfügbare Expansionsfläche auf 2.180 ha reduziert.[431] Weiters müssen neue Strategien entwickelt werden, um die zukünftige Bevölkerung zu lokalisieren und der Planungsraum muss in der Zukunft erweitert werden, da der Zeitraum 2000 – 2010 beinahe schon abgelaufen ist, und keine grundsätzlichen Strategien und Taten unternommen wurden. Die neuen Schätzungen rechnen mit 13.500ha. brauchbarer neuer Flächen bis 2020, ca. 740.000 neue Wohnungen. Letzteres heißt, das Bogotá sich nicht weiter ausdehnen kann. Zumindest nicht auf legale Weise.

Eines der Hauptprobleme des POTs von Bogotá und der regionalen Entwicklung der Metropole ist, dass es noch keine effektive Politik für das Thema Wohnen in der Region Bogotá gibt. Weder für den Sozialwohnungsbau in den verschiedenen Gemeinden noch für die Kontrolle der Suburbanisierung des Wohnens der sozialen Ober- und Mittelschichten

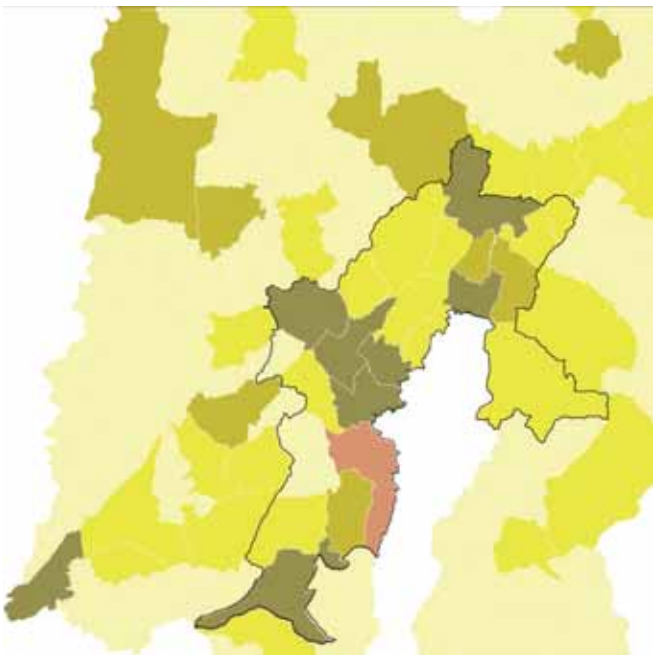
431 Vgl. Ebd.

Abb. 39 Anzahl der ländlichen Haushalte in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá



Quelle: DANE CENSO GENERAL 2005

Abb. 40 Anzahl der städtischen Haushalte in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá



Quelle: DANE CensoGeneral 2005

Die Abbildungen 39 und 40zeigen die ländliche und urbane Haushaltsanzahl. Die Gemeinden Chía, Cajicá im Norden und Fusagasugá und Silvania südlich von Bogotá zeigen die höchste ländliche Haushaltsanzahl. Im Fall der ersten zwei Gemeinden, konzentrieren sich in diesen, wie erwähnt, die suburbanen „gated communities" und Parzellen mit Einfamilienhäusern im Großraum Bogotá. Im Falle der letzten Zwei, außerhalb des Großraums von Bogotá liegenden Gemeinden, bedingt die hohe Anzahl der Wochenendehäuser die hohe Haushaltsanzahl.

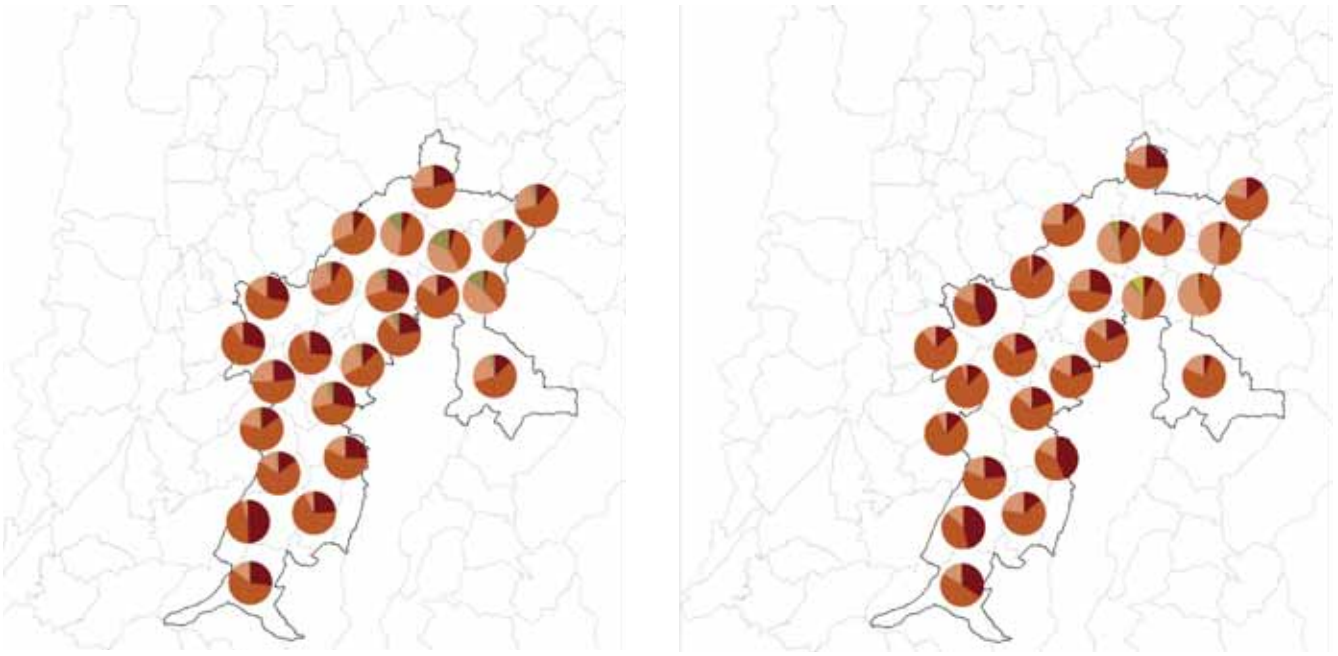
Bis jetzt hat das Thema Wohnen in der Politik von Bogotá immer eine untergeordnete Rolle gespielt.[432]

Das Szenario „Red de Ciudades" basiert auf folgenden Aspekten:
- Entwicklung eines rastermäßigen Straßennetzes für ganz Cundinamarca
- Hierarchisierte Pole bilden die Knoten dieses Netzes: Es soll bevorzugt werden, Infrastruktur, und Einrichtungen in diesen Pole zu situieren, sowie die wirtschaftlichen Aktivitäten zu unterstützen und zwischen den verschiedenen Pole zu diversifizieren, um die Attraktivität jedes POTs zu erhöhen.
- Identifizierung von existierenden Projekten (Straßen, Infrastruktur, Wirtschaft und Produktion, Dienstleistungen und Industrie usw.), die zur Bildung des Netzes beitragen. Diese Projekte wurden in einer Datenbank zusammengefasst.
- Die natürlichen Korridore (gebildet durch Naturparks, Schutzgebiete und Wälder) bilden die Grundstruktur der Region, in welcher sich die verschiedenen Pole sowie die Landwirtschaft, welche in den Zwischenräumen des Netzes stattfindet, befinden.

432 Vgl. Ebd,. 157

Abb. 41 Ländliche Sozial-Stratifizierung der Gemeinden der La Sabana de Bogotá

Abb. 42 Städtische Sozial-Stratifizierung der Gemeinden der La Sabana de Bogotá



Quelle: Secretaría de Planeación Departamental O.S.I.A.E.

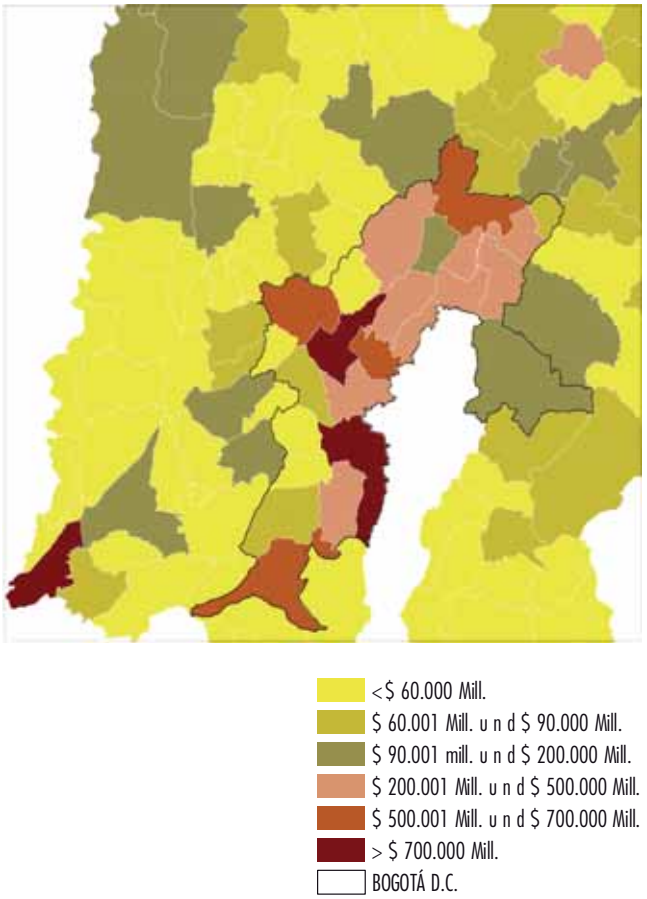
Die Abbildungen 41 und 42zeigen die ländliche und urbane sozioökonomische Stratifizierung der Gemeinden der La Sabana de Bogotá. In beiden Fälle überwiegen Estrato 2 und 3 (Estrato siehe ?). Dem Stratifizierungsmuster von Bogotá folgend (siehe?) überwiegen südlich von Bogotá die estratos 1 und 2 und nördlich die estratos 2 und 3. Die höheren Estratos (4 und 5) sind nur in den westlichen und nördlichen Gemeinden von Bogotá Umgebung zu finden.

Der Staat kann mithilfe verschiedener Werkzeuge die Dezentralisierung von Bogotá lenken. Im technischen Dokument der MPR werden folgende Werkzeuge genannt:[433]

- Juristische Instrumente (Gesetze und normen): das traditionelle Werkzeug, über das der Staat verfügt und mit dem er zum Beispiel die Bodennutzungen, die Bebauungsarten und Dichten definieren kann.
- Bau von Verkehrsinfrastruktur: Die Transportinfrastruktur ist einer der wichtigsten Aspekte, welche die regionale Entwicklung beeinflusst. Der Staat kann mit der Entwicklung der verschiedenen Transportinfrastrukturen (Straßen, Bahn, Flughäfen, Hafen usw.) die Entwicklung der Region von Bogotá steuern.
- Gemeinsame Ausstattungen: Der Staat definiert die Lage für neue öffentliche Ausstattungen wie Krankenhäuser, Bildungswesen, Freizeit, administrative Gebäude usw.
- Umwelt und öffentliche Versorgung: Der Staat definiert die Lage und Anzahl von Naturschutzgebieten und den Schutz von Naturressourcen sowie Wasser, Strom und Gasversorgung.
- Strategische Projekte: Es handelt sich um Projekte wie die Erweiterung des Flughafens von Bogotá oder der Bau eines multimodalen Hafens in Puerto Salgar am Magdalena-Fluss, die direkte Auswirkungen auf die Art der

433 Vgl. UNCRD und Cundinamarca, De las Ciudades a las Regiones, Desarrollo regional Integrado en Bogotá - Cundinamarca, 162-66.

Abb. 43 BIP der Gemeinden der La Sabana de Bogotá in kolumbianische Pesos



Quelle: Secretaría de Planeación Departamental O.S.I.A.E.

Die Abbildung 43 zeigt das BIP der Gemeinden der La Sabana de Bogotá in kolumbianischen Pesos. Das höchste BIP zeigen die Gemeinden mit Blumenanbau und die Agrarindustrie (Funza, Madrid, Faca), Soacha südlich von Bogotá aufgrund der dort lokalisierte Industrie und Zipaquirá aufgrund der Landwirtschaft, Industrie und Bergbau (Kohle und Salz).

Bodennutzung, die Anziehung von anderen Aktivitäten und ergänzenden Projekten verursachen.

Die Entwicklungshypothese dieses Szenarios wurde in drei Phasen geteilt. Für jede Phase wurden die Gebiete ausgewählt, in welchen es möglich ist, produktive Aktivitäten zu konzentrieren, um die Bevölkerung anzuziehen. Jede Phase ist auch mit dem Bau von neuen Straßen und Versorgungseinrichtungen assoziiert. Das Hauptziel dieses Szenarios ist die konzentrierende Tendenz von Bogotá rückgängig zu machen, damit sich die zukünftige Bevölkerung in den verschiedenen Pole niederlässt und nicht in der Kernstadt von Bogotá.

Das technische Dokument spricht von einer bestehenden Konzentration in Bogotá: Trotz allem wird ca. 78% der gesamten Bevölkerung und des Arbeitsangebots in Bogotá verbleiben.[434] Wenn man aber die Konzentration für das Jahr 2.000 rechnet kommt man auf eine Konzentration von 76,26% der gesamten Bevölkerung Cundinamracas in Bogotá. In diesem Zusammenhang fragt man sich, ob der große Aufwand die Konzentration in Bogotá wirklich umkehren kann? Oder wird er, im Gegenteil, ihre weitere Ausdehnung verursachen?

434 Vgl. Ebd., 165.

3.5 Auswirkungen der Globalisierung auf den Suburbanisierungsprozess von Bogotá

Der Suburbanisierungsprozess von Bogotá steht im Spannungsfeld zwischen zwei Dynamiken. Auf der einen Seite stehen die innerstädtischen Dynamiken von Bogotá, welche die Suburbanisierung verursachen, auf der anderen Seite stehen die Dynamiken der Sabana, welche zur Suburbanisierung beitragen aber diese gleichzeitig auch bremsen.

3.5.1 Die Suburbanisierung von innen: Bogotá

Es existieren verschiedene Dynamiken in Bogotá, die in Wechselwirkung stehen, wie zum Beispiel die Liberalisierung der Wirtschaft, das Verhalten des Wohnungsmarktes oder die sozialen Probleme, wie auch Unsicherheit und Kriminalität, welche die Suburbanisierung des Wohnens, hauptsächlich der soziale Ober- und Mittelschichten verursachen. Anschließend werden die Dynamiken, die Beziehung zwischen ihnen und auch ihr Einfluss auf den Suburbanisierungsprozess von Bogotá erläutert.

3.5.1.1 Liberalisierung der Wirtschaft, ein Beispiel: Das UPAC

Als Teil der Wirtschaftspolitik der 1970 im Amt befindlichen Regierung ist die Verstärkung der Bauindustrie, mit der Idee, Arbeitsquellen für nicht Facharbeiter zu erschließen und die nationale Bauindustrie anzutreiben zu sehen. Dies führte zu einer Hochkonjunktur des Baus, welche die Banken motivierte am Immobiliengeschäft teilzunehmen. Dies geschah durch Erteilung von Krediten mit erträglichen Raten. In diesem Kontext wurde 1972 ein Hypothekensystem für Wohnungswesen erschaffen, welches an die Inflation gekoppelt war und welches als Modell für Lateinamerika angesehen wurde: das UPAC (Maßeinheit der Kaufkraftkonstante) und die CAV (Spar und Wohnungswesen Korporationen, die zur Erteilung von Spar und Wohnungskredit geschaffen wurden). Die 1990er Jahre waren vom Wachstum der Darlehen für den Wohnungsbau gekennzeichnet, bis Mitte desselben Jahrzehntes die Makroökonomie angeschlagen wurde. Dies u. a. aufgrund von internen Unruhen, welche ein Unsicherheitsgefühl auslösten. Dies beeinflusste die Weise, in der der Finanzindex errechnet wurde. Das UPAC wurde nicht mehr an die Inflation gekoppelt, sondern fixiert. Die UPAC- Darlehen für Wohnungen verteuerten sich derartig, dass eine Krise aufkam, welche das Bauwachstum negativ beeinflusste. Die Grundstücks- und Wohnungspreise, die beträchtlich angehoben wurden, fielen. Einerseits waren die Passiva und die von den Wohnungskäufern zu zahlenden Raten gestiegen und andererseits, fielen die Preise durch Mangel an Kaufkraft. Die Wohnungen und ganze Sektoren verloren an Wert.

Andere Auswirkungen des UPAC Systems waren laut Arango: erstens, das Erscheinen großer Wohnviertel, die von einigen großen Bauunternehmen durchgeführt wurden, die, obwohl sie die Bautechniken nicht besonders modernisierten, ein Niveau der Rationalisierung und der Bauverfahren und den wirtschaftlichen Skaleneffekt erreichten, das ihnen ermöglichte sich auf dem Wohnungsbaumarkt durchzusetzen. Im Allgemeinen zeigten diese Wohnviertel eine gemeinsame architektonische Linie auf und diese war das Erreichen einer modisch verkleideten Massenproduktion. Wenn man Wohnungen aus Profitgier in einen Konsumgegenstand verwandelt, werden dennoch die stilistischen Elemente auf ein unentbehrliches Minimum beschränkt, um sie für den Markt attraktiv zu halten.[435] Und an zweiter Stelle die Bestimmung der UPAC - Darlehen zum Bau von Wohnungen in den Sektoren höherer

435 Vgl. Arango, Historia de la arquitectura en Colombia, 251.

Nachfrage für die soziale Ober- und Mittelschichten. Es entstand das Haus als reines Profitgeschäft. Während der 1970er Jahre wurde der Großteil des durch den UPAC gesparten Geldes in die Finanzierung der Wohnungen für diese Sektoren investiert. Dies, zusammen mit dem Rückgang des Eigenbaus durch die preistreibende Dynamik des städtischen Bodens, verschärfte die Krise des Wohnungswesens in den Sektoren niedriger Einkommen.[436]
Das Gefühl von Unsicherheit erzeugt durch die Geschehnisse des Jahres 1948, die politische Instabilität und die Hochkonjunktur des Baus, trugen dazu bei, die Logik der Ortung und des Erwerbs von Wohnungen der sozialen Oberschichten zu verändern. In früheren Zeiten nutzten diese sozialen Schichten die standardisiert- gebauten Häusern der Immobilienförderer nicht. Trotzdem konnte der Markt das Interesse dieser Käufer wecken. Die Betonung des Diskurses über die Unsicherheit spielte eine ausschlaggebende Rolle. Man begann, geschlossene luxuriöse Häuser- und Appartement-Viertel anzubieten. Hierzu kam der Bau von Einkaufszentren (Shoppingcenters) und Supermärkten als Orte der Sozialisierung, jedoch mit eingeschränktem Zugang, was die Sozialisierung auf bestimmte Gruppen beschränkte. Dies brachte eine gewisse Tendenz zur Rückkehr dieser Gruppen, in die vor Jahrzehnten von ihnen selbst verlassenen Gegenden einerseits, und der Umzug zu geschlossenen Vierteln an der Peripherie andererseits. Durch einen Erneuerungsprozess und die Verdichtung einiger Viertel wurden die Einfamilienhäuser abgerissen und durch Hochhäuser ersetzt.
Parallel zur Verdichtung der Stadtmitte verdichten sich die umgebenden Gemeinden. Mehr als eine homogene Ausbreitung der kompakten Stadt tritt in Bogotá die Ausbreitung mittels der an die Stadt gebundenen landwirtschaftlichen Tätigkeit und die verstreute Besiedelung ländlicher Gebiete auf.

3.5.1.2 UPAC, Unsicherheit und „gated communities" in Bogotá – Sabana

Das Thema der Suburbanisierung der Wohnung in „gated communities" wird oft mit der Unsicherheit der Stadt entschuldigt. Im Falle Kolumbiens ist das Thema der Unsicherheit noch komplizierter; das Land hat im Laufe der Zeit mehrere Erfahrungen gemacht, welche ich hier nicht gründlich analysieren werde, welche aber doch erwähnt werden müssen. Der vorliegende Text basiert auf einem Interview mit Oscar Alfonso Roa[437], Experte für urbane und regionale Wirtschaft und Professor an der Universidad Externado de Colombia.

Gewalt und Unsicherheit in Kolumbien

Kolumbien begann das 20 Jh. im internen Kriegszustand und verließ selbiges ebenfalls im Kriegszustand: der Krieg der 1000 Tage, der Krieg der 1920er und 1930er Jahre als Kampf der Hegemonie des Staates, der Krieg der Großgrundbesitzer gegen die Landbevölkerung und Indianerorganisationen im Kampf um Arbeitsrechte, Grundbesitz und ethnisches Zusammenleben. 1910-1930; die „Violencia Colombiana" 1948-1958, welche ehemalige liberale und konservative Militanten zu Verbrechern machte; 1958-1964, der Guerilla Krieg, 1964-2000; die „Violencia" gegen linksgerichtete politische Organisationen 1978-1988 und die „Violencia" des Drogenhandels 1987 bis heutzutage.
Diese Ereignisse dürfen bei der Betrachtung der urbanen Veränderung der kolumbianischen Städte nicht vergessen werden, vor allem nicht in Bogotá, da diese Ereignisse zur Veränderung des Lebens sowohl auf dem Land als auch in der Stadt beigetragen haben. Eine der größten Folgen ist die Verdrängung tausender Landbewohner in die Städte, welche sich gezwungen sahen ihre Landparzellen zu verlassen, um Schutz in der Stadt zu suchen. Gleichzeitig haben sich die Städte zu Schutzgebieten entwickelt, und auch zu strategischen Zentren für die gesetzbrechenden Gruppen. Trotz dieser Gewaltzyklen hat Kolumbien seit Mitte des 20 Jh. sein bisher höchstes

436 Vgl. Ebd.
437 O. A. Roa, 2008

Entwicklung- und Modernisierungsniveau erreicht. Seit den 1930er Jahren und über die 1970er Jahren wurde der Wachstumsrhythmus der großen Städte, Cali, Medellin und besonders Bogotá durch Land-Stadt Migrationen, demographisches Wachstum und Industrialisierung bis heute, beeinflusst und beschleunigt. Verständlicherweise konnte die Industrie einen Großteil der nicht qualifizierten Arbeitskräfte, welche in die Städte strömten nicht beschäftigen. Diese neuen Stadtbewohner sahen sich gezwungen ohne Arbeit unter Armutsbedingungen in den Randgebieten der Stadt zu leben. Wie beeinflussen Gewalt und Unsicherheit den Suburbanisierungsprozess von Bogotá? Im Prinzip kann man von einem widersprüchlichen Prozess sprechen: einerseits bietet die Stadt gewissermaßen dem Konflikt- insbesondere in den letzten Jahren eine Art Obdach, andererseits ist die Stadt unsicher. Einige suchen die Stadt wegen der Sicherheit auf und andere verlassen selbige ebenfalls auf der Suche nach Sicherheit. Anderseits wird die Stadt aufgrund des Konfliktes und durch die geringe Präsenz des Staates auf dem Land bedingt, als sicher betrachtet und in ihr der Schutz für Institutionen gesucht.

Die Unsicherheit in der Stadt

Der Begriff der urbanen Unsicherheit geht weiter als die von der Gewalt verursachte Unsicherheit wie Angst vor Raub, Entführung, Mord etc. Der Begriff der urbanen Unsicherheit ist geschichtsgebunden und hängt mit dem Urbanisierungsprozess zusammen. Wie weit ist man heute? Laut Alfonso ist die Unsicherheit weder gut noch schlecht. In den großen lateinamerikanischen Metropolen ist die Kriminalität ein neuer Regulierungsmechanismus des urbanen Lebens. Sie setzt ein organisatorisches Niveau voraus, bestätigt eine Hierarchie und einen gewissen Spezialisierungsgrad. In diesem Zusammenhang hat der Begriff der urbanen Unsicherheit als Regelmechanismus des urbanen Lebens gestattet, dass in einigen Fällen grundlegende oder tiefgreifende Änderungen überspielt werden.

Die unterschiedlichen sozialen Schichten haben, ohne Berücksichtigung ihrer Finanzlage, immer versucht sich von den unteren Schichten abzuheben. Der Konsummarkt hat auf bestimmte Weise ermöglicht, bestimmte Unterschiede zwischen den sozialen Schichten verschwinden zu lassen. Doch die höhere Sozialschicht wird immer versuchen, eine Distanz zur niedrigeren Sozialschicht zu erhalten. Die „Grenzkontrolle“ zwischen den unterschiedlichen sozialen Schichten ist ein entscheidender Punkt innerhalb des Diskurses der Unsicherheit. Die Kontrolle ist keine Eigenschaft der sozialen Oberschichten, sondern wird von allen sozialen Schichten durchgeführt. Dies rechtfertigt sich mittels des Diskurses über die Unsicherheit, denn der, der anders ist und in einer bestimmten Sozialgruppe nicht willkommen ist, ist eine Bedrohung für die Stabilität der Gruppe und ihrer Position innerhalb der Sozialhierarchie.[438] Dies ist einer der Gründe, weshalb das UPAC zum Prozess der Suburbanisierung in Bogotá beitrug und warum die „gated communities“ nicht nur ein Phänomen der sozialen Oberschichten sind, wie nachstehend erklärt wird (siehe Unsicherheit und UPAC in Punkt 3.5.1.2). Die “gated communities” wurden in Bogotá zu der bevorzugten Lösung des Wohnungswesen in den „Estratos“ 3, 4, 5 und 6. Die “gated communities” sind eine physische Lösung, um eine Position innerhalb der Sozialhierarchie zu sichern. Mehr als der physische Raum des Hauses sind sie die Summe aus Position, innerhalb oder außerhalb des Stadtkontextes und sozialer Positionierung, die über den Bau als solchen hinausgeht. Dies wird in der Art des angebotenen Wohnproduktes reflektiert. Die suburbanen Gebiete zeigen den idealen Bauraum auf, um jede Art von Projekten zu bauen, die der Markt als Notwendigkeit jeder Sozialschicht betrachtet um einen sozialen Status zu erlangen oder zu erhalten.

Städtische Unsicherheit und Suburbanisierung des Wohnens

Die städtische Unsicherheit ist die Hauptausrede zur Bildung von “gated communities” in den suburbanen Gebieten geworden. Aber die großen Verlagerungen der sozialen Ober- und Mittelschichten zum Randgebiet der Metropole haben auch andere Ursachen, wie die ausdrückliche Tendenz, die Lebensweise der Nordamerikaner

438 Vgl. T. P. d. R. Caldeira und C. Solans, 2007 Ciudad de muros, Serie Culturas, Barcelona: Gedisa.

nachzuahmen, die Nostalgie, die in einer ruhigen und grünen Umgebung liegt, ein Haus mit Garten zu besitzen, die Landpreise, usw. Die private Erzeugung städtischen Raumes wird mit dem Diskurs über Unsicherheit rechtfertigt, obwohl sich Widersprüche ergeben. Sowohl die Nachfrage nach "gated communities" und die Immobilienförderer unterstützen sich hier, denn es wird von dem Punkt ausgegangen, dass die Stadt unsicher ist.
Bei der Diskussion über das Thema der Suburbanisierung des Wohnens ist normalerweise der bebaute Raum betroffen. Die Suche nach einer Wohnung wird durch zwei wichtige Faktoren beeinflusst: die Lokalisierung im urbanen Netz und die Umgebung oder Nachbarschaft. Diese Ansicht geht weiter als der einfache Begriff „Wohnung plus Umgebung". Wohnungen plus Umgebung formen das Zuhause. Die Wohnung ist ein umbauter Raum, während das Zuhause die Summe aus Lokalisierung im urbanen Netz und der Umgebung darstellt. Dies beeinflusst somit die Art des gesuchten Zuhauses.

Mit dem Jahr 1950 beginnt in Kolumbien die Beschleunigung des Urbanisierungsprozesses und beginnt in Bogotá mit folgenden Typologien:
- Urbanisierter Baugrund in Eigen-Regie: der Kunde kaufte einen Bauplatz, nahm einen Baumeister unter Vertrag, welcher kein Baumeister im herkömmlichen Sinne ist, sondern ein Handwerker, dem die Baupläne ausgehändigt wurden, anhand derer er den Bau ausführte. Zu Beginn des 20 Jh. hatte man eine relativ einfache Entwicklung der Produktionskräfte und angeblich ein Mangel an Hochbautechniken in Kolumbien. Laut Alfonso existierten jedoch bereits einfache Hochbauten. Aus dieser Zeit stammt zum Beispiel das Gebäude „Residencias Colón" mit 12 Stockwerken. Mit der Zeit werden Häuser und Gebäude mit Fassaden zur Straße gebaut. Mitte der 1970 Jahre wurden die ersten Häuser und Wohnungen in "gated communities" innerhalb der Stadt zusammengefasst. Die Einfriedung dieser Projekte wird zuerst immer mit der Unsicherheit begründet. Im Vergleich zu vielen anderen lateinamerikanischen Metropolen wird klar, dass die Unsicherheit nicht die Hauptursache oder Motivation zum Bau der "gated communities" ist, sondern eher die Suche nach privatem urbanen Raum. Hier findet man einige Widersprüche da derartige Entwicklungen immer mit dem Thema der Unsicherheit verbunden werden. Wenn man zum Beispiel die Indizes der Unsicherheitswahrnehmung während der Regierung des Bürgermeisters Antanas Mokus beobachtet (siehe?) verringert sich die Wahrnehmung der Unsicherheit während gleichzeitig der Bau von geschlossenen communities zunimmt, und zwar immer noch begründet durch das Thema der Unsicherheit.
Familien, welche eine Lokalisierung und ein Zuhause in geschlossenen Siedlungen suchen, verstecken sich hinter dem Argument der Sicherheit, womit dies zu einem Verkaufsargument für die Immobilienverkäufer wird. Aber was geschieht? Diese behaupten die Stadt sei unsicher; allerdings gibt es mehr Einbrüche in Wohnungen in geschlossenen Siedlungen, als in jeder anderen Wohnungsart. Die umschließende Mauer ist unsicherer und weckt nur die Neugierde auf den Inhalt dieser Einfriedung. Wenn man die Kriminalität betrachtet, wird ein gewisses Niveau an Organisation und Hierarchie sichtbar, aber auch eine gewisse Rationalität: Das Individuum, welches den Einbruch in Wohnungen plant, stellt seine Gruppe zusammen, und weiß, dass er für den Einbruch in eine Wohnung im Süden oder im Norden der Stadt genau die selbe Strafe bekommt, dass er aber bei einem Einbruch im Norden mit Bestimmtheit mehr wertvollere Dinge findet als im Süden. Deswegen wird er die Wohnung im Norden aussuchen. Auffällig ist, dass nach heutigen Wissensstand, eine Anhäufung von Diebstählen in bewachte "gated communities" gibt, wobei diese Diebstähle mit Hilfe des Bewachungs- und- oder Dienstpersonals geschehen. In diesem Kontext ist ein alleinstehendes Haus sicherer als ein solches, bei welchem jeder Einwohner bewacht wird und somit seine Bewegungen verfolgt werden können.
Tatsache ist, dass bei der Bestimmung der Grenzen das Innere als sicher und das Äußere als unsicher eingestuft wurden. Das Äussere ist das nicht erwünschte vor dem man sich versucht zu schützen. Aber wenn man angegriffen wird, wendet man sich an diese Außenwelt, um geschützt zu werden. Der dritte Gegensatz ist der Glaube, dass in einer geschlossenen Wohn-Organisation die Bewachung und die elektronischen Sicherheitssysteme für die

Sicherheit garantieren. Dies gilt allerdings nicht, da die Kriminalität anpassungsfähig ist: Mit der Diversifizierung des Produktes steigt auch die Diversifizierung der Kriminalität und ihre Methoden. Beim Betrachten der Suburbanisierung im Kontext von Bogotá stellt sich die Frage, ob die Verdrängung der ländlichen Bevölkerung und die Einfriedung ländlicher Gebiete, durch die „gated communities" verstärkt werden und dementsprechend diese gewissermaßen die Migration der Kriminalität in die ländlichen Gebiete mit sich bringen. „Sie kommen, sie verdrängen, sie schließen sich ein", erzeugt dies nicht wiederum die Situation vor der man flüchten will?
Die Unsicherheit der Stadt wandert mit den "gated communities" in ländliche Gegenden. Alfonso hat diesbezüglich folgende Notiz geschrieben: „Die Erzeugung von Antistädten, Wohnprojekten des formellen Sektors nach Produktart. Wo befinden sich die "gated communities"? An der Grenze zu Chía, Cota und Cajicá. Was ist der Grund? Es ist die Verlängerung der Segregation von Bogotá." (vom Autor übersetzt). Diese Art von Erläuterung bezüglich der urbanen Unsicherheit verstecket die tatsächlichen Erscheinungen und erklärt nicht die großen Bewegungen der Bevölkerung in die suburbanen oder ex-urbanen Gebiete der Stadt.
Der Impuls der 1990er Jahre mit der suburbanen Wohnung in "gated communities" ist in Bogotá stark assoziiert mit einem Prozess urbaner Reaffirmation inmitten der Veränderungen der Konsum-Gesellschaft. Es hat wenig mit der Unsicherheit zu tun, viel mehr mit den Konsumgewohnheiten, wobei hier der Prozess an die Globalisierung gebunden ist.

In Bogotá existiert eine besondere Pendlerbewegung. Dies zeigt zum Beispiel folgende Alfonsos Anekdote: Vor der Finanzreform Ende des letzten Jahrhunderts lebte die Finanzelite in Altos de Yerbanueba im Norden Bogotás. Aber mit der Finanzreform kehrten sie zurück nach Bogotá in den Bezirk Rosales, in die Nähe des Finanzsektors Calle 72. Somit wurde dieser Bezirk mit Projekten wie das „Edificio Guataquí" neu erschlossen. Dieses Gebäude wurde von 5 Direktoren der Bank gebaut, mit der Idee dort zusammen und unter ihresgleichen zu leben. Dieser Punkt ist für die Analyse des Wohnens in geschlossenen Siedlungen sehr wichtig: Gleichgestellte wollen zusammenleben. Dieser Punkt, verbunden mit dem Thema der Unsicherheit, zeigt die Furcht vor Personengruppen von anderen sozialem Status, welche als Bedrohung betrachtet werden. Dies ist die Isolierung, die durch die Vielfältigkeit des Stadtkerns bedingt wird.[439]

Unsicherheit und UPAC

Die Finanziarisierung des Lebens hat nicht nur mit technologischen Änderungen, welche neue Konsumgelegenheiten mit sich bringen, zu tun, sondern auch mit der ökonomischen Gegebenheit großer Kapitalmassen auf der Suche nach Aufwertung, wozu der Finanzsektor und der Immobilienmarkt die geeignetsten Mittel sind. In diesem Zusammenhang ist die Krise des „UPAC" keine rein finanzielle Krise des Langzeit- Wohnungsfinanzierungsmechanismus, sondern sie schließt die Gegensätze des Finanzsystems ein. Welchen Einfluss hat UPAC in diesem Zusammenhang?
Das UPAC System bricht in einem entscheidenden Moment zusammen. Der Bauboom wird durch das neue Verfassungsabkommen ausgelöst. Die Banken bemerken, dass die Bauunternehmen zunehmend mehr bauen, mehr als üblich, wobei Banken und Bauunternehmer immer eine reziproke Beziehung gehabt haben. Die Annahme des Finanzsektors ist, dass die Bauunternehmen viel Geld verdienen und sie entscheiden sich, an diesem Gewinn teilzuhaben. Dies versuchen sie zu erreichen, indem die Zinssätze erhöht und ein steigendes Volumen an Krediten vergeben wird. Es kam ein Zeitabschnitt in dem die Bausparkassen (Corporaciones de ahorro y vivienda) minimale Quoten anboten. Somit konnte eine Person mit mittleren oder geringeren Einkommen einen bemerkenswerten Kredit mit einer minimalen Quote genehmigt bekommen. Sie sucht ihre Wohnung in Gegenden, zu denen sie vorher keinen Zugang gehabt hätte. Dies nennt man „Nachbarschaftswirtschaft". Es ist die Ankunft fremder Menschen in den Wohnungsgebiet. Das ist der Moment, in welchem die ursprünglichen Einwohner sich bedroht

439 O. Alfonso Roa.

fühlen und in neue Wohnungsumgebungen flüchten, um unter Ihresgleichen zu sein. Die reellen Garantien fallen. Das Finanzierungssystem selbst fällt in seinem eigenen Gegensatz. Das Systemgeschäft ist die Geldverleihung, um so mehr verliehen wird um so mehr fällt der Wert der Wohnungsbauwerksaktiva. Es kommt der Moment, in dem die Person keine andere Möglichkeit hat als ihre Wohnung in Zahlung zu geben, wobei selbige an Wert verliert und dieser Wert weit unter der Verschuldungsgarantie liegt. So entstand die UPAC Krise.

Was tun die Familien, welche ihre Nachbarschaft überfüllt sehen? Sie betrachten selbige als unsicher, denn sie haben einen fremden Nachbar. Somit verziehen sie in Gegenden, in denen diese fremden Gruppen nicht auftauchen. Und wo tauchen diese nicht auf? In suburbanen Gebieten außerhalb der Stadtgrenzen. Warum hier? Weil hier eine Preisspekulationsbarriere gebildet werden kann, welche eine Wiederholung einer Invasion der Nachbarschaft von nicht gewünschten Fremden entgegenwirkt. Eine grundlegende Charakteristik dieser suburbanen Siedlungen ist die äußerst niedrige Wohndichte und da hierfür muss gezahlt werden. Zum Beispiel „Altos de Synamanoy" bietet einen halben Hektar plus 300 m2 bebaute Fläche. Was passiert mit der restlichen Fläche? Für sie wird verlangt und man bezahlt. Und wer kann das bezahlen? Ein Kreditnehmer? Die suburbanen Gebiete übernehmen den Aufwertungsprozess des Finanzkapitals und das ist laut Alfonso eine Folge der Globalisierung. Das ist Alfonsos Erklärung aus der Sicht der Wirtschaftspolitik.

Unsicherheit als Tatsache

In der Analyse der Unsicherheit als Tatsache treten Widersprüche auf, die berücksichtigt werden sollten: der Diebstahl an Leuten, von Fahrzeugen, aus Wohnungen und Banken nahmen zwischen 1994 und 2003 in Bogotá bedeutend ab.[440] Der Diebstahl aus Häusern ging mehr zu "gated communities" über. Die Mauer ist unsicher, da sie das Interesse auf das, was da hinter versteckt ist, weckt. Die Verlagerung der Unsicherheit nach La Sabana ist eine Frage der Zeit, solange die sozialräumlichen Muster in Bogotá weiterhin verlagert werden.

Im Unterschied zu dem, was die Studien anderer lateinamerikanischer Städte über die Zunahme der Unsicherheit in den 1990er Jahren aufzeigen, ist die Unsicherheit in Bogotá Dank der von den letzten Regierungen angewandten Politiken, zurückgegangen. Genauso ist es mit der Wahrnehmung der Unsicherheit geschehen. Dies liegt daran, dass seit Mitte der 1990er Jahre in Bogotá mehrere Bemühungen durchgeführt werden, um ein Gleichgewicht zwischen den Anwendungen der Stadt als Produktions- und Zusammenkunftsplatz zu erreichen. Der öffentliche Raum ist ein vorrangiges Thema im Vergleich zu den vorhergehenden Jahrzehnten geworden. Aber der Bau geschlossener Wohnviertel in La Sabana nimmt weiterhin zu.

Nach Alfonso erscheint, wenn ein Diebstahl geschieht, einer der größten Widersprüche, die in den "gated communities" vorkommen. Auch wenn noch soviel Überwachungssysteme und Personal vorhanden sind, wird zum Zeitpunkt des Diebstahls die Polizei gerufen. Das heißt, es wird an die Stadt und ihre Einrichtungen herangetreten. (Die niedrigste Rate der Nichtmeldungen in Bogotá liegt bei den sozialen Oberschichten bei 51% und 58% gegenüber 74% und 80% in den unteren sozialen Schichten.[441] Ist es nicht ironisch im Notfalls an die Umgebung heranzutreten, von der man gerade flieht?

Die Schwierigkeit der Analyse und der Definition der Unsicherheit hat auf bestimmte Weise dazu geführt, dass sie als eine Eigenschaft der Stadt akzeptiert wird, vor der man sich heute beschützt. Hier sind die Gründe nicht wichtig, sondern wie man sich beschützt. Der Begriff Stadtunsicherheit als Regelungsmechanismus des Stadtlebens hat in einigen Fällen ermöglicht, tiefere Veränderungen zu tarnen.

Die Globalisierung und die Unsicherheit sind dadurch miteinander verbunden, dass die Globalisierung die Konsumgesellschaft und die Vermarktung des Stadtgebietes vertritt. Innerhalb dieses Kontextes bildet der Diskurs der Unsicherheit Marktnischen von Sicherheitssysteme, Sicherheitsunternehmen, Kontrollkameras, bis hin zu

440 Vgl. M. Gerard und M. Ceballos, "Bogotá: Anatomía de una transformación / Políticas de seguridad ciudadana 1995-2003," (Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2003).

441 DANE 2003

Häusern in "gated communities". Der Markt nutzt die Unsicherheit, um seine Produkte zu verkaufen. Das Problem liegt darin, dass anstatt die Gründe der Unsicherheit zu bekämpfen, angeboten wird, sich davor zu schützen, jedoch nicht wie man eine sicherere Stadt bildet, wo Gitter und Sicherheitskontrollen nicht mehr notwendig sind.

3.5.2 Suburbanisierung von Außen: La Sabana

Die Beziehung zwischen Land und Stadt wurde für viele Metropolen zum Konflikt. Die physische Expansion von Bogotá ist auch wie die jeder Metropole ein komplexes Phänomen. Drews[442] spricht von einer Zwischenlandschaft -Paisaje intermedio-, *„einer Landschaft die keine Stadt ist, auch keine „bukolische" Gedichtszene. Es handelt sich um ein Spannungsfeld zwischen Nutzungen, Strukturen, Konstruktionstypen und Vernetzungen mit Bogotá. Es handelt sich um verschiedene Fragmente, was zur Überlegung führt, ob man überhaupt von einer kohärenten Entität reden kann." (eigene Übersetzung)*
Man beschäftigt sich oft damit, die Formen der Metropolen und ihre Ausdehnung auf Basis der internen Dynamiken derselben zu erklären. Auf diese Weise wurde das Wachstum von Bogotá zum Beispiel physisch durch die ersten Transportwege innerhalb der Stadt definiert, durch die Entstehung neuer „Barrios" oder von neuen Entwicklungspolen. Das Bevölkerungswachstum wird zum Beispiel vom internen Konflikt und der Vertreibung der Landesbevölkerung in die Stadt stark beschleunigt. In diesem Zusammenhang handelt es sich um eine externe Dynamik, auf die die Stadt reagieren muss, auch wenn sie nicht die erforderliche Infrastruktur besitzt, um die neue Bevölkerung aufzunehmen. Nicht alle Dynamiken tragen zur Ausdehnung bei. Es gibt andere Faktoren, welche Einfluss auf die Ausdehnung von Bogotá haben, vielleicht aber seltener erwähnt werden wie zum Beispiel - Die Heterogenität des Grundbesitzes in La Sabana nach Evelyn Mercier.[443]

3.5.2.1 Heterogenität des Grundbesitzes der Sabana

In Bogotá grenzen große Agrargrundstücke an die aktuelle Stadtgrenze und scheinen in gewissen Gebieten eine Zukunft zu haben, da die sozioökonomische Struktur der urbanen Bevölkerung weiterhin ein Hindernis für Kauf und Urbanisierung dieser großen Flächen ist. Dieser Faktor spielt mit der starken Beteiligung des privaten Sektors an der oft informellen Landaufteilung und des informellen Bauwesens zusammen, sowie auch mit den hohen Preisen, welche der urbane Baugrund in Bogotá und seiner Umgebung erreicht hat. Gemäß Mesclier bedingt die Natur der Agrarbetriebe einen langsamen Übergang der großen Besitztümer in urbanisierbare Flächen. Es muss festgehalten werden, dass Kolumbien keine Agrarreform durchgemacht hat, welche den Großgrundbesitz hätte schwächen können, und dass der Kauf von Grundstücken in ländlichen Zonen weiterhin eine gute Investition, mit steuerlichen Vorteilen für die Besitzer darstellt. In diesem Zusammenhang sind die Agraraktivitäten auf La Sabana für Großgrundbesitzer weiterhin rentabel und zwar Dank ihrer Position in der nationalen Gesellschaft und wegen ihrer wachsenden Verbindung mit der globalisierten Wirtschaft, ihrer Nähe zu einem großen Verbrauchermarkt und der Verfügbarkeit billiger Arbeitskraft. Hiervon müsste der Anteil von Landgütern ausgeschlossen werden, welche oft seit Jahrzehnten in Familienbesitz sind, wobei diese Familien es vorziehen im Hinblick auf den suburbanen Wohnungs- Bauboom ihre Ländereien zu verkaufen oder sich Gesellschaften anschließen, um sie zu bebauen. Idealen Baugrund würden hingegen die von kleinen Bauern besetzten und bearbeiteten Flächen bieten, da diese kostengünstiger sind und ihr Verkauf den Weg zu rentableren Aktivitäten, als die landwirtschaftliche Nutzung von Kleinflächen zeigt.

442 Vgl. Drews, Dekan der architektur und Industrie Design Fakultät der Universidad de los Andes, Bogotá in Andes und Caracas,La ciudad-región: el paisaje intermedio, 7.
443 Vgl. Mesclier, Hacer metrópolis, La Región Urbana de Bogotá de Cara al Siglo XXI.

Evelyn Mesclier betont die Wichtigkeit der Landhaltung für die Form der Expansion von Bogotá.[444] Unter den verschiedenen Formen der Besetzung des Grundes findet man einige Kontraste sowie zum Beispiel den Norden von Suba innerhalb der Stadtgrenzen von Bogotá wo nach Mesclier[445] im Jahr 2001 große, der Agrarwirtschaft gewidmeten Flächen weiter existierten,[446] z. B. für Blumenanbau und Viehwirtschaft. Andererseits zeigen andere nicht zum Distrito Capital gehörende Gebiete eine hohe urbane Dichte insbesondere Chía und Cota, welche zum großen Teil aus Emigranten aus Bogotá bestehen.

Während die Verstädterung von Chía und Cota sehr schnell voranging und deren Gemeindekerne praktisch einbezogen wurden, zeigen Mosquera und Madrid, welche sich in gleicher Entfernung zum Zentrum von Bogotá befinden, weiterhin große Agrarflächen, insbesondere für den Blumenanbau. Laut Mesclier hat oben genanntes seinen Grund darin, dass weite, flache und fruchtbare Flächen in unmittelbarer Nähe zum internationalen Flughafen und in einer Entfernung von einer halben Stunde zur Metropole und Hauptstadt von c.a 7 Millionen Einwohner, ein wichtiges Kapital sind. Im Jahre 2001 wurde im Durchschnitt ein Hektar ländlicher Oberfläche im Bereich Mosquera mit c.a 20 Millionen kolumbianische Pesos veranschlagt, während selbige im Bereich Zipaquirá einen Wert von nur 5 Millionen kolumbianische Pesos erreichte.

Blumenexport und die Verwandlung der Sabana de Bogotá

Die Wirtschaftsöffnung und die Anreize zur Diversifikation der Exporte haben den Großraum von Bogotá aufgrund der beschleunigten Entwicklung der Blumenanbauten für den Export radikal verwandelt. Die umgebenden Gemeinden von Bogotá, besonders die im Westen, wurden Beschaffer von Arbeitskräfte niedriger Qualifikation, besonders von Frauen, und konkurrierten mit Bogotá durch die Anziehung des Dauerzuflusses von Immigranten. Einige dieser Immigranten zogen es vor, sich in diesen Gemeinden niederzulassen, anstatt sich in die zentrale Stadt zu begeben und trugen zu einer zerstreuten Metropolisierung bei. Doch die Auswirkung des Blumengeschäftes auf die Metropolisierung wurde nicht auf die Produktion und die schon erwähnten Arbeitskräfte begrenzt, sondern hat im Suburbanisierungsprozess von Bogotá eine entscheidende Rolle gespielt und zwar als regulierendes Mittel der Landpreise. Da es sich um eine Wirtschaftsaktivität hoher Rentabilität handelt, hat der Blumenanbau eine Tendenz zum Steigen der Landpreise an den Randgebieten von Bogotá entwickelt, welche mit der illegalen Verstädterung in der Orientierung der Nutzung dieser Ländereien konkurriert. In Bezug auf die legale Verstädterung für die sozialen Oberschichten ist die Konkurrenz weniger klar, wobei diese weiterhin die Verstädterung der Sabana in gewissem Masse kontrolliert. In Bezug auf die Begriffe legal und illegal möchte ich auf das Thema nicht näher eingehen, ich möchte jedoch hervorheben, was unter legal verstanden wird. Diese „Legalität" schließt Projekte ein, die z. B in Umweltschutzgebieten, oder unter Umgehung der Normen umgesetzt werden. Im Falle der La Sabana Centro ist es diese Legalität, die ihre Flächen auf unkontrollierte und fragmentierte Weise entwickelt. Die Bedingungen des Blumenanbaus haben sich jedoch verändert, obgleich die Tätigkeit weiterhin auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig geblieben ist. Das heißt, dass der Blumenanbau weiterhin ein marktregulierendes Mittel bleibt, solange er rentabler als die Verstädterung bleibt. Es müssen auch die Umweltauswirkungen in Bezug auf Wasserverbrauch und die beschleunigte Verschlechterung der Bodenqualität berücksichtigt werden. Chemische Dünger und Pestizide mit ihren Auswirkungen auf die Gesundheit der Arbeiter müssen berücksichtigt werden.

Andere agrarwirtschaftliche Aktivitäten und die Industrie

Die Viehzucht und die Molkereiindustrie weisen nicht die Umweltschwierigkeiten des Blumenanbaus auf. Sie sind allerdings weniger rentabel und haben die Tendenz die landwirtschaftliche Grenze von Bogotá weiter zu entfernen. Die Verbesserung der Straßen nach Norden erhöht auch den Druck der Wohnnutzung in diese Richtung,

444 Vgl. Ebd., 294.
445 Vgl. Ebd., 296
446 Vgl. Ebd., 296.

woraus eine größere Entfernung zu den Agraraktivitäten folgt. Unter Berücksichtigung dieser Fakten würde ein Tiefstand der Tätigkeit in der Blumenlandwirtschaft bedeuten, dass die physische Verbreitung von Bogotá und die Umwandlung der landwirtschaftlichen Flächen in städtische Flächen ungehemmter und schneller auftreten würden.

Weitere Wirtschaftsaktivitäten, wie die Industrie, die in der Vergangenheit die Metropolisierung von Bogotá hätten antreiben sollen, taten dies nicht obwohl die Industrie in Bogotá zu einer höheren Rate, wie die des restlichen Landes wuchs. Anders als in den Städten, in denen die Industrie anfing, sich in benachbarten Gemeinden zu bewegen, verblieb sie innerhalb der Stadt. Heutzutage existiert eine gewisse Tendenz, Industrien in dem Großraum von Bogotá zu lokalisieren, obwohl das Dekret 3600 von 2007 (siehe Punkt 3.4.1.5) dies im Prinzip verbietet. Siehe auch oben: Thema der Legalität. Inwiefern dies eine Suburbanisierung der Industrien in Bogotá bedeutet, kann man noch nicht festlegen.

3.5.2.2 Grundbesitz, Produktion und Globalisierung

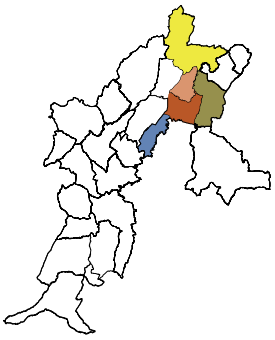
In vielen Städten der Welt steht das Verhältnis von Stadt und Land in Konflikt. Einerseits sind die Einwohner der Stadt immer besorgter, Erholungsflächen zu konservieren, die möglichst einer idealen ländlichen Vorstellung entsprechen. Anderseits hat sich die Agrarwirtschaft oft zu einem agrar- industriellen Modell entwickelt, welches sich sehr von diesem Traum entfernt. Beide treten in den Grenzgebieten in Konflikt.

Mesclier kommt zur Schlussfolgerung, dass in Bogotá zum Teil etwas anderes geschieht, bedingt durch die Machtverteilung zwischen den vorhandenen Gruppen. Einerseits vermischen sich die Benutzer von Erholungsflächen teilweise mit den Besitzern großer und mittlerer Agrarbetriebe, wenn auch aus verschiedenen sozialen Gründen. Während in anderen lateinamerikanischen Städten die urbane Bourgeoisie gegen die Großgrund- besitzende Oligarchie kämpfte und Agrarreformen unterstützte, stellen in Kolumbien die urbane industrielle Bourgeoisie und die Großgrundbesitzer sehr stark miteinander verbundene Welten dar. So besteht in der Sabana sowie im Rest des Landes der ländliche Grundbesitz weiter und ist gleichzeitig Vermögen und Mittel zur Entwicklung verschiedener miteinander verbundener Aktivitäten: Viehwirtschaft, Agrarwirtschaft, Blumen- und Gemüseanbau. Im Rahmen des Kampfes um die Benutzung des Grundbodens sind die großen landwirtschaftlichen Betriebe sehr stark. Ihre Besitzer haben die Fähigkeit, sich mit ihren landwirtschaftlichen Aktivitäten den globalisierten Märkten anzuschließen und gleichzeitig lokale und Nationalpolitiken zu beeinflussen.[447]

Somit fragt man sich, welche Rolle in diesem Zusammenhang die "gated communities" spielen, deren Ausdehnung immer mehr zunimmt. Auf den ersten Blick und ohne sich zu vertiefen, könnte man annehmen, dass die Erhaltung großer Ausdehnungen von produktiver Landgütern in solcher Nähe zu einer Metropole wie Bogotá eine Qualität ist, welche in Hinblick auf die Lebensqualität erhalten werden sollte. Dabei ist in Betracht zu ziehen, dass La Sabana de Bogotá eine der fruchtbarsten Regionen Kolumbiens ist. Aber wie lange wird diese dem Druck und den Immobilien- Spekulation der suburbanen Wohnbau- Aktivität standhalten? Diese Phänomene gehen auch hier stetig voran, wenn auch nicht im gleichen Maßstab wie in anderen lateinamerikanischen Metropolen. Die zweite Frage ist, ob anzunehmen ist, dass die großen Verlierer dieser suburbanen Entwicklung erneut die Kleinbauern sein werden, welche die Landwirtschaft zu ihrem eigenen Fortbestand betreiben und sich zum Verkauf genötigt sehen, darauf vertrauend, dass sie in der Stadt eine bessere Zukunft als auf dem Land erwartet, was selten zutrifft. Andererseits wäre es interessant zu wissen, wie viele Arbeitsstellen z. b. die Blumenanbaubetriebe auf La Sabana anbieten, sowohl für die Bevölkerung der Randgebiete als auch für die Einwohner des Südens und Westens von Bogotá, welche dort außerhalb der Stadt arbeiten. Ohne weitere Analyse kann vorausgesagt werden, dass diese

447 Vgl. Ebd., 323.

Abb. 44 Gesamte Grundstücksfläche nach Art in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá



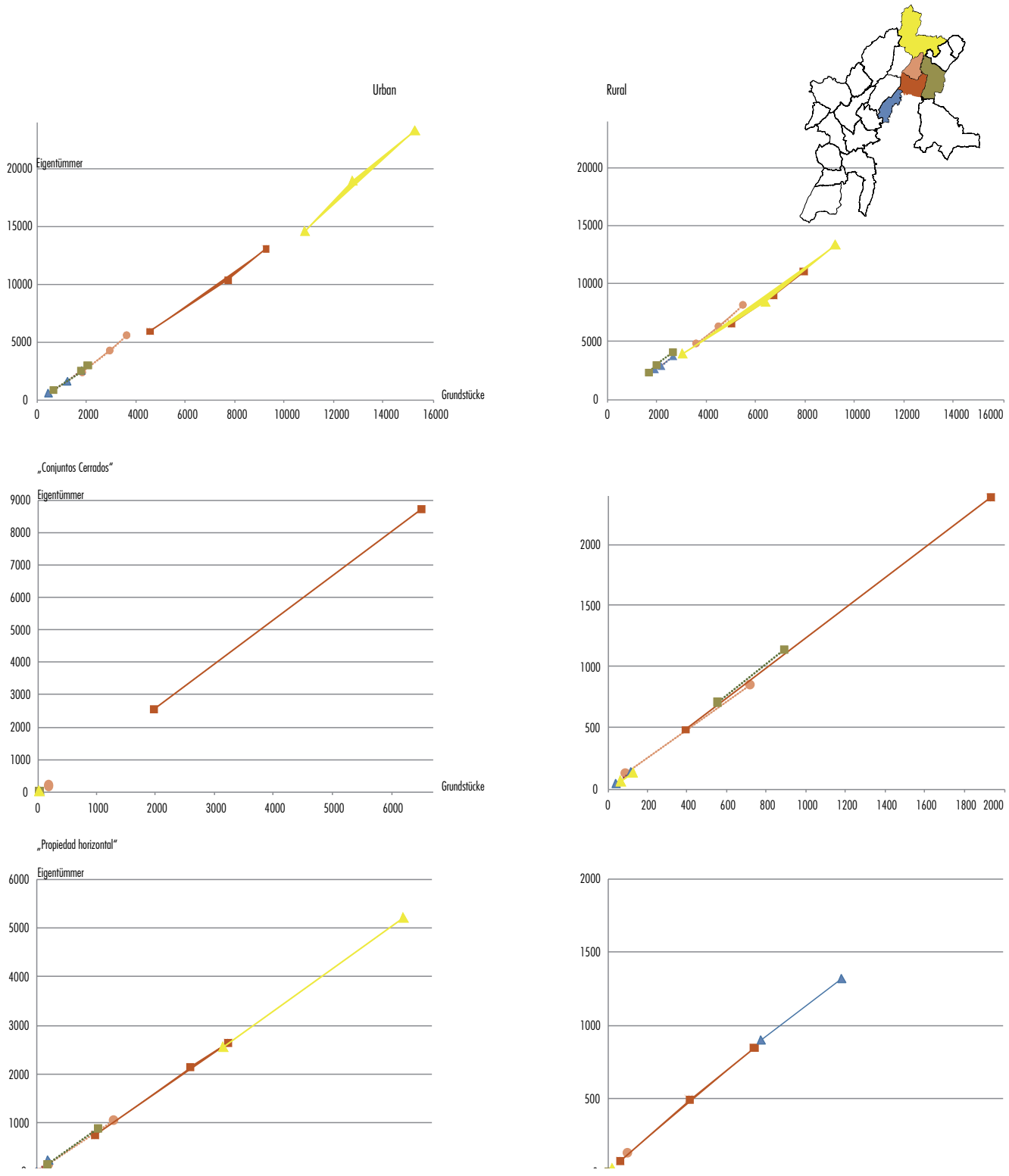


Quelle: IGAC 1989, 1998, 2008, Eigene Darstellung

Die Abbildung 42 vergleicht das Wachstum der urbanen Fläche der Gemeinden von Zipaquirá, La Calera, Chía, Cajicá und Cota im Zeitraum 1985 bis 2010. Es ist zu sehen wie die „conjuntos cerrados“ überwiegend in Chía, im Laufe der Zeit zunehmend Fläche besetzen, ebenso wie die „Propiedades Horizontales in Zipaquirá. Des Weiteren zeigt die Abbildung selbigen Vergleich für die ländliche Grundstücke, welche von den „conjuntos cerrados“ und die „Propiedades horizontales“ mit besetzt werden. Die Gesetzgebung der „propiedad horizontal“ bezieht sich auf die Art der Teilung eines Wohn, (Büro, Laden) Komplexes und bestimmt die direkte Eigentumsrechte jedes Besitzers sowie dessen Anrechte auf den gemeinschaftlichen Besitz. *

*Der Unterschied zwischen einen „conjunto cerrado“ und eine „propiedad horizontal“ ist nicht ohne Diskussion, da die „conjuntos cerrados“ zwar der Gesetzgebung der „propiedad horizontal“ folgen, der IGAC jedoch weiterhin beide Konzepte differenziert.

Abb. 45 Grundstücks- und Eigentümmeranzahl in den Gemeinden der La Sabana de Bogotá



Quelle: IGAC 1989, 1998, 2008, Eigene Darstellung

Die Abbildung zeigt die Zunahme der ländlichen und urbanen Grundstücksanzahl in den Jahren 1989, 1998 und 2008. Im ländlichen Raum entspricht dies größtenteils der Parzellierung und Bebauung von großer Besitztümer. Die Beziehung zwischen Grundstücks- und Eigentümeranzahl weißt auf Irregularitäten bei dem Parzellierungsprozess hin: Warum zeigen die Statistiken mehr Grundstückseigentümer als Grundstücke auf? In der Regel rechnet man je Grundstück ein Haus d.h einen Eigentümer.

Betriebe mehr Beschäftigung anbieten, als die großen suburbanen Wohnsiedlungen.

Im Rahmen der Globalisierung wäre es interessant einige Faktoren für den Fall Bogotá einander gegenüber zu stellen. Erstens: die Betonung der Globalisierung im Hinblick auf die Wichtigkeit der Städte als Kontroll und Verbindungszentren und davon ausgehend, dass die Globalisierung den Fortschritt der Suburbanisierung der "gated communities" von Mittel- und Oberschicht intensiviert. Zweitens die Diskussion über die globale Ungebundenheit der Regionen der global verbundenen Metropolen und der geringen Wichtigkeit der ländlichen Gebiete in diesem Zusammenhang. (Vgl Castells in Punkt 1.2.3.1).

Die Beziehung zwischen Bogotá und La Sabana ist eine der wichtigsten Eigenschaften, welche diese Metropole von anderen lateinamerikanischen Metropolen unterscheiden. In den letzten Jahren hat Bogotá auch viele Forschritte in der Verbesserung der Lebensqualität gemacht. Trotz der Fortschritte stehen vor uns auch noch viele Probleme, um aus Bogotá - Sabana eine sozial gerechte und nachhaltige Stadtregion zu schaffen. Sicher ist dass, eine ungeplante Suburbanisierung der La Sabana zur Weiterentwicklung von Bogotá und ihrer Region nicht beitragen wird. Bei der Diskussion über die Region Bogotá wurde bis jetzt der Problematik der Suburbanisierung des Wohnens und der Entstehung von suburbanen Gated Ciommunities keine Wichtigkeit eingeräumt. Letztere Phänomene spielen eine hervorzuhebende Rolle bei der Strukturierung des metropolitanen Raumes von Bogotá - Sabana.

Für einen Überblick über die Grundstücksauteilung und Bodenkonsum in La Sabana siehe Abbildungen 44 und 45

3.5.3 Suburbanisierung des Wohnens in Bogotá – Sabana

Das zunehmende Gefühl von Unsicherheit hat auch den Aufbau von Wohnungshochhäusern und kleinen geschlossenen und bewachten Wohnvierteln mit Einfamilienhäusern, die gewisse gemeinsame Dienstleistungen teilen, gefördert. Diese Viertel breiten sich gegen Norden und außerhalb der Stadtperipherie aus. Allein in den Gemeinden Chía, Cota und Cajicá, machten sie 1998 über 2.8% der Gesamtfläche der ländlichen Gebiete 6.1% (2008) aus.[448] Die Suburbanisierung des Wohnungswesen der mittleren und höheren Schichten konzentriert sich im Norden auf drei Gemeinden: Chía, Cota und Cajicá, wodurch die Ausbreitung von Bogotá zunimmt.
Wie viel trägt das Wohnungswesen zu dem Prozess der Grundaufwertung des Finanzkapitals bei? Innerhalb des städtischen Kontextes sind die globalisierten Räume konfiguriert, um Kapital und Dienstleistungen zu produzieren, Märkte zu erweitern und zu standardisieren.
Zusammen mit der Suburbanisierung der Wohnungen werden u. a. auch Sportvereine, Gewerbeschulen, Universitäten, Supermärkte und Industriebereiche gebaut, obgleich diese noch nicht mit dem Angebot in Bogotá konkurrieren. Innerhalb dieses Kontextes im Prozess der Suburbanisierung herrscht noch die Monofunktionalität vor. Die Supermärkte und Einkaufszentren befanden sich in den 1990er Jahren innerhalb des Städtekontextes und nicht außerhalb, wie in anderen lateinamerikanischen Städten (in Bogotá gibt es heute 15 Carrefour Supermärkte (2008) im Vergleich zu 4 in der Sabana) Sogar die, welche dem Umgebungsbereich dienten, befanden sich in den 1990er Jahren innerhalb der städtischen Struktur und nicht außerhalb. Innerhalb dieses Kontextes ist die Suburbanisierung des Wohnungswesens der sozialen Ober- und Mittelschichten bis heute eine monofunktionelle Suburbanisierung: Die "gated communities" nehmen Platz ein, doch die Gemeinden zu denen die sie gehören, sind eigentlich nicht der Raum des Verbrauchs ihrer Einwohner. Mit Ausnahme einiger Supermärkte ist der Verbrauchsraum weiterhin Bogotá. Diese neuen Handelsräume haben dazu beigetragen Bogotá zu verdichten und zu verbinden und in sehr wenigen Fällen, wie Centro Chía zum Beispiel, zur Verdichtung in den Umgebungsgemeinden beigetragen.

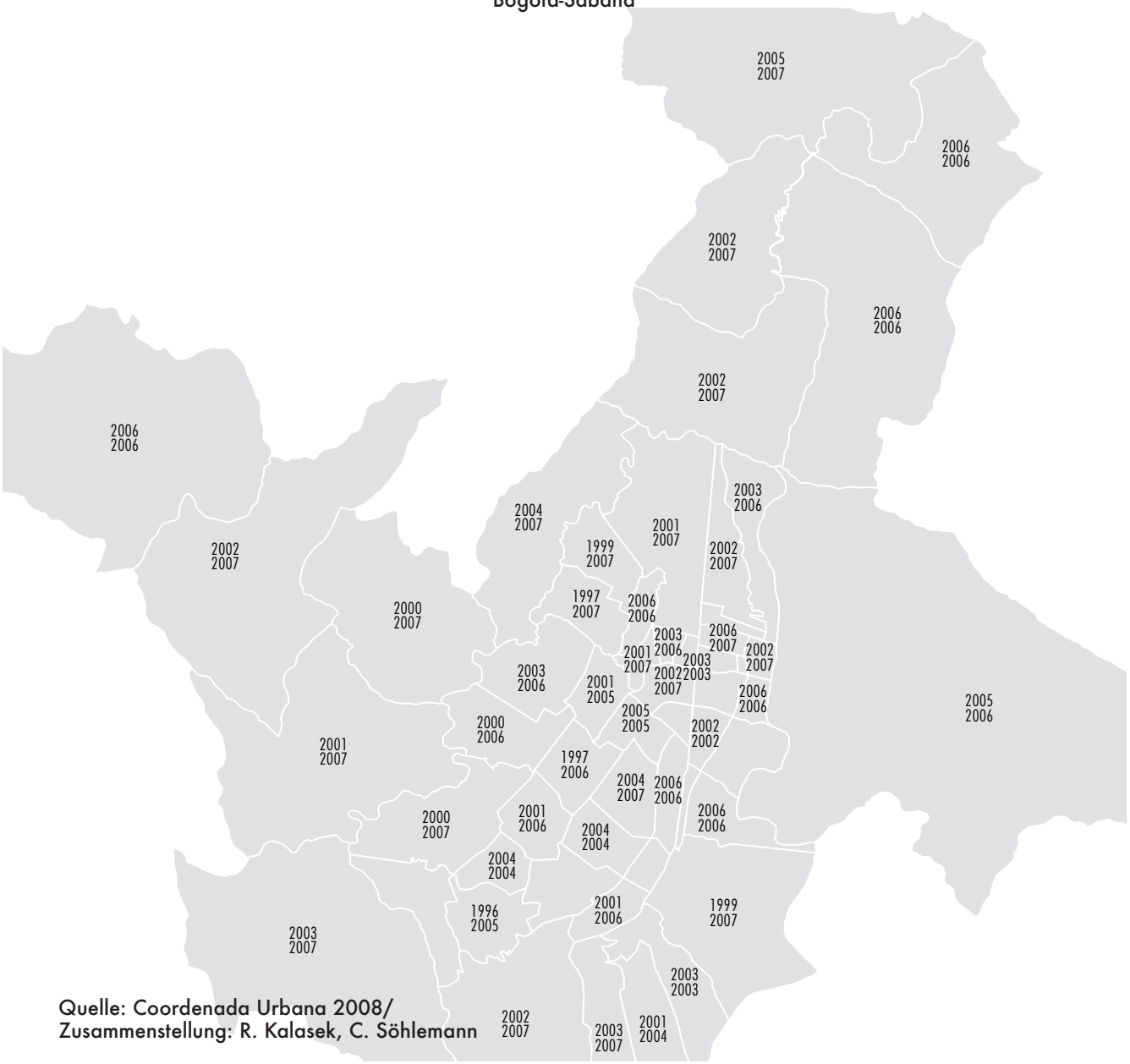
3.5.3.1 Der Wohnungsmarkt in Bogotá – Sabana

Die Analyse des Wohnungsmarktes im Großraum von Bogotá wurde auf Basis der Datenbank von Coordenada Urbana (CAMACOL) erarbeitet. Diese Datenbank beinhaltet die Wohnprojekte (in Wohnungen und Einfamilien-Reihenhäuser unterteilt) in Bogotá und seinem Großraum, welche im Zeitraum zwischen 1996 und 2008 gebaut wurden.
In der vorliegenden Arbeit wurde mit den Daten für Bogotá und die Gemeinden von Cajicá, Chía, Cota, Zipaquirá, Tocancipá, Sopó, La Calera, Facatativá, Funza, Madrid, Mosquera und Soacha gearbeitet, da sich das Wohnungsangebot hauptsächlich in diesen Gemeinden des Großraumes konzentriert.
Man muss beachten, dass die verfügbaren Zeiträume und entsprechenden Daten der Datenbank für die verschiedenen Gemeinden unterschiedlich sind, wie es die Abbildungen 46 und 47 zeigen und dementsprechend die folgenden Abbildungen und Daten nur eine Tendenz des Marktes und verschiedene Durchschnitte ermitteln können.

Da in der Datenbank zwischen Wohnungen in Appartements und Häusern (Einfamilien und Reihenhäuser) unterschieden wird, ist in der vorliegenden Analyse die Rede von Wohnungen und Appartements wo bei:
Wohnungen Einfamilien und Einfamilienreihenhäuser entsprechen und
Appartements Wohnungen in einem Hochhaus entsprechen.

448 Eigene Schätzungen nach den Daten vom IGAC „Estadísticas catastrales 1998, 2008" (Instituto Geográfico Agustín Codazzi)

Abb. 46 Zeiträume der Aufhebung der verfügbaren Daten der Projekte des Einfamilien und Reihenhäusermarktes in Bogotá-Sabana



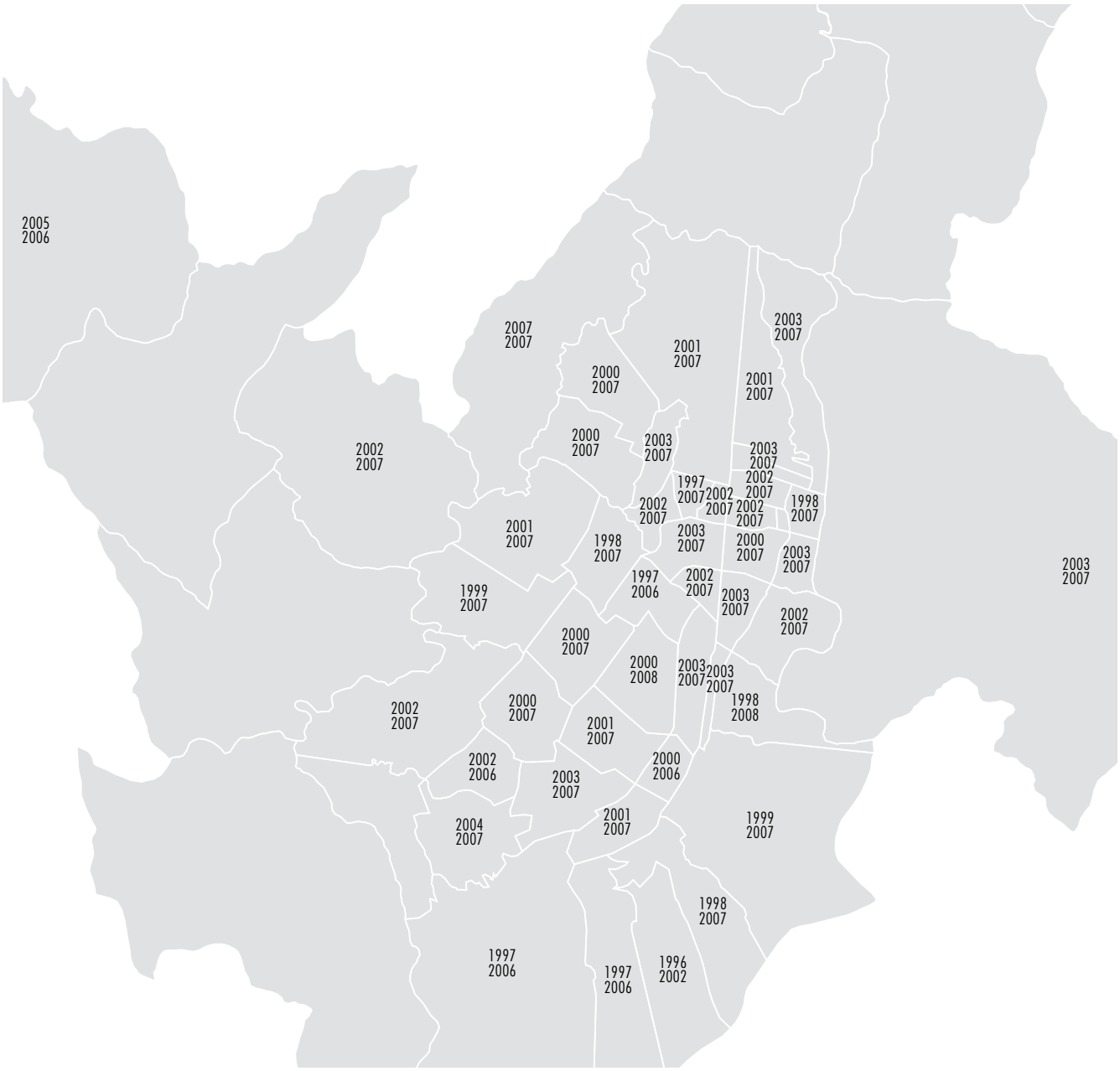
Quelle: Coordenada Urbana 2008/
Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Tabelle 5 Durchschnittliche bebauten Einfamilien und Reihenhäuser pro Jahr in Bogotá-Sabana

	E2	E3	E4	E5	E6	Bogotá/ Munizip
Bogotá	8.639	11.034	1.833	833	537	22.876
Cajicá	141	0	0	332	312	785
Chía	0	61	0	0	191	252
Cota	0	56	50	34	214	354
Zipaquirá	397	37	0	70	0	504
Tocancipá	0	190	0	0	0	190
Sopó	0	516	0	0	0	516
La Calera	0	12	0	105	76	193
Facatativá	389	0	0	0	0	389
Funza	205	0	0	0	0	205
Madrid	767	102	150	0	0	1.019
Mosquera	0	0	57	0	0	57
Soacha	113	746	0	0	0	859
Einheiten pro Estrato	10.651	12.753	2.090	1.374	1.329	28.197

Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Eigene Zusammenstellung

Abb. 47 Zeiträume der Aufhebung der verfügbaren Daten der Projekte des Appartementmarktes in Bogotá-Sabana



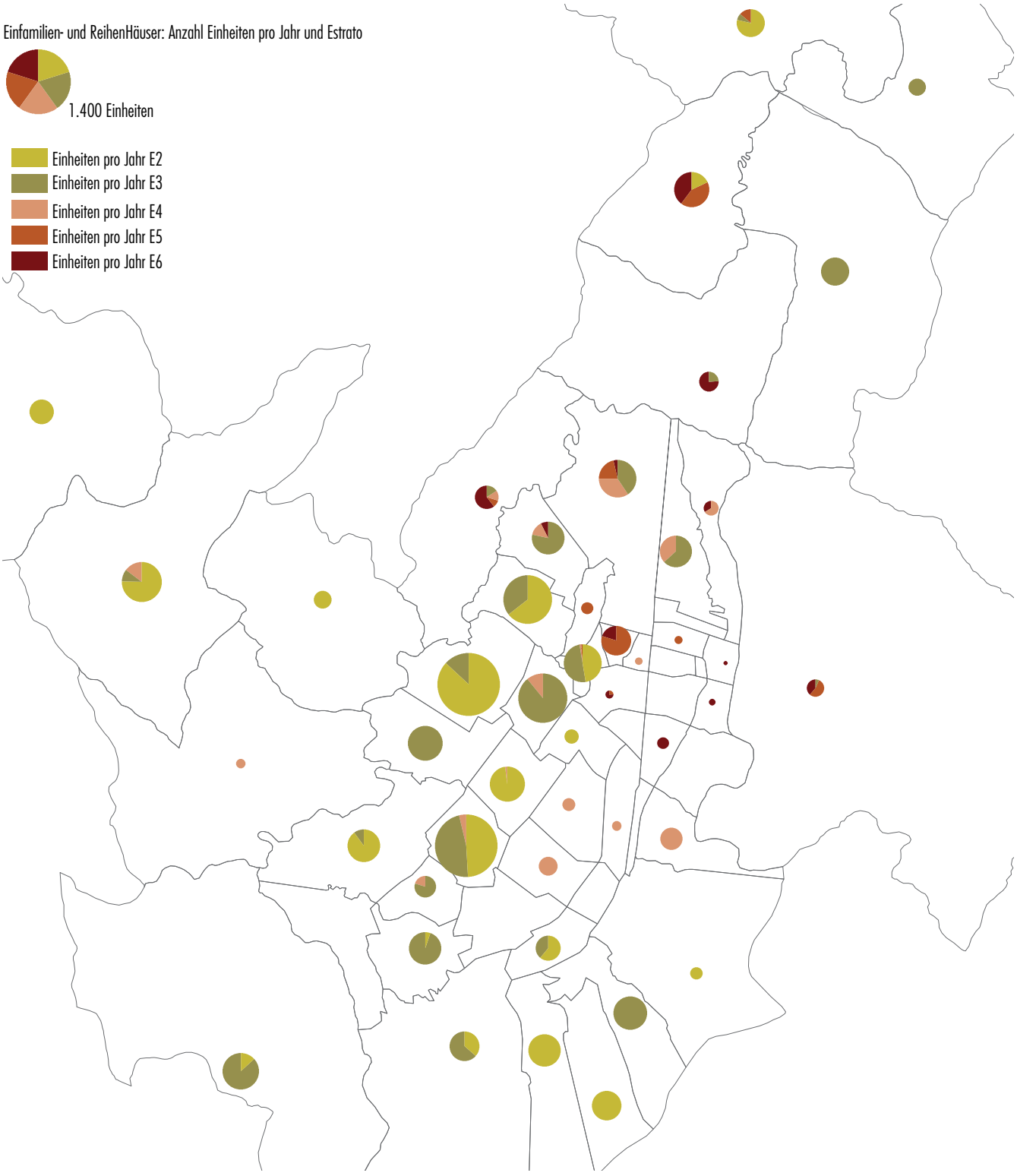
Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Tabelle 6 Durchschnittliche bebauten Appartements pro Jahr in Bogotá-Sabana

	E2	E3	E4	E5	E6	Bogotá/ Munizip
Bogotá	5.951	8.268	14.000	6.143	1.559	35.921
Cota	0	48	6	0	0	54
Zipaquirá	0	16	36	0	0	52
La Calera	0	9	0	0	0	0
Facatativá	0	107	272	0	0	379
Funza	0	65	0	0	0	65
Einheiten pro Estrato	5.951	8.513	14.314	6.143	1.559	36.471

Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Eigene Zusammenstellung

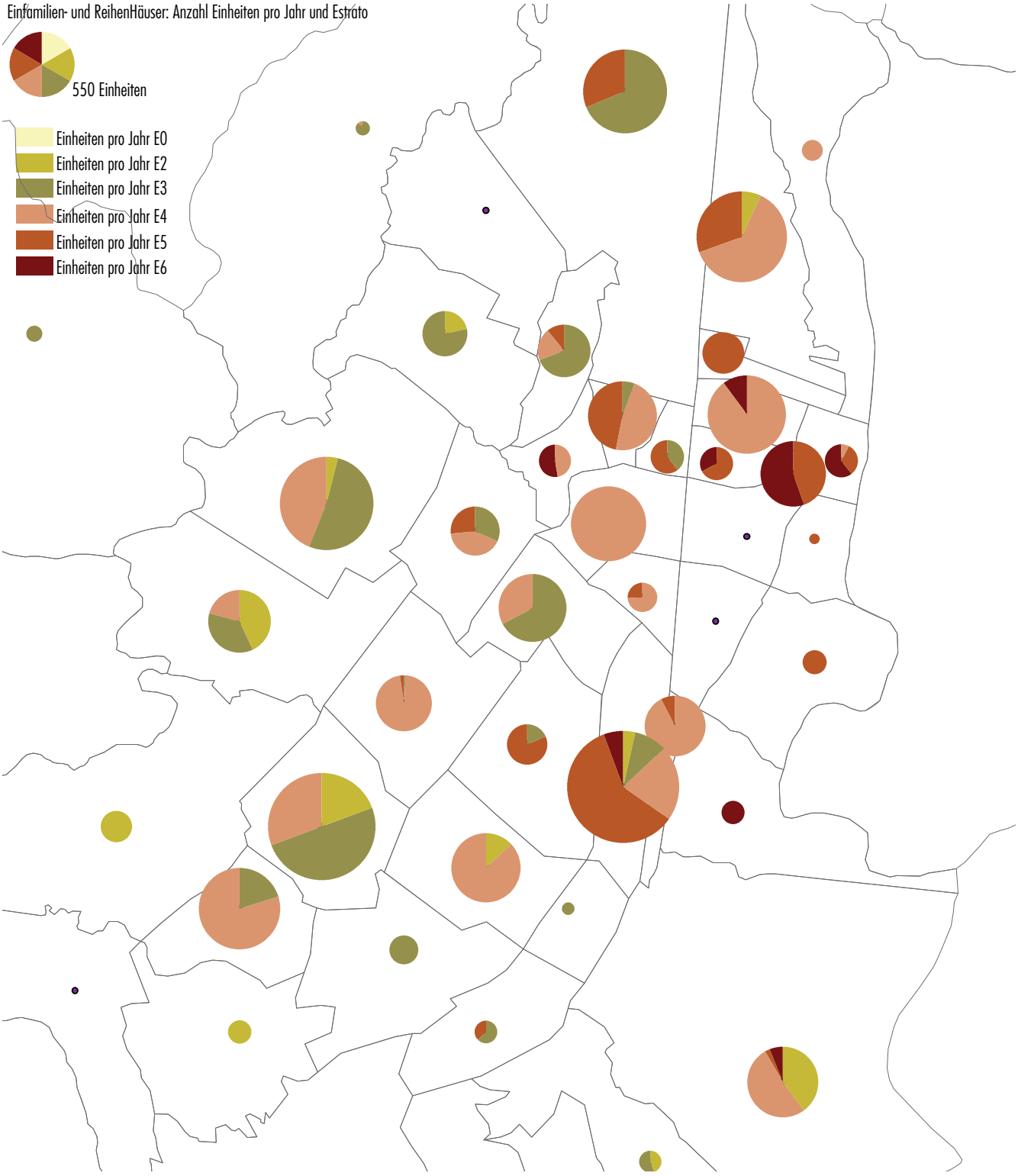
Abb. 48 Einfamilien und Reihenhäuser: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Gemäß den z. Zt. vorhandenen Daten werden in La Sabana seit 2002 durchschnittlich 5.300 Wohnungen pro Jahr gebaut. Die Abbildungen 48 bis 51 zeigen, wie das Angebot im Großraum dem Stratifizierungsmuster von Bogotá folgt. Die Suburbanisierung der sozialen Ober- und Mittelschichten konzentriert sich Richtung Norden in drei Gemeinden: Chía, Cota und Cajicá. Seit 2002 wurden im Durchschnitt pro Jahr in Chía 191, in Cota 298 und in Cajicá 644 Häuser für die soziale Oberschichten gebaut, im Vergleich jeweils zu 61, 56 und 141 für die unteren soziale Schichten. (Coordenada urbana 2008).

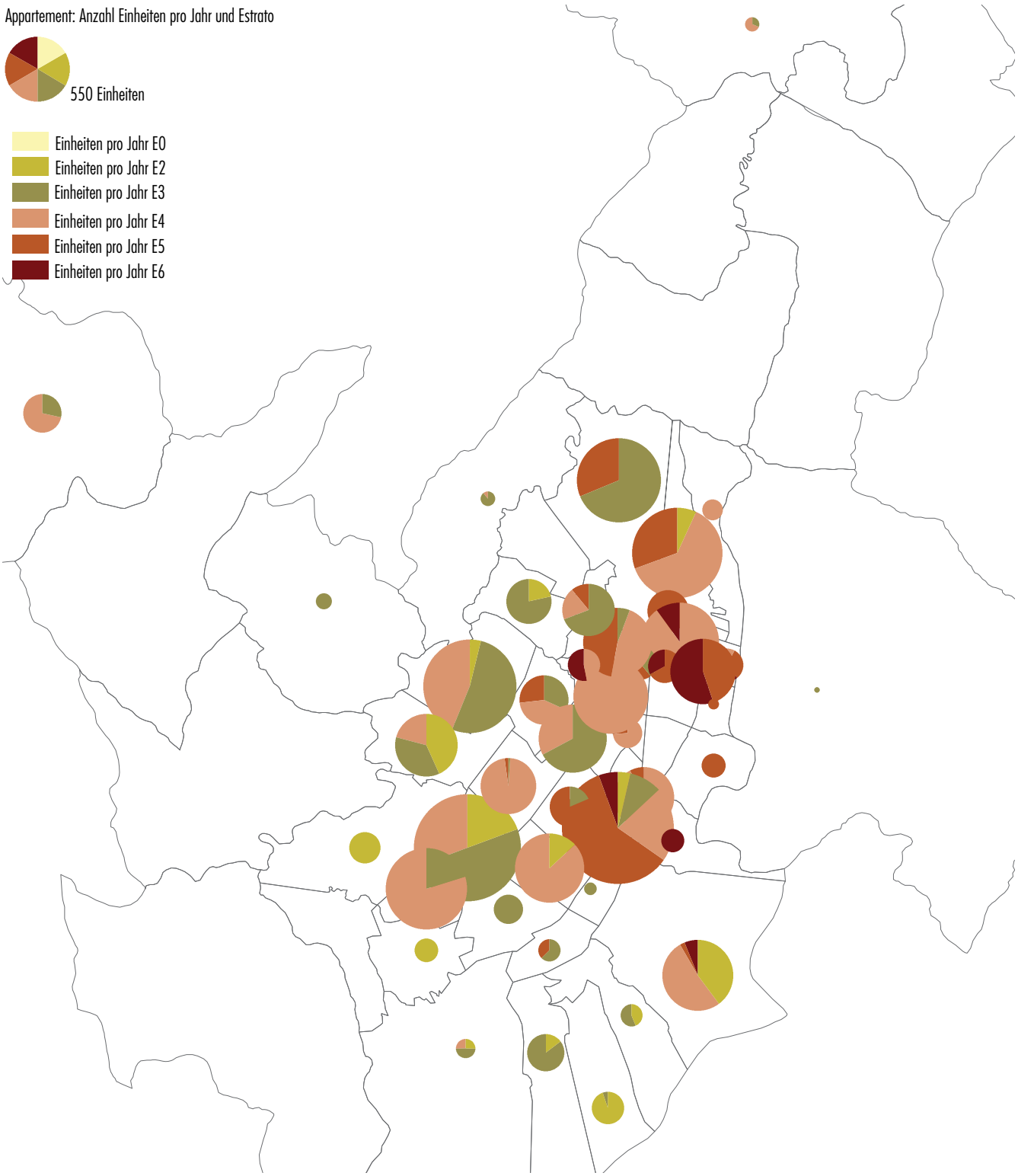
Abb. 49 Einfamilien und Reihenhäuser: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildungen 48 und 49 zeigen die Anzahl der bebauten Einfamilien und Reihenhäuser in Bogotá - Sabana (Abb. 48) und Bogotá (Abb. 49) für die Estratos 2, 3, 4, 5 und 6

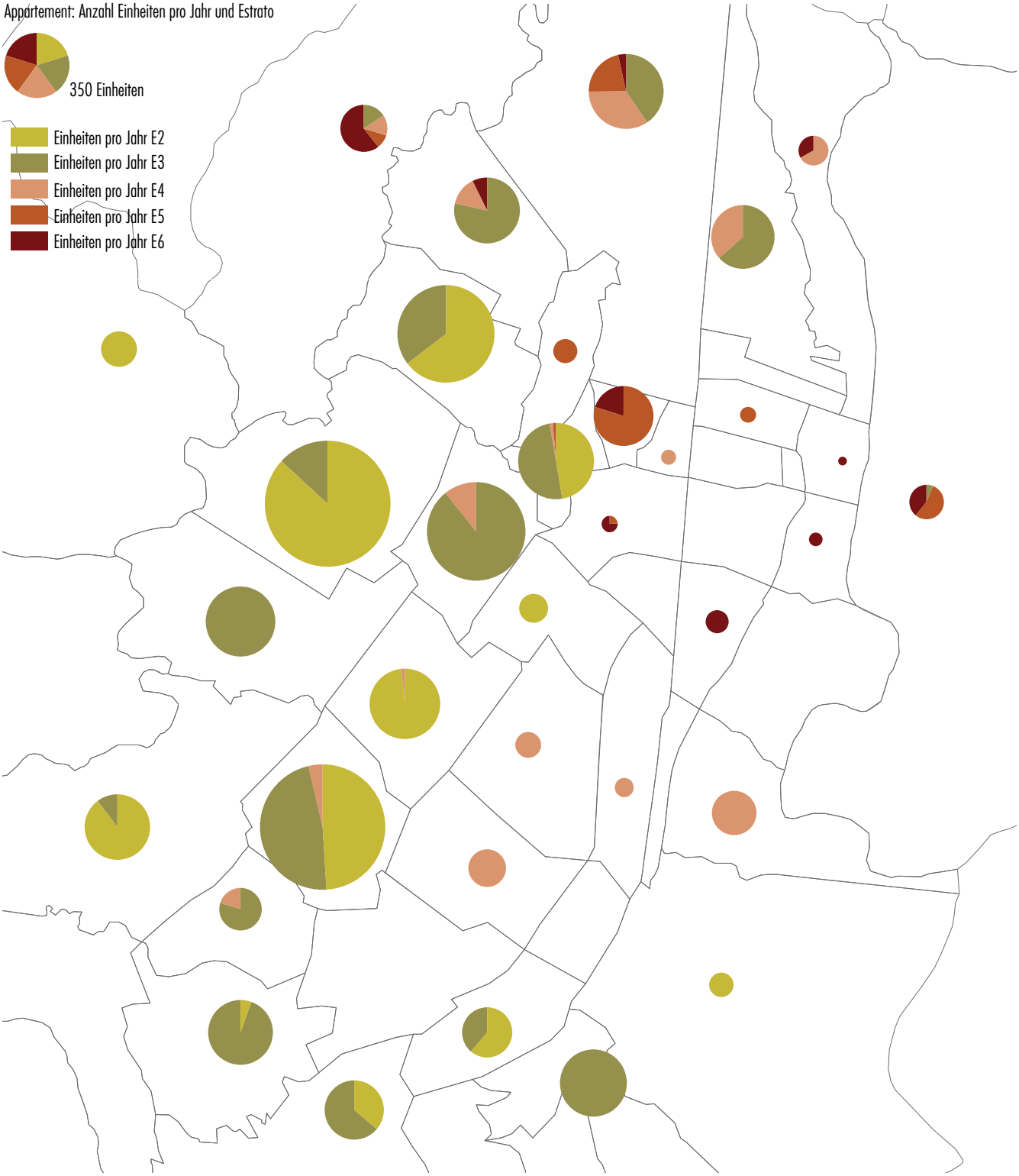
Abb. 50 Appartements: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 50 zeigt die Anzahl der bebauten Wohnungen in Appartements in Bogotá - Sabana für die Estratos 2, 3, 4, 5 und 6

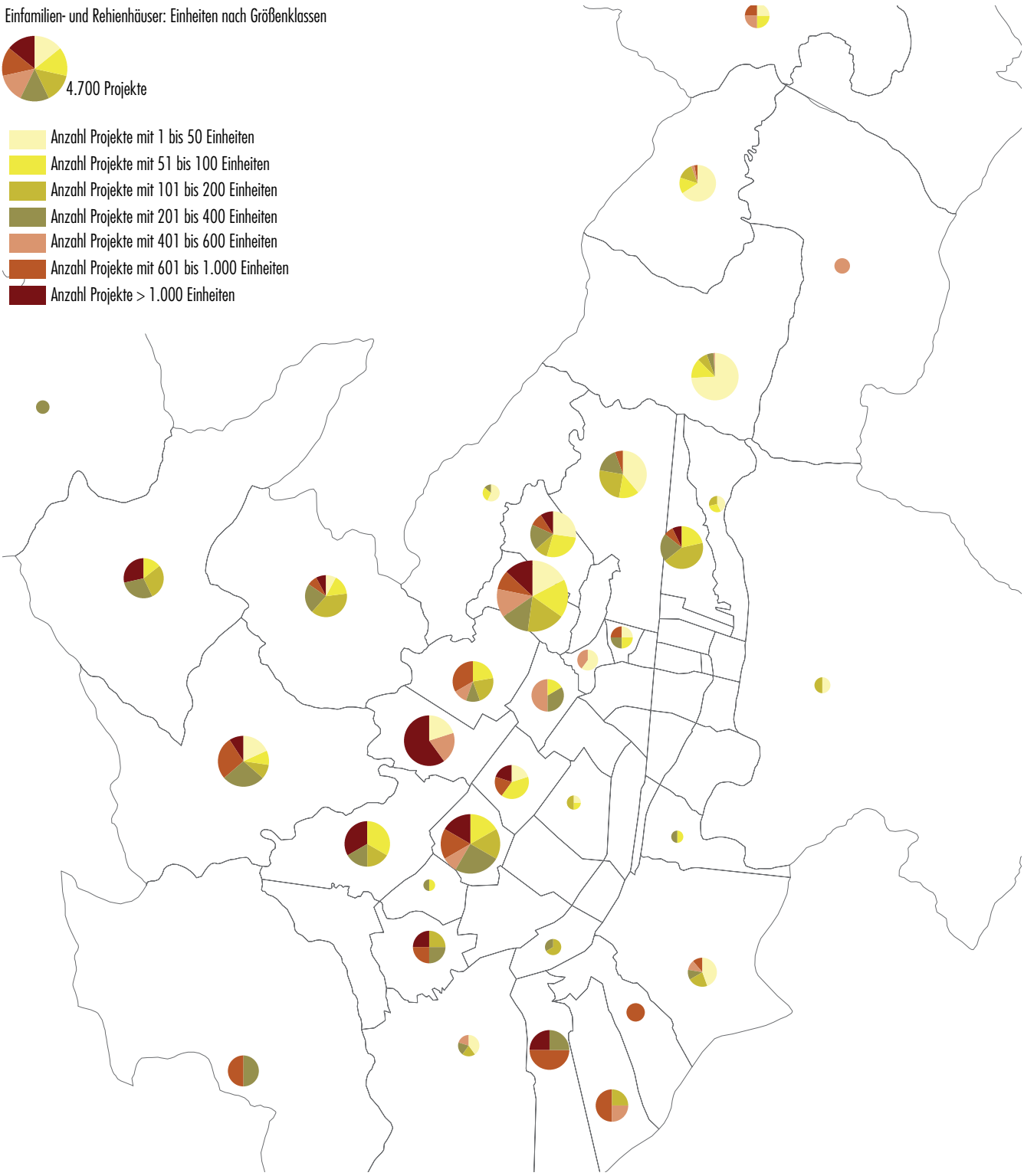
Abb. 51 Appartements: Durchschnitt der Anzahl bebaute Einheiten pro Jahr und Estrato in Bogotá



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 51 zeigt die Anzahl der bebauten Wohnungen in Appartements in Bogotá für die Estratos 2, 3, 4, 5 und 6

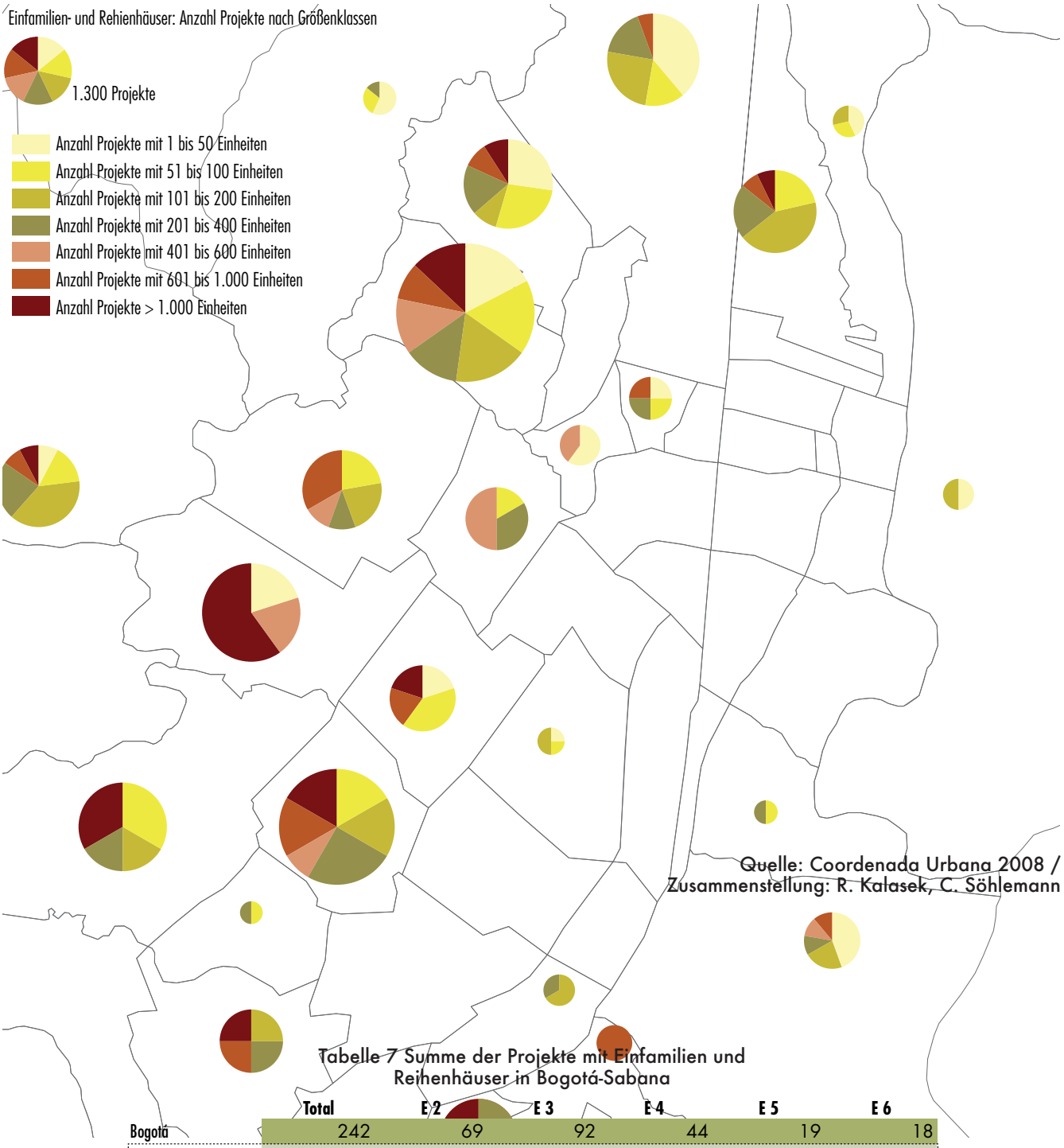
Abb. 52 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 52 zeigt die Projektanzahl nach Projektgröße (Einfamilienhäuser oder Reihenhäuser pro Projekt) in Bogotá - Sabana. Wie zu betrachten ist überwiegen die kleinere Projekte, mit bis ca. 400 Einheiten pro Projekt. Die Abbildung 53 zeigt ein Zomm der selben Daten für Bogotá. Die Mehrheit der Projekte (Einfamilien und Reihenhäuser) konzentriert sich in den Gemeinden von Cajicá, Chía und Cota, wie es in der Tabelle 7 zu sehen ist. (siehe nächste Seite)

Abb. 53 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá



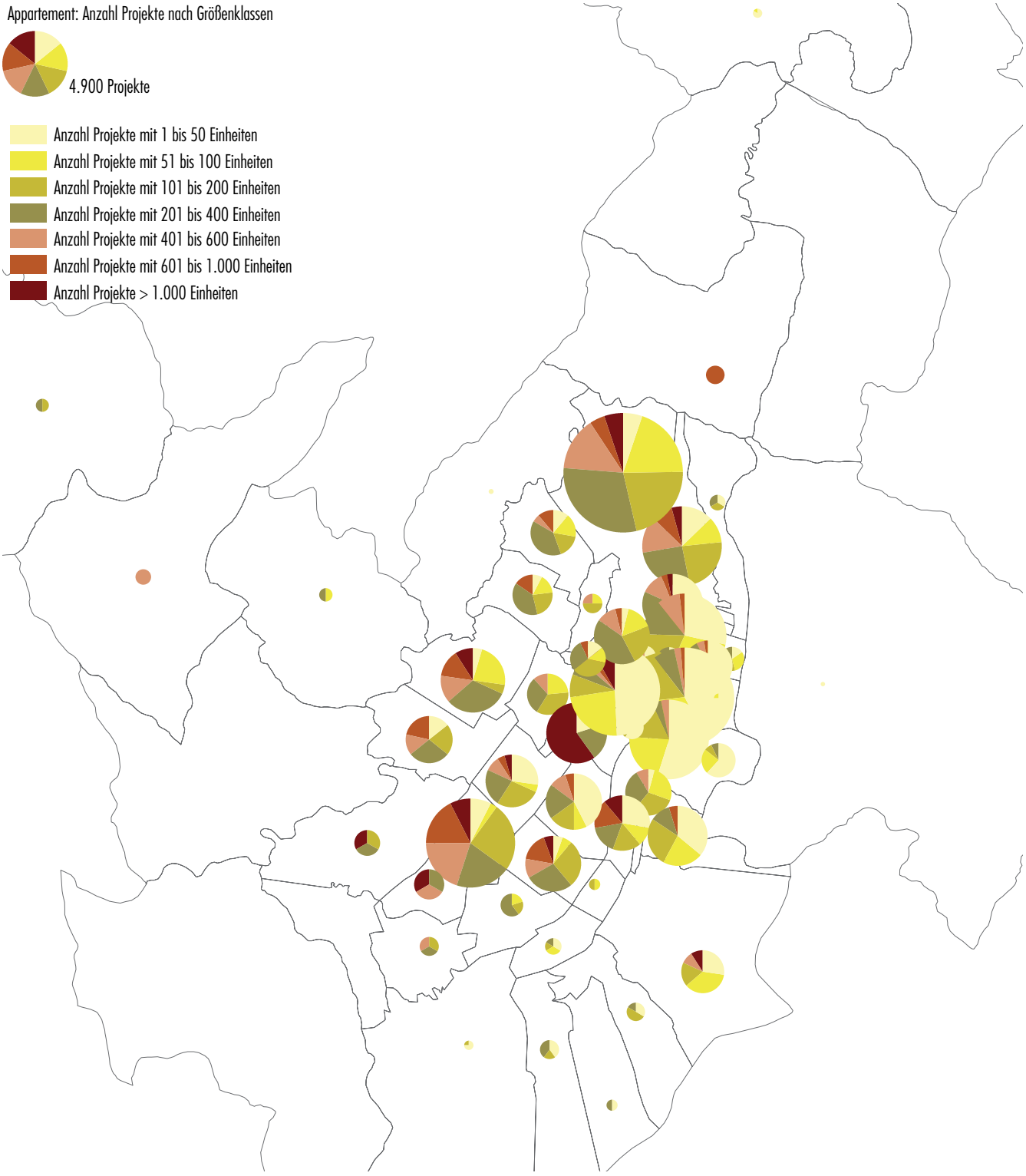
Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Tabelle 7 Summe der Projekte mit Einfamilien und Reihenhäuser in Bogotá-Sabana

	Total	E 2	E 3	E 4	E 5	E 6
Bogotá	242	69	92	44	19	18
Cajicá	35	1	6	15	11	2
Chía	89	0	8	50	25	6
Cota	7	0	3	1	1	2
Zipaquirá	4	2	1	0	1	0
Tocancipá	1	0	1	0	0	0
Sopó	1	0	1	0	0	0
La Calera	6	0	1	1	2	2
Facatativá	1	1	0	0	0	0
Funza	13	2	11	0	0	0
Madrid	7	4	2	1	0	0
Mosquera	11	0	8	3	0	0
Soacha	3	3	0	0	0	0
Einheiten pro Estrato	420	82	134	115	59	30

Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Eigene Zusammenstellung

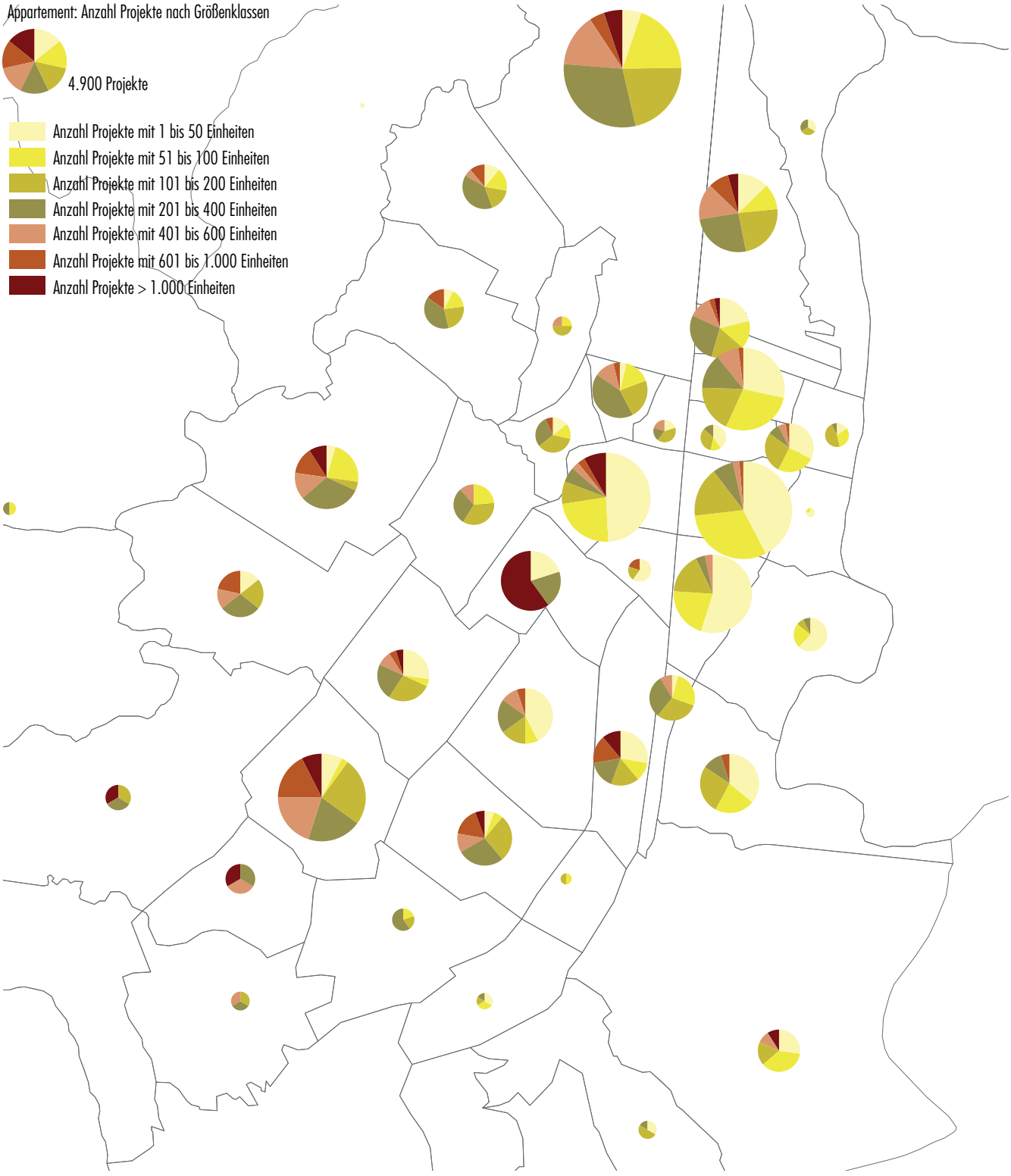
Abb. 54 Appartements: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 54 zeigt die Projektanzahl nach Appartement- Projektgröße in Bogotá - Sabana. Wie im Fall der Projekte mit Einfamilien und Reihenhäuser überwiegen die kleinere Projekte, mit bis ca. 400 Einheiten pro Projekt.

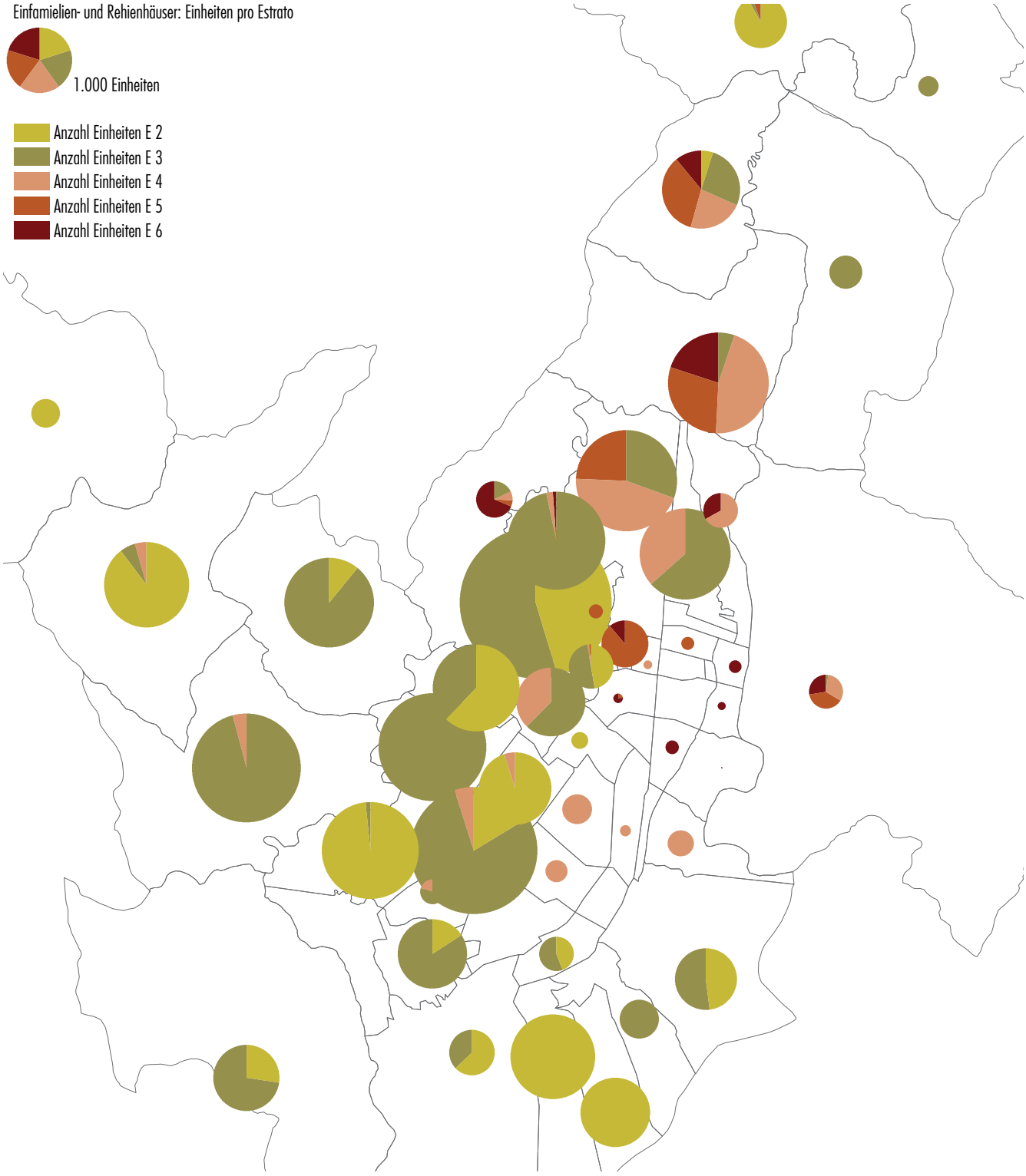
Abb. 55 Appartements: Einheiten nach Projektgröße in Bogotá



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 55 zeigt die Projektanzahl nach Appartement- Projektgröße in Bogotá

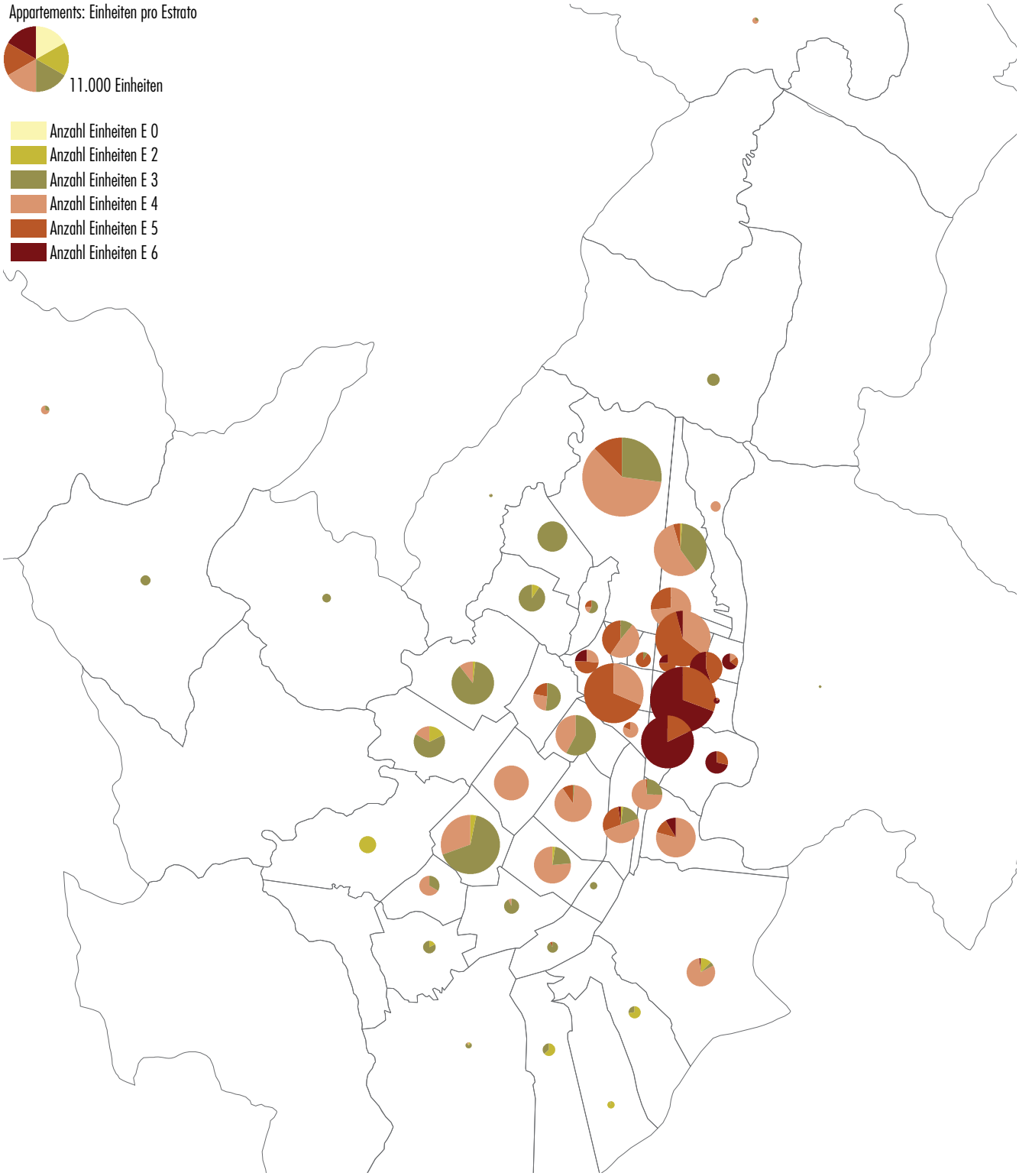
Abb. 56 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten pro Estrato in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 56 zeigt die gesamte gebaute Einheitenzahl von Einfamilien- und Reihenhäuser pro Estrato in Bogotá - Sabana, für die in der Abbildung 46 genannte Zeiträume für jede Gemeinde und in Bogotá, nach der Zonierung von Coordenada Urbana.

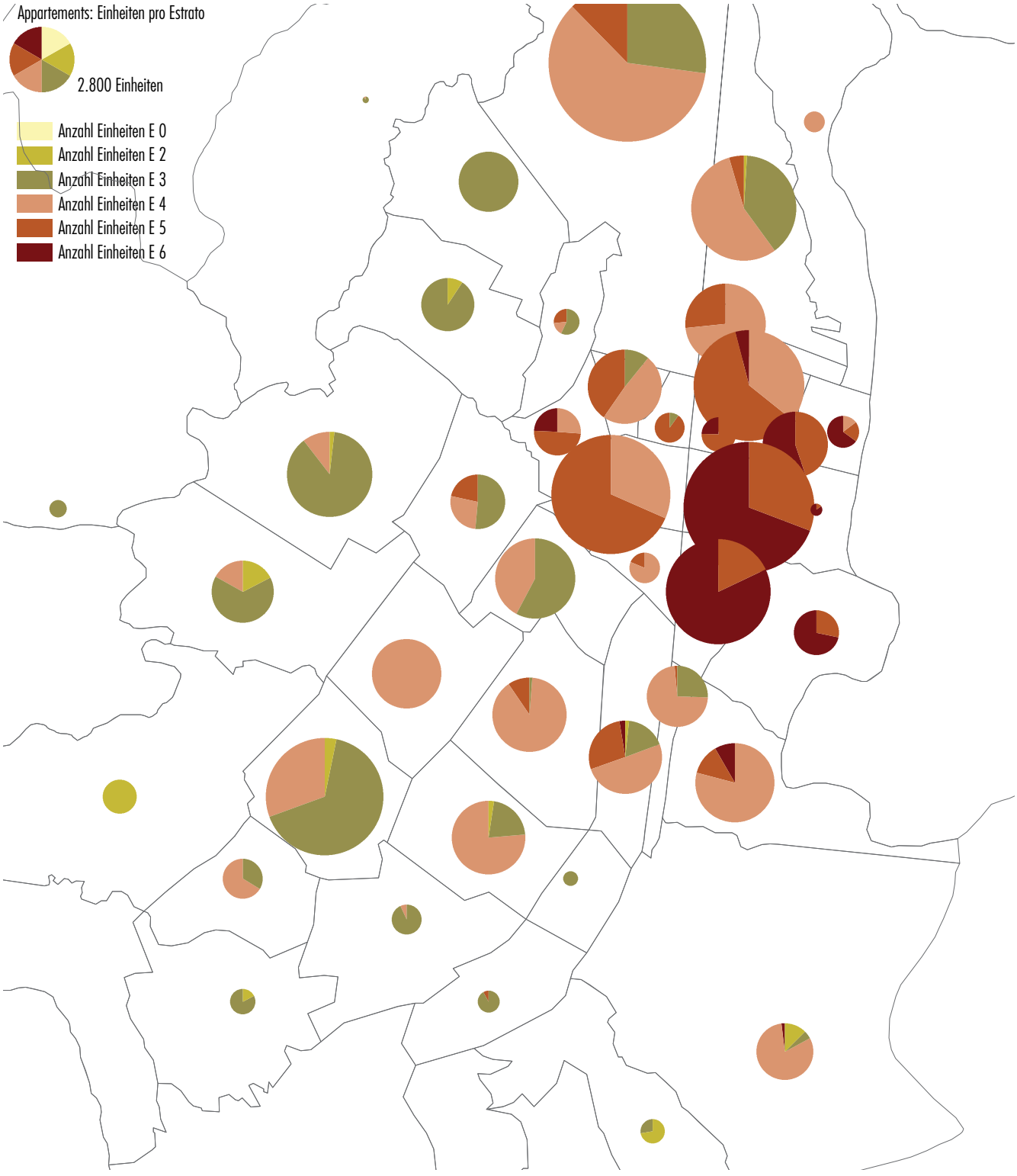
Abb. 57 Appartements: Einheiten pro Estrato in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 57 zeigt die gesamte gebaute Einheitenzahl von Appartements pro Estrato in Bogotá - Sabana, für die in der Abbildung 47 genannte Zeiträume für jede Gemeinde und in Bogotá, nach der Zonierung von Coordenada Urbana.

Abb. 58 Appartements: Einheiten pro Estrato in Bogotá



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildung 58 zeigt die gesamte gebaute Einheitenzahl von Appartements pro Estrato in Bogotá, für die in der Abbildung 47 genannte Zeiträume für Bogotá, nach der Zonierung von Coordenada Urbana.
Die Abbildungen 59 und 60 zeigen die Projekteanzahl nach Projektengröße mit Einfamilien- und Reihenhäuser in Bogotá - Sabana und Bogotá. Die Abbildungen 61 und 62 zeigen jeweils die Appartementdaten.
Weiters zeigt die Tabelle 8 die summe der gebauten Einfamilien und Reihenhäuser für die Estratos 2, 3, 4, 5 und 6

Abb. 59 Einfamilien und Reihenhäuser: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá-Sabana

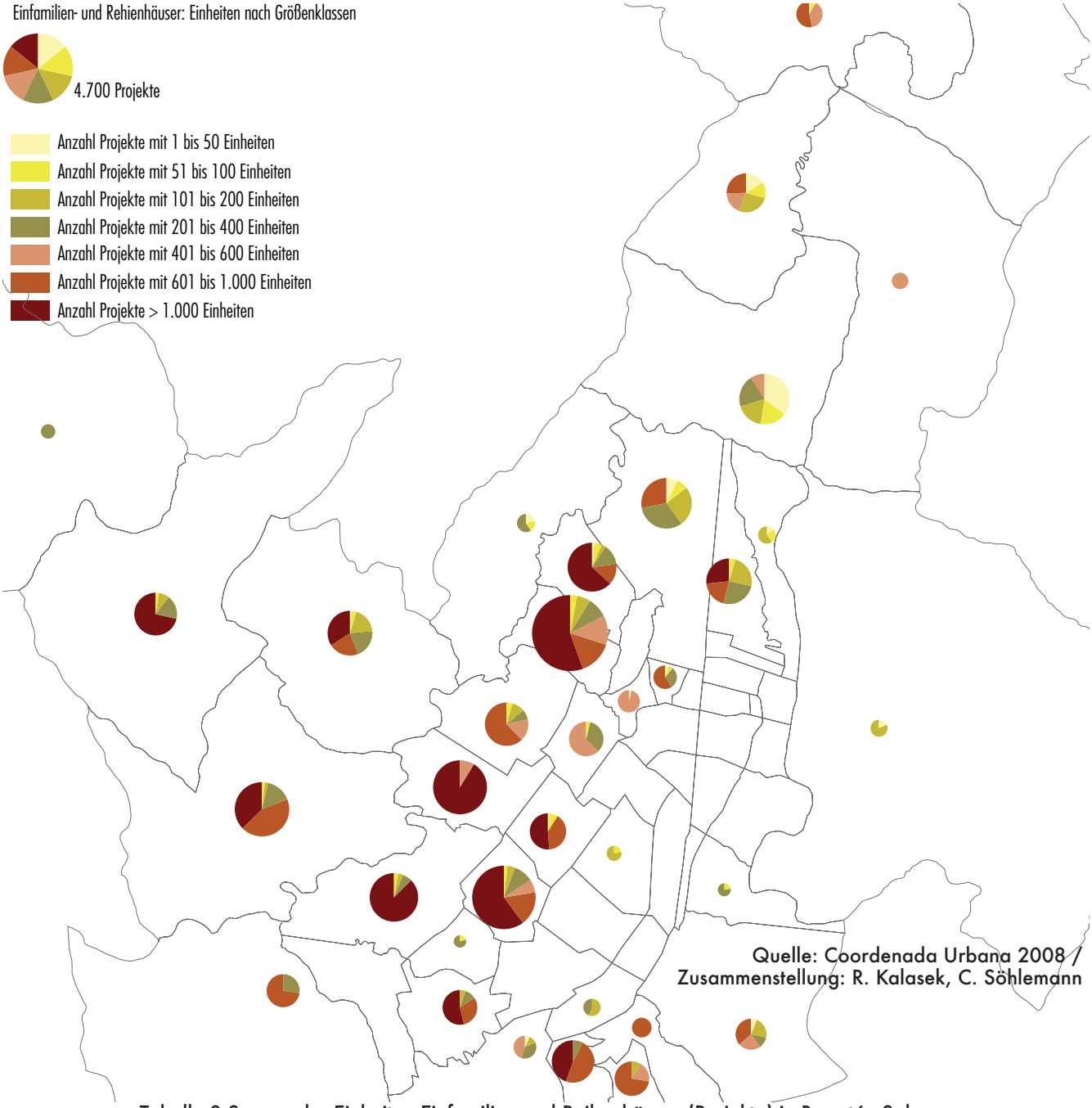
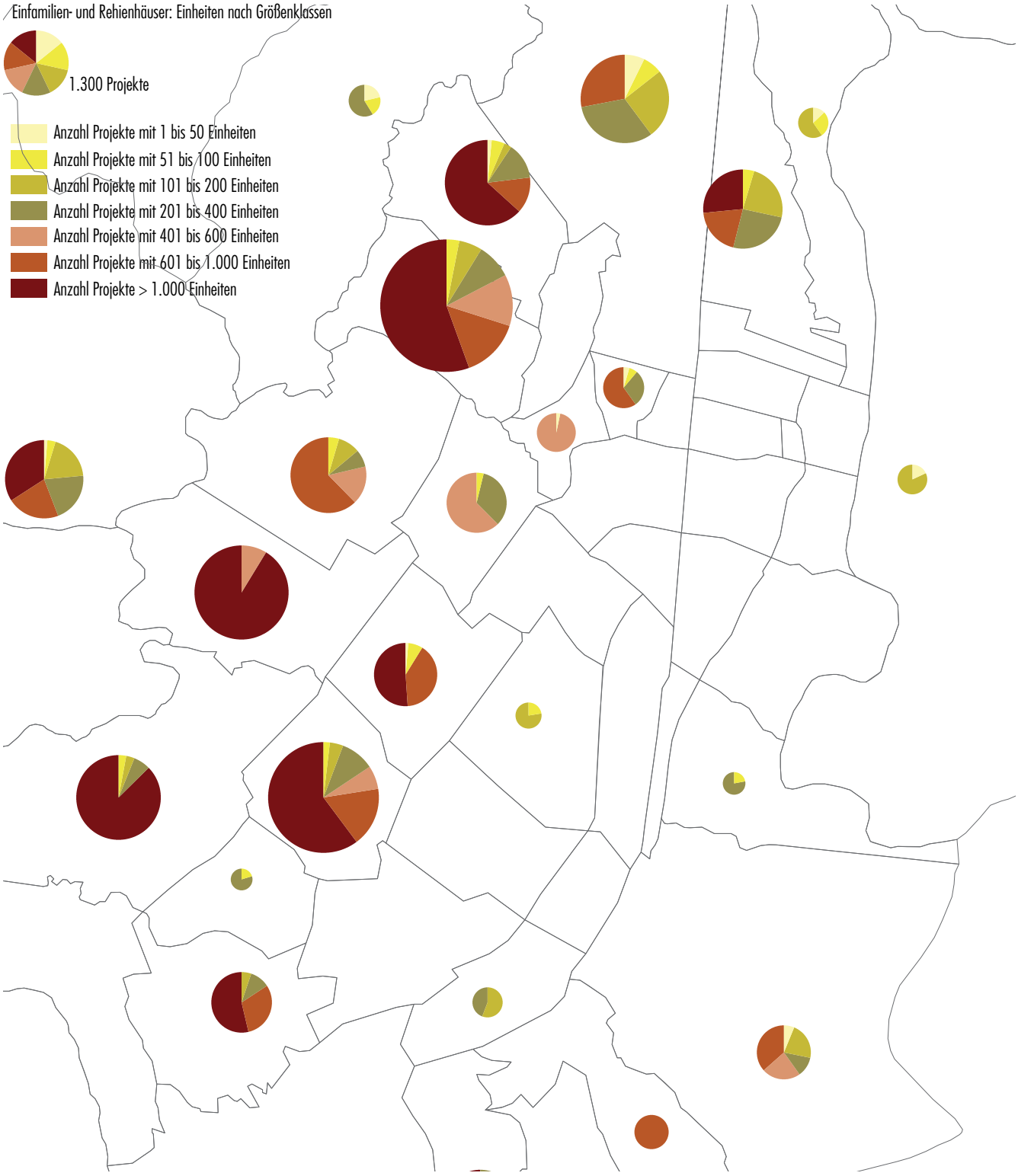


Tabelle 8 Summe der Einheiten Einfamilien und Reihenhäuser (Projekte) in Bogotá - Sabana

	Total	E 2	E 3	E 4	E 5	E 6
Bogotá	100.949	48.136	43.241	6.529	2.303	740
Cajicá	2.861	141	763	650	995	312
Chía	4.787	0	244	2.186	1.403	954
Cota	623	0	111	50	34	428
Zipaquirá	1.298	1.191	37	0	70	0
Tocancipá	190	0	190	0	0	0
Sopó	516	0	516	0	0	0
La Calera	543	0	12	170	210	151
Facatativá	389	389	0	0	0	0
Funza	3.781	410	3.371	0	0	0
Madrid	3.423	3.069	204	150	0	0
Mosquera	5.575	0	5.349	226	0	0
Soacha	563	563	0	0	0	0
Einheiten pro Estrato	125.498	53.899	54.038	9.961	5.015	2.585

Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Eigene Zusammenstellung

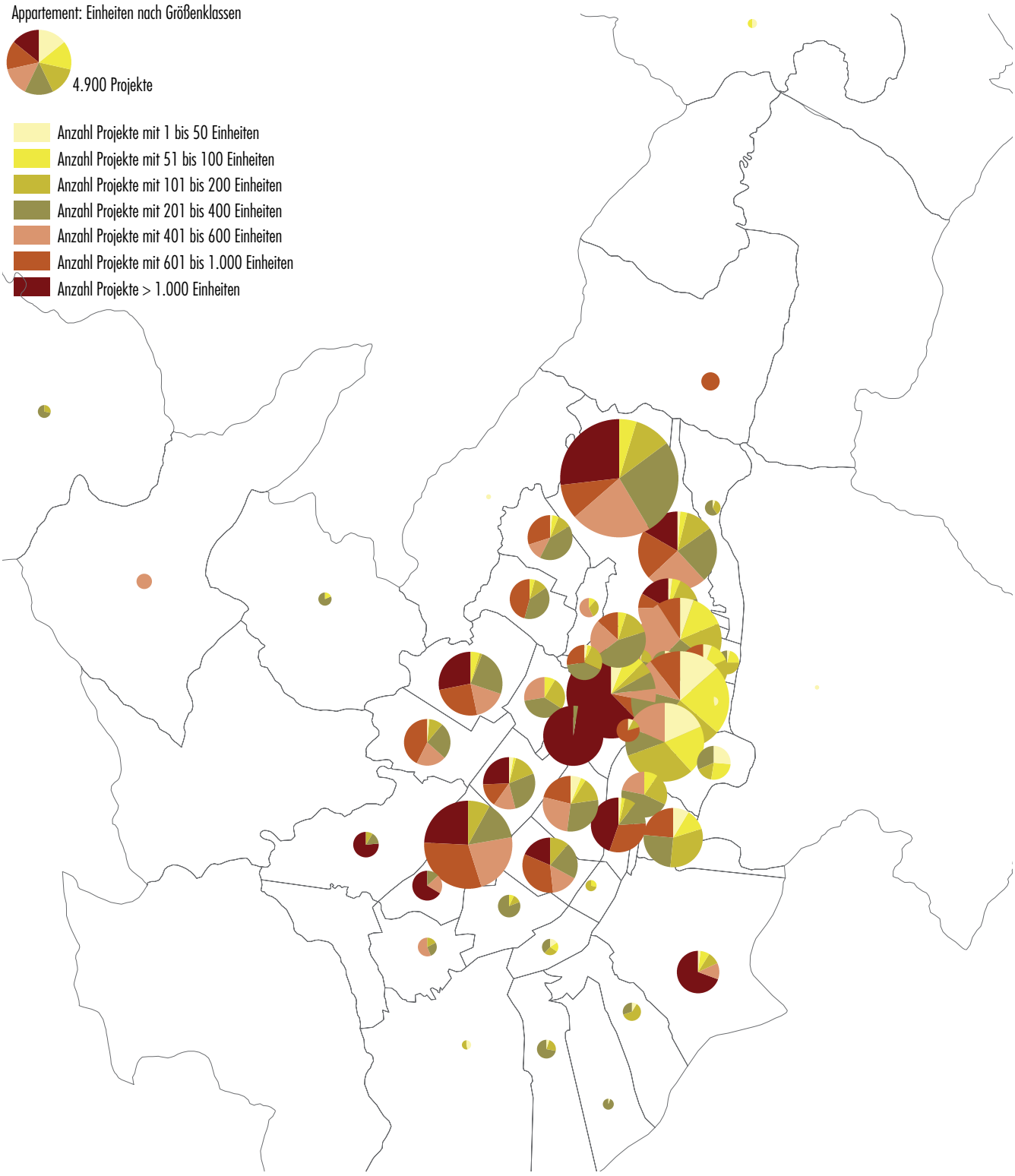
Abb. 60 Einfamilien und Reihenhäuser: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Die Abbildungen 63 bis 67 zeigen die Verteilung der Wohnungsanzahl pro Projekt für jeden Estrato. Wenn man die Wohnungsanzahl pro Estrato zwischen Gebieten innerhalb der administrativen Grenzen von Bogotá und den Gemeinden ausserhalb vergleicht, kann man daraus schließen, dass das Angebot für die Estratos 2,3 und 4 im Vergleich zu 5 und 6 weiterhin innerhalb der Stadtgrenzen konzentriert ist, (siehe auch Tabellen 5 und 6). Den Daten der Tabelle nach werden auf La Sabana, 18,2% der in Bogotá -Sabana Baueinheiten für den E2 gebaut, jeweils 13,5% für E3, 12,3% für E4, 39,9% für E5 und 59,6% für E6.

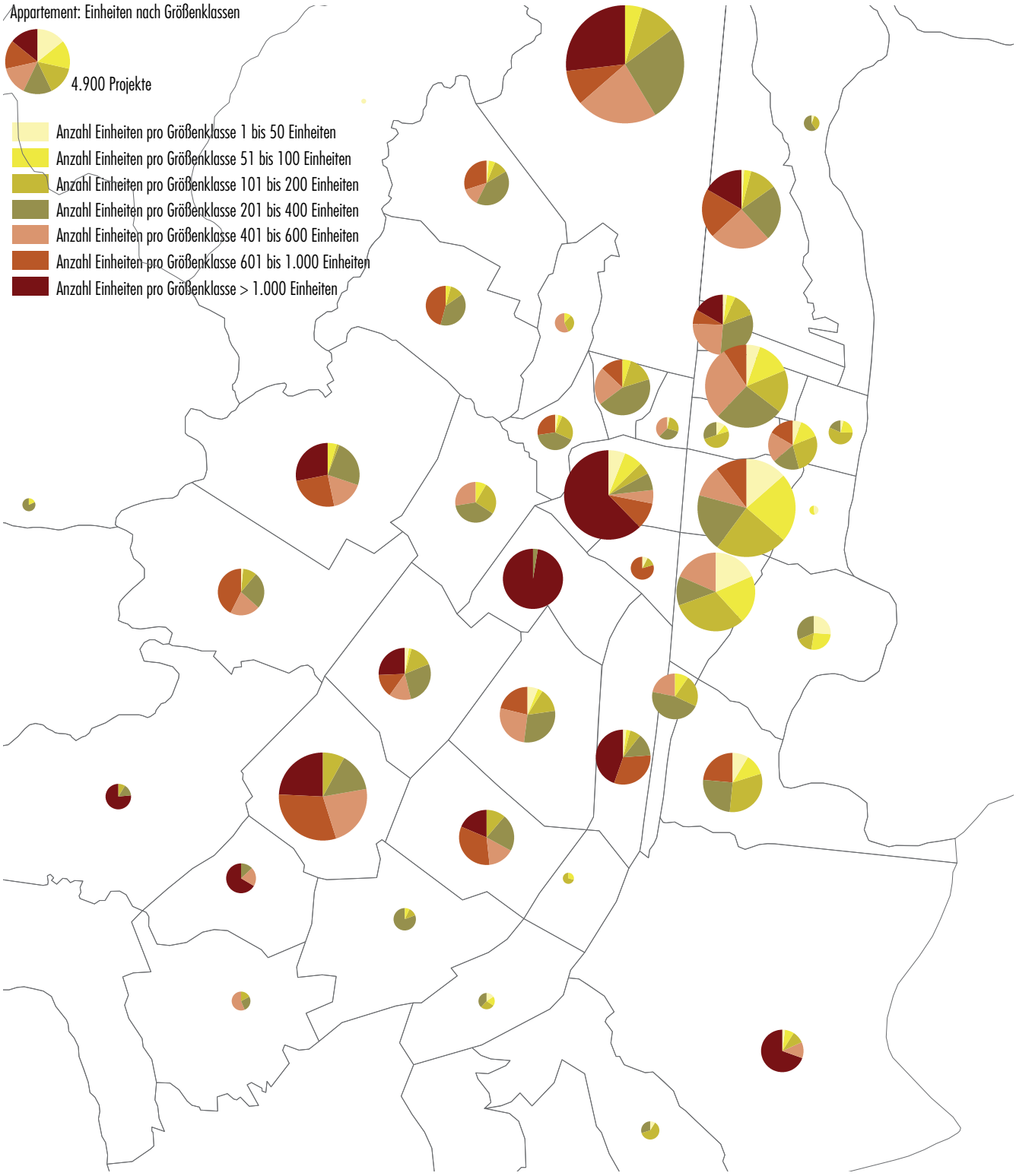
Abb. 61 Appartements: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Es ist wichtig hervorzuheben, dass in dieser Studie die Daten für E1 fehlen, welche zu einer präziseren Analyse führen könnten. Wenn man diese Prozentsätze betrachtet, sieht man, wie stark der formelle Suburbanisierungsprozess Bogotás von E5 und E6 stark beeinflusst wird. Diesen Daten nach konzentriert sich das Angebot von Wohnungen auf zwei Gruppen von Gemeinden: In Chía, Cota und Cajicá konzentriert sich das Angebot für die Estratos 5 und 6 mit einem Durchschnitt von 1.390 gebauten Einheiten pro Jahr. In Facatativá, Madrid und Mosquera konzentriert sich das Angebot auf die Estratos 2,3 und 4 mit einem Durchschnitt von 1.670

Abb. 62 Appartements: Anzahl Projekte nach Projektgröße in Bogotá

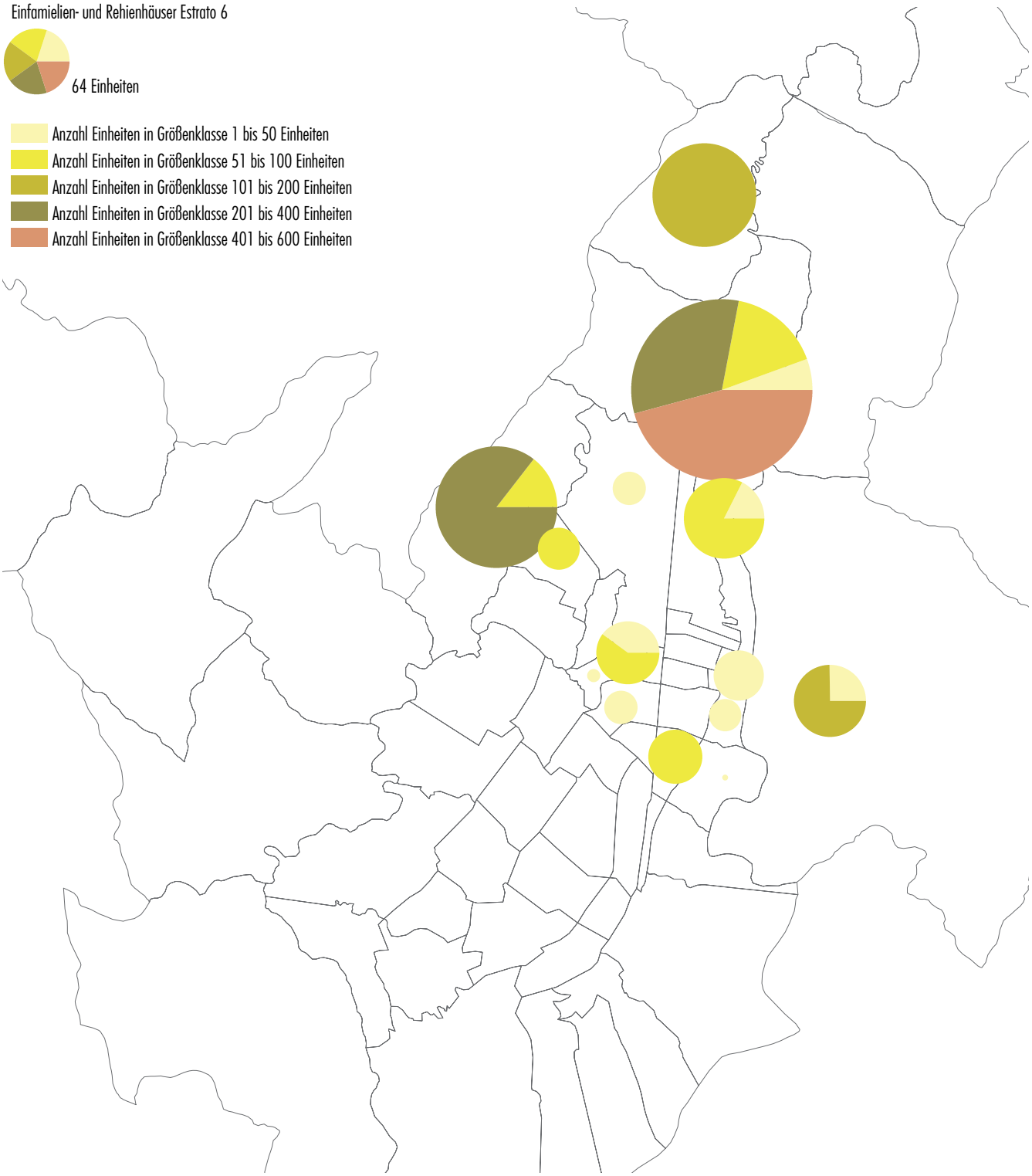


Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

gebaute Einheiten pro Jahr. In Soacha dominiert der Estrato 3 mit durchschnittlich 859 gebaute Einheiten pro Jahr.

In Bezug auf das Angebot innerhalb der Stadtgrenzen von Bogotá, steht die Konzentration des Angebotes für die Estratos 4,5 und 6 in Appartements im Kontrast zu dem Angebot an Wohnungen für die Estratos 2 und 3 (siehe auch Abbildungen 48 bis 51 und Tabellen 5,6 und 7). Es herrscht pro Jahr ein Angebot von 5.951 Einheiten für E2, 8.268 Einheiten für E3, 13.000 Einheiten für E4, 6.143 Einheiten für E5, und 1.559 Einheiten für E6.

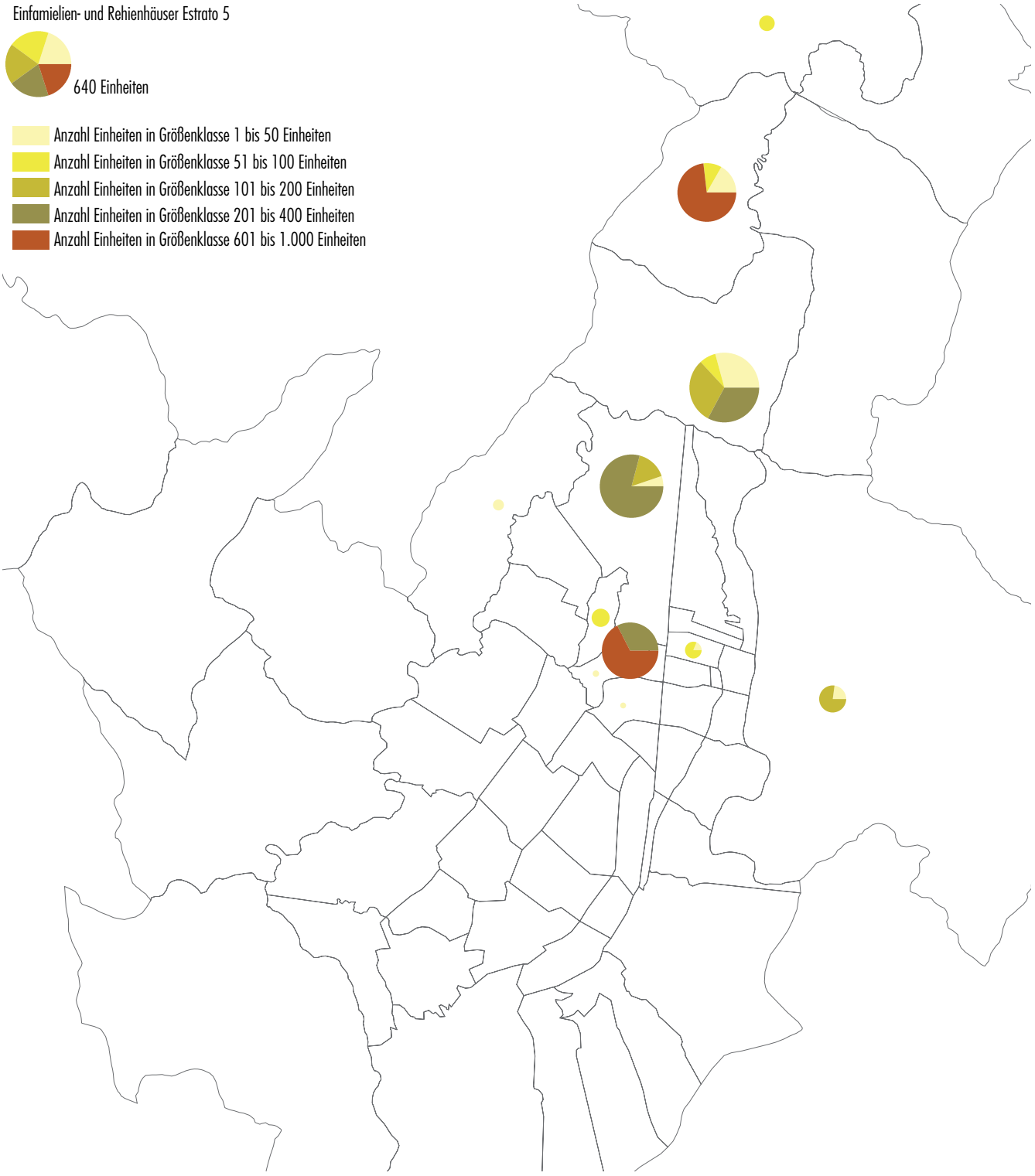
Abb. 63 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 6 in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Letzteres zeigt die Tendenz der höheren Schichten, innerhalb der Stadt in Appartements zu wohnen, während das Angebot für die unteren Schichten in Form von Wohnungen stattfindet. (Tabellen 5 und 6). Auch wenn es nicht das Thema dieser Arbeit betrifft, hebt letztere die Problematik des Bodenkonsums für den Bau von Wohnungen innerhalb der Stadtgrenzen, die hohen Kosten des Bodens für den Bau von Wohnungen für die niedrigeren Schichten sowie die Kosten der Versorgungsinfrastruktur hervor. Es werden in Bogotá zum Beispiel ca. 5.951 Appartements pro Jahr und 8.639 Wohnungen pro Jahr gebaut.

Abb. 64 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 5 in Bogotá-Sabana

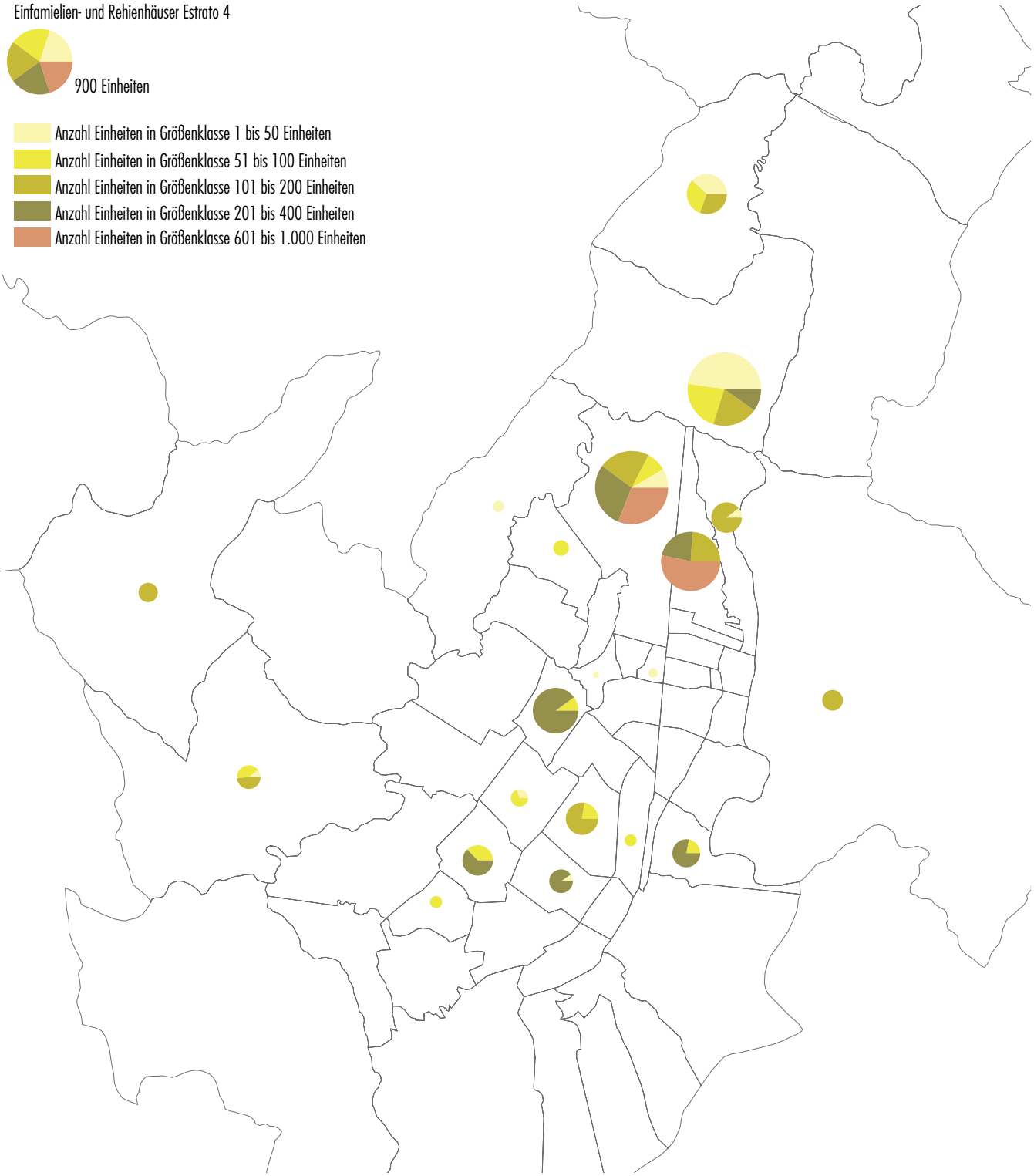


Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Das Angebot von Appartements konzentriert sich innerhalb von Bogotá. Es werden einige Projekte in Cota, Ziapquirá, La Calera, Facatativá und Funza registriert, aber ihre Anzahl ist im Vergleich zu Bogotá bedeutungslos.

Eine der Charakteristiken der Suburbanisierung des Wohnens in Bogotá - Sabana ist die Größe der Projekte. Im Vergleich zu Beispielen anderer lateinamerikanischen Metropolen wie Alphaville (Sao Paulo 1970) mit ca. 30.000 Einwohnern oder Nordelta (Buenos Aires 1999) geplant für ca. 80.000 Einwohner, zählen Projekte in La Sabana wie Santana de Chía (2002) ca. 1.100 Einwohner oder

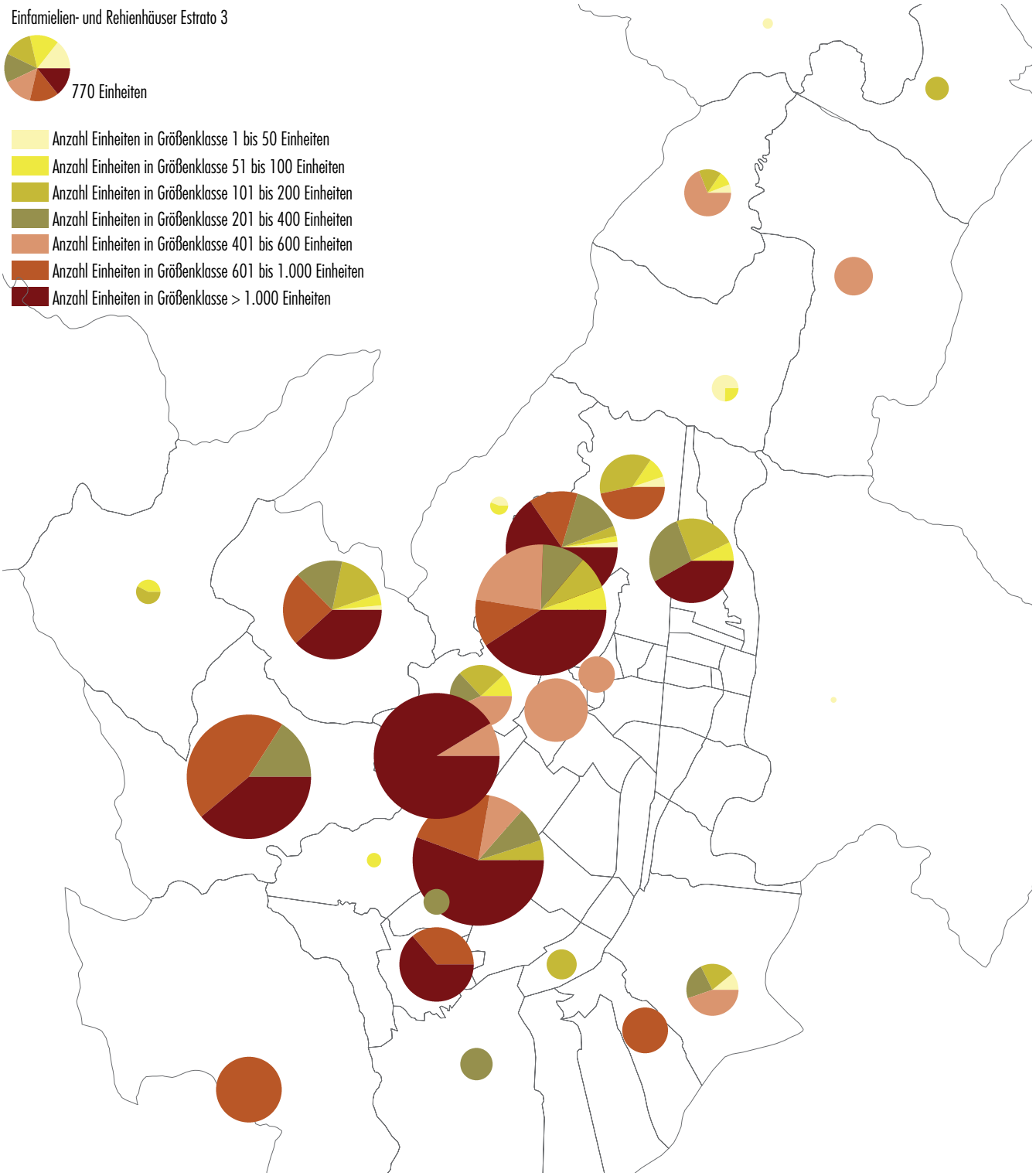
Abb. 65 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 4 in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Hacienda Fontanar (2005) ca. 2.200 Einwohner. Die Projekte, die über die Grenze der 1.000 Einwohner hinausgehen, gehören zu den Estratos 2 und 3. Das größte Projekt gehört zu E3 und zählt 4.258 Wohnungen. Es besteht ein Projekt mit etwas über 2.000 Wohneinheiten in Mosquera und 4 Projekte zwischen 1.000 und 2.000 Wohnungen für die E2 und E3 in Funza, Madrid und Mosquera. Die größten Projekte für die soziale Oberschichten E5 und E6 sind Fontanar mit ca. 728 Wohnungen und Santana de Chía mit ca. 386 Wohnungen. (Abbildungen 52 bis 55).

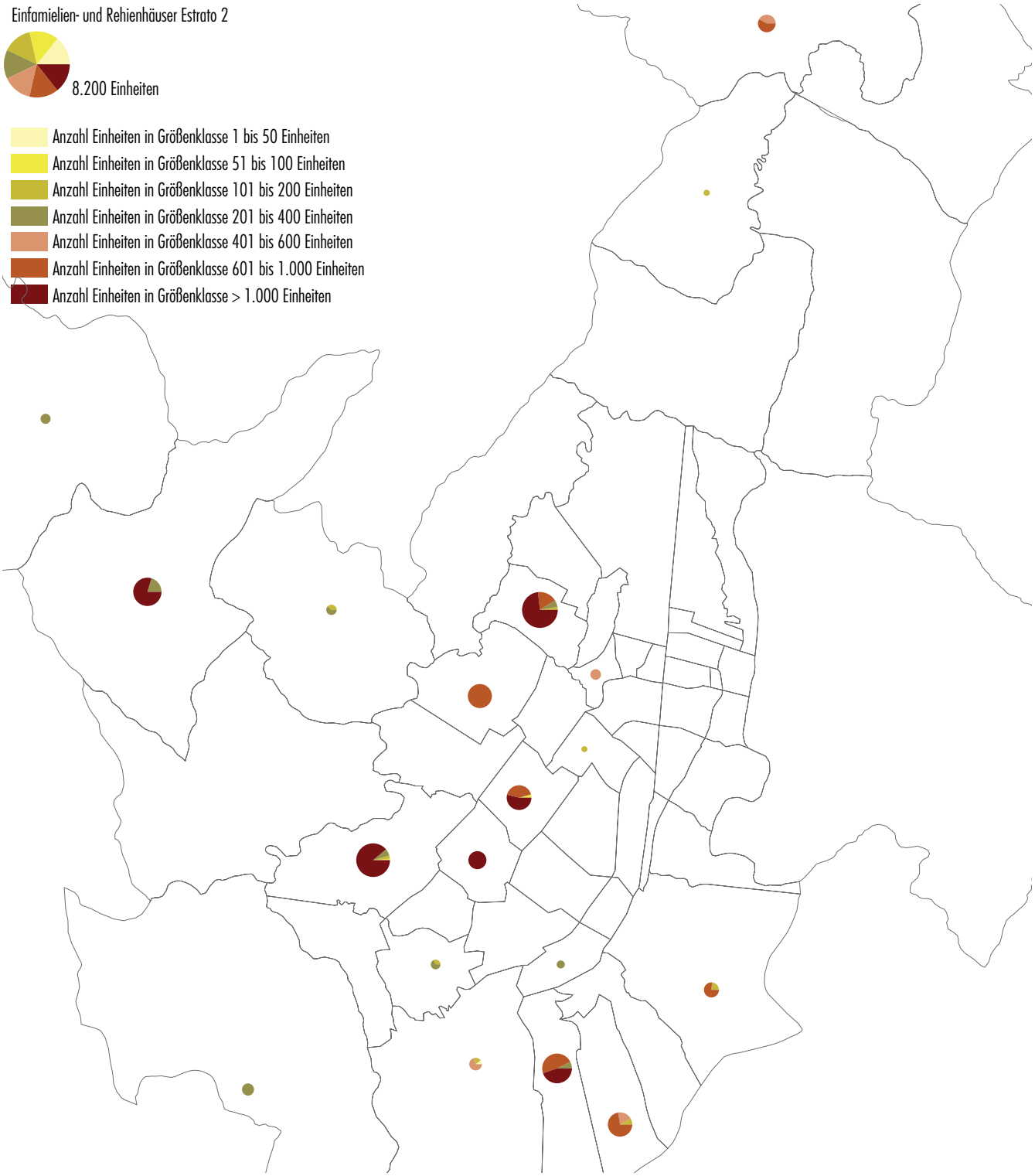
Abb. 66 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 3 in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Wie es die Tabellen 9 und 10 zeigen ergibt sich ein Suburbanisierungsmuster des Wohnens der sozialen Oberschichten in kleinen "gated communities". Die Mehrheit der registrierten Projekte (Datenbank von Coordenada Urbana) umfassen 1 bis 50 Wohneinheiten: E4 52 Projekte, E5 29 Projekte. Der Datenbank nach zeigen die Projekte des E6 eine Tendenz zu größeren Wohnungszahlen.
Es ist wichtig zu beachten, dass die vorhandenen Daten das Angebot für einen bestimmten Zeitraum (1996-2008) zeigen.
Es existiert eine frühere Suburbanisierungsphase seit den 1970er Jahren, welche in dieser Arbeit nicht analysiert wird.

Abb. 67 Einfamilien und Reihenhäuser: Einheiten nach Projektgröße für den Estrato 2 in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Wenn man von der Anzahl der gebauten Projekte seit den 1990er Jahren in La Sabana ausgeht, könnte man daraus schließen, dass es in Bogotá keine klare Suburbanisierungstendenz des Wohnens gibt.

Wenn man aber die Anzahl der gebauten Einheiten und die Fläche, welche diese einnehmen betrachtet, ändert sich die Gesamtsicht. Diese Sicht ändert sich seit anfangs des 21 Jh. mit der Entstehung von Projekten nach typischen Bild der nordamerikanischen "gated communities" noch stärker.

Abb. 68 Einfamilien und Reihenhäuser: Preis pro m2 in kolumbianischen Pesos in Bogotá-Sabana

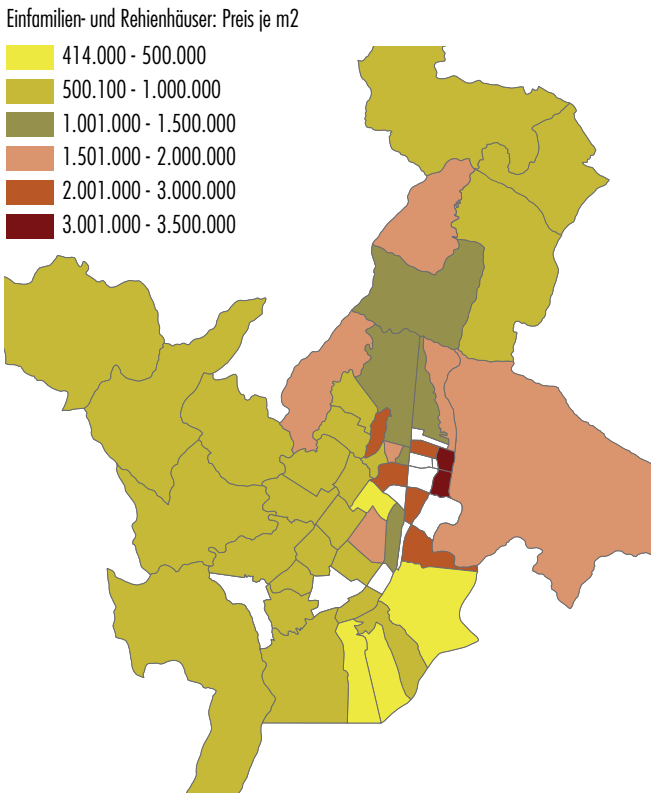
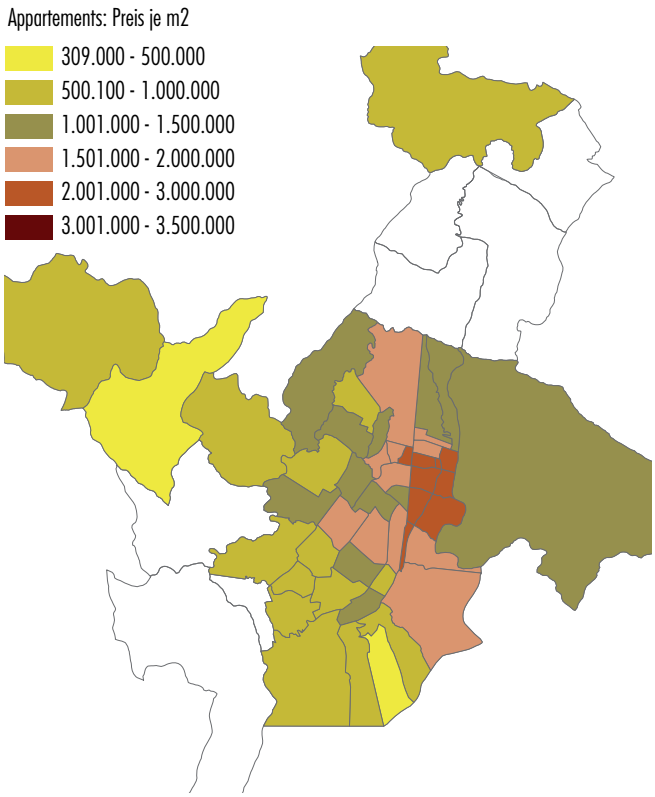


Abb. 69 Appartements: Preis pro m2 in kolumbianischen Pesos in Bogotá-Sabana



Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Zusammenstellung: R. Kalasek, C. Söhlemann

Tabelle 9 Anzahl der Einfamilien- und Reihenhäuser nach Projektgröße in Bogotá-Sabana

Anzahl Einfamilien und Reihenhäuser nach Projekt- Grössenklassen

	Estrato 2							Estrato 3							Estrato 4					
Munizip	1_50	51_100	101_200	201_400	401_600	601_1000	ueber_1000	1_50	51_100	101_200	201_400	401_600	601_1000	ueber_1000	1_50	51_100	101_200	201_400	601_1000	1_5
Bogotá	84	156	1.906	3.005	2.810	9.586	24.964	301	971	3.243	4.103	5.197	4.711	21.159	334	880	1.493	2.393	1.429	
Cajicá	0	0	0	0	0	0	0	49	62	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	
Chia	0	0	0	0	0	0	0	182	62	0	0	0	0	0	1.045	489	436	216	0	
Cota	0	0	141	0	0	0	0	45	74	118	0	526	0	0	248	204	198	0	0	
Zipaquirá	0	0	0	0	503	688	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tocancipá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	190	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sopó	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	516	0	0	0	0	0	0	0	
La Calera	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	170	0	0	
Facatativá	0	0	0	563	0	0	0	0	0	0	0	0	1.492	0	0	0	0	0	0	
Funza	0	0	156	254	0	0	0	50	128	557	526	0	820	1.290	0	0	0	0	0	
Madrid	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	850	0	2.402	2.067	24	92	110	0	0	
Mosquera	0	0	0	621	0	0	2.448	0	86	118	0	0	0	0	0	0	150	0	0	
Soacha	0	0	0	389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Einheiten pro Estrato	84	156	2.203	4.832	3.313	10.274	27.412	706	1.383	4.226	5.479	6.239	9.425	24.516	1.701	1.665	2.557	2.609	1.429	

Tabelle 10 Anzahl der Projekte mit Einfamilien- und Reihenhäuser nach Projektgröße in Bogotá-Sabana

Anzahl Projekte nach Projekt- Grössenklassen

	Estrato 2							Estrato 3							Estrato 4					
Munizip	1_50	51_100	101_200	201_400	401_600	601_1000	ueber_1000	1_50	51_100	101_200	201_400	401_600	601_1000	ueber_1000	1_50	51_100	101_200	201_400	601_1000	1_5
Bogotá	4	3	11	10	7	16	17	12	13	21	15	11	8	11	12	12	10	8	2	
Cajicá	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	1	0	0	11	3	1	0	0	
Chia	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	39	7	3	1	0	
Cota	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
Zipaquirá	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
Tocancipá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sopó	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
La Calera	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Facatativá	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Funza	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
Madrid	0	0	0	2	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mosquera	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	3	1	1	1	1	0	0	
Soacha	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
Einheiten pro Estrato	4	3	13	16	7	16	19	26	18	24	19	13	13	12	64	24	15	9	2	

Quelle: Coordenada Urbana 2008 / Eigene Zusammenstellung

3.5.3.2 Pendlerbewegungen Bogotá - Sabana

Der Umfrage „Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá“ nach, beträgt die Durchschnittsentfernung der Pendlerfahrten zwischen Bogotá und ihrem Großraumzielen 28.21 km.
Diese Umfrage zeigt außerdem, dass die Hauptursachen der Fahrt nach Bogotá für ca. 9.22% der Pendler Arbeit und Erziehung sind.
Für Soacha sind es 17.57%.[449] Hierbei ist zu hervorheben, dass diese Daten der Studie nur die Pendlerwerte der Kerne von 17 Gemeinden einschließen. Die Ziffern schließen die Pendler, die im ländlichen und suburbanen Gebieten des Großraumes Bogotá wohnen aus.
Die Mehrheit der Pendler, die zur Arbeit und Erziehung nach Bogotá fahren wohnt nicht in den Gemeindekernen, sondern in den suburbanen und ländlichen Gebieten. Der Bevölkerungsanteil der in den „gated communities“ wohnt, ist der mehrheitlich täglich nach Bogotá pendelnde; zur Arbeit, auf der Suche nach Dienstleistungen, zum Studium und anderen Aktivitäten wie Einkauf, Freizeit und Kultur.
Zwischen 2000 und 2008 wurden in Chía und Cajicá ca. 7.012 Einfamilienhäuser für die Estratos 4, 5 und 6, Gebieten gebaut hauptsächlich in den ländlichen. D.h ca. 7.000 Besitzer, welche wie beschrieben täglich nach Bogotá pendeln.

Die Abbildung 70 zeigt die Pendlerbewegungen zwischen Bogotá und La Sabana.
Nördlich von Bogotá beherrscht der PKW als Transportmittel während im Osten und im Westen der öffentliche Transport (Busse) beherrscht.
Die Abbildung 70 zeigt für jede Hauptzufahrt die Pkw und Busanzahl.
Es ist zu hervorzuheben, dass diese Transportdaten eher die Verteilung der Pendlerbewegungen auf öffentlichen Verkehrmittel (Busse) und PKWs für die Einfahrten von Bogotá zeigen, als die genaue Passagieranzahl, welche zwischen Bogotá und La Sabana pendelt.
Die Rechnung der Passagiere pro Tag durch Busse pro Tag weißt auf einen sehr geringen Besetzungsindex, welcher die Realität meines Erachtens nicht entsprechen kann.
Trotzdem wurden diese Daten, wegen der Schwierigkeit Transportdaten für Bogotá – Sabana zu erhalten, übernommen.

449 Vgl. 2. Movilidad y desarrollo sostenible, Tabelle 2-4 D.C, C&M, und D. G. y. C. Ltda, 2006"Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá." (Tabla 2-4 Distancia promedio 2-18)

Abb. 70 Pendlerbeziehungen Bogotá- Sabana

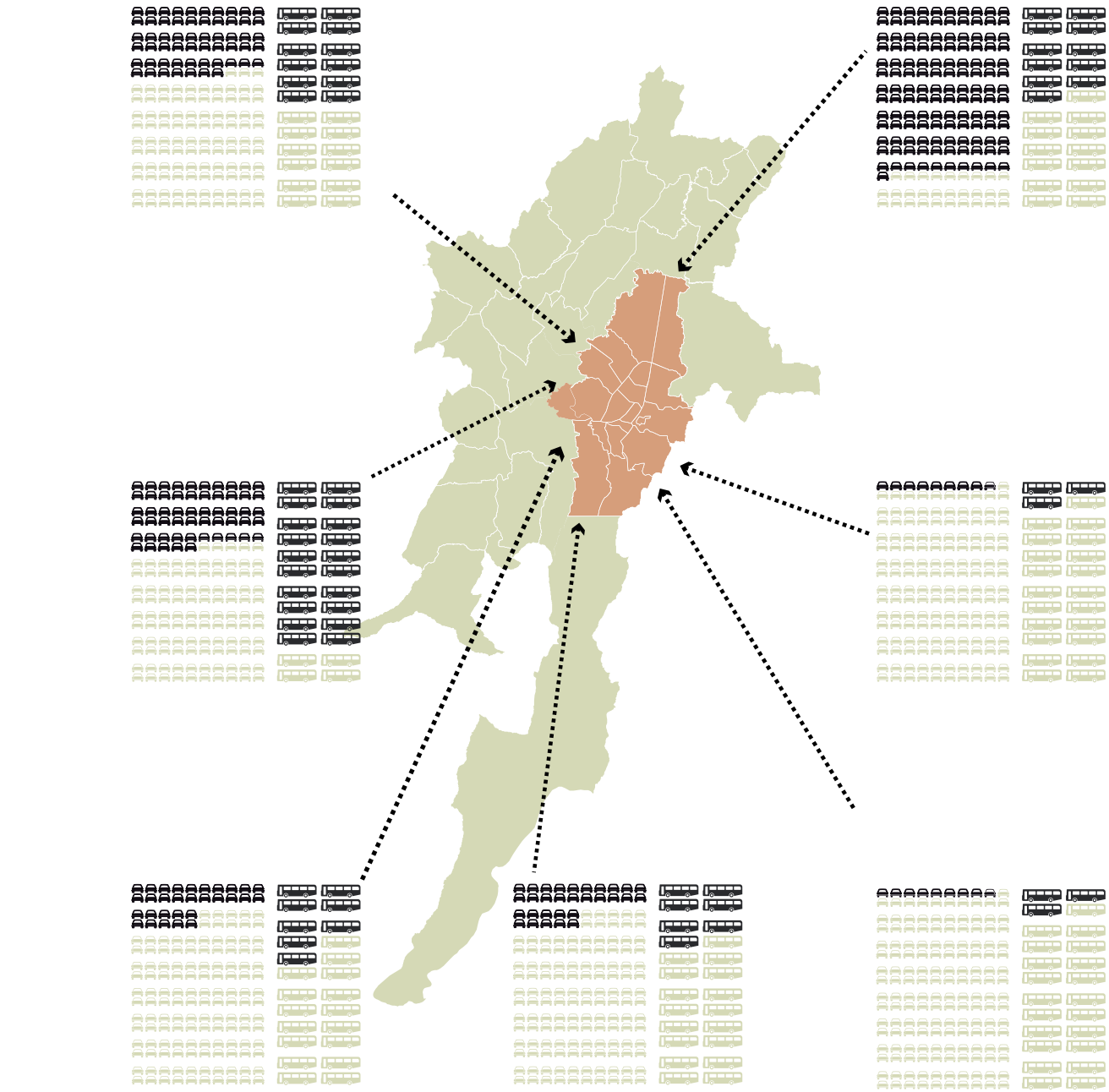


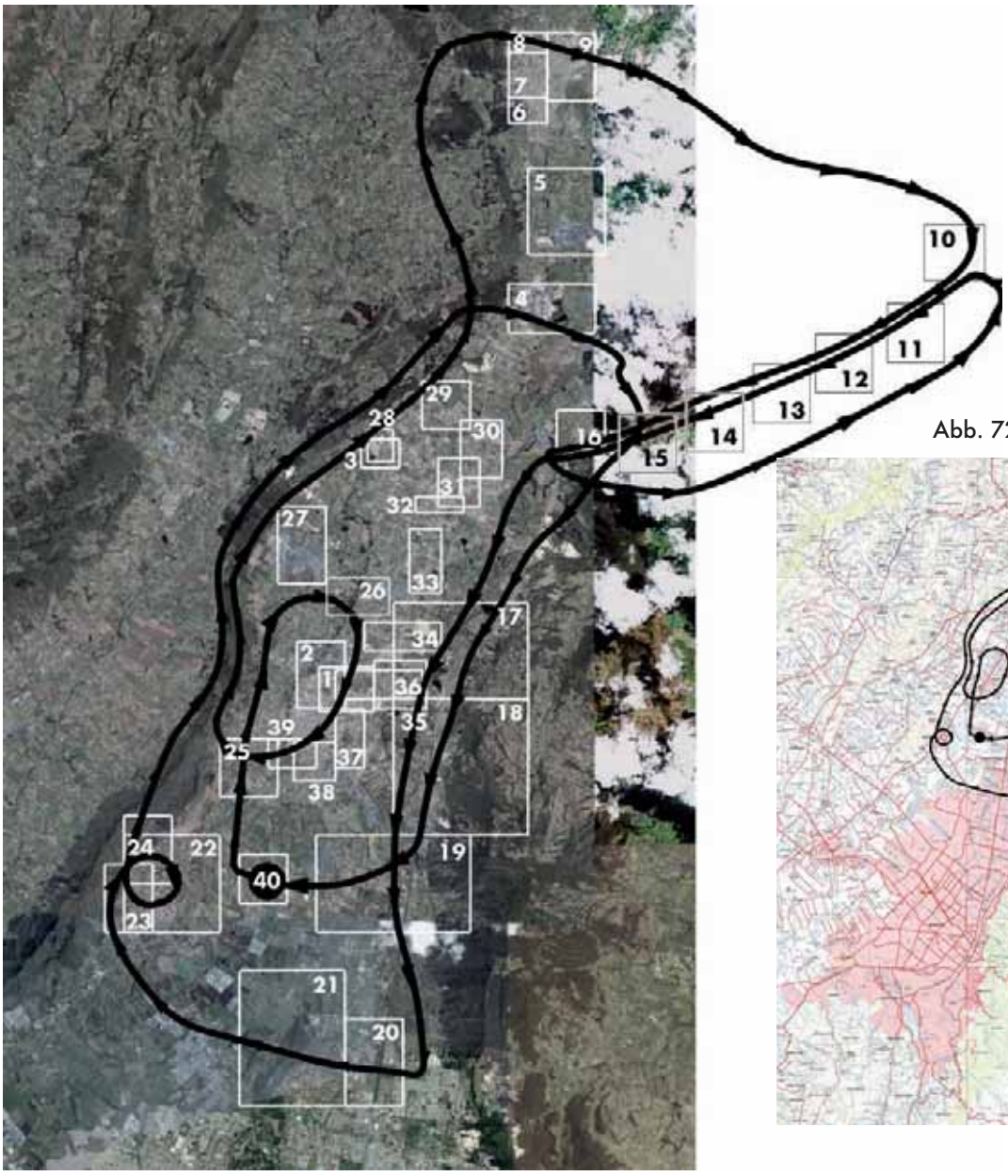
Tabelle 11 PKW und Busspassagierenzahl
Bogotá - Sabana pro Tag

	Autos, privat		Öffentliches Verkehr / BUSSE						
				Kurze Distanz (nahe liegende Munizipien)		Mittel Distanz		Fern	
Einfahrt	Einheiten/Tag	Pas/Tag	Total	Einheiten/Tag	Pas/Tag	Einheiten/Tag	Pas/Tag	Einheiten/Tag	Pas/Tag
Norte	13.100	2,00	1. 545	1. 104	15. 456	57	196	384	2187
Occidente Calle 13	5.500	1,96	2. 037	1. 863	26.077	49	140	125	865
Occidente Calle 80	4.700	2,17	1. 242	1. 188	16. 636	43	109	11	31
Sur (Bosa/Soacha)	2.500	2,39	660	140	464	144	503	376	2512
Sur (Soacha)	2.500	2,39	660	140	464	144	503	376	2512
Oriente Sur (Usme)	900	2,49	248	173	751	2	3	73	270
Oriente Sur (Autollano)	900	2,49	248	173	751	2	3	73	270

Quelle Daten: Consultoría para la estrategia técnica financiera y legal para la implementación de intercambiadores modales de pasajeros en Bogotá y su entorno regional - Fase I del Plan de Intercambiadores Modales, Informe 3, Capítulo 10, Anexo 2, Demanda CIM, Cal y Mayor Asociados, Bogotá, 2008

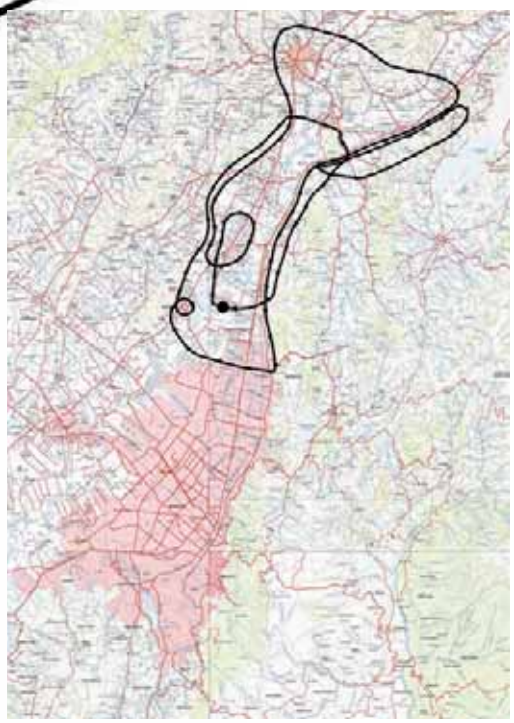
3.5.3.3 Suburbanisierung des Wohnens und physische Struktur in La Sabana de Bogotá

Abb. 71 Flugroute und Luftbilder Lokalisierung



Quelle: google maps/ Eigene Zeichnung

Abb. 72 Flugroute



Quelle: IGAC/ Eigene Zeichnung

Protrepticus vertritt Aristoteles *(zitiert wird im Folgenden die englische Übersetzung von D. S. Hutchinson and Monte Ransome Johnson) For in loving lo live we love to act wisely and to think; we value life for no other reason than for the sake of perception, and above all for the sake of sight; we evidently love this faculty in the highest degree because it is, in comparison with the other senses, virtually a kind of knowledge.*[450]

450 D Hutchinson und M.R Johnson, 2002, Aristotle: Invitation to philosophy, 75

Wie in der Einleitung der Arbeit schon erwähnt, faszinieren mich Stadtstrukturen. Somit musste ich unbedingt den Großraum von Bogotá überfliegen, um diese Struktur zu betrachten und zu fotografieren. Natürlich entsprach dieser Flug nicht nur meinem persönlichen Interesse, sondern dem Interesse an dieser Arbeit, nämlich den Suburbanisierungsprozess von Bogotá aufzunehmen und mit den theoretischen Erkenntnissen zu konfrontieren und konkret zu zeigen wie die Marktentwicklung in Richtung von "gated communities" und die fehlenden Planung das Territorium transformieren.
Der Flug hat über dem nördlichen Teil des Großraums Bogotá: Chía, Cota, Cajicá, Tocancipá und Zipaquirá stattgefunden. Diese Gemeinden wurden ausgewählt, da sie die repräsentativsten Beispiele für die Analyse sind: In Chía Cota und Cajicá beherrschen die "gated communities" der sozialen Ober- und Mittelschichten, wie die Analyse des Wohnungsmarktes in Punkt 3.5.3.1 zeigt. Der Flug führte weiter Richtung Norden über Tocancipá, Gachancipá und Zipaquirá, um einen Eindruck der heutigen Grenzen des Suburbanisierungsprozesses von Bogotá zu bekommen. Es wäre auch im Interesse der Arbeit gewesen, über die westlichen Gemeinden von Funza, Madrid, Mosquera und Facatativá zu fliegen, um die westliche und nördliche Strukturen des Großraumes Bogotás zu vergleichen, da sich, wie man aus der Definition des Großraumes von Bogotá Text im (Punkt 3.2.3) schließen kann, ihre Dynamiken unterscheiden. Dies ist leider aus operativen und finanziellen Gründen im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich gewesen.

In der Abbildung 72 sind der Abflugort und die Flugroute festgehalten. In der Abbildung 71 werden die Gebiete jeder Aufnahmenserie bezeichnet. Die vorliegende Reihenfolge der Serien folgt einer Flugroute von 1 1/2 Stunden Dauer.
Jede Serie ist mit einem Pfeil bezeichnet, welcher immer die Blickrichtung der nächsten Aufnahme zeigt, sowie Norden als Orientierungshilfe.
Startflughafen ist der Sportflughafen Guaymaral, der sich am Nordwesten von Bogotá befindet (siehe Abb.71). Anschließend werden die Bilderserien kurz beschrieben und ihre Analyse dargestellt. Unter den Bildern befinden sich Skizzen der von Verkehrsachsen und "gated communities" gebildeten Strukturen der überflogenen Gemeinden. Es werden dazwischen auch Bilderserien gezeigt, die nicht analysiert wurden. Sinn dieser Bilder ist es, so gut wie möglich die gesamte Flugstrecke zu illustrieren.
Nach langer wetterbedingte Wartezeit - klarer Himmel für gute Aufnahmen -, konnten wir (Pilot, Copilot gleichzeitig Photograph und ich) schließlich am 26 Februar 2008 endlich losfliegen. Direkt nach dem Abflug sind wir rechts, Richtung Norden abgebogen, um mit den Aufnahmen von Chía zu beginnen. Die erste und die letzten Bilderserien: A1 und A40 bis A43 zeigen einen Überblick des Gemeindekernes von Chía. (A40 bis A43 werden am Ende der Bilderanalyse in numerischer Reihenfolge gezeigt, da die Nummerierung der Flugroute folgt).

Beschreibung der Luftbilder Bogotá - Sabana

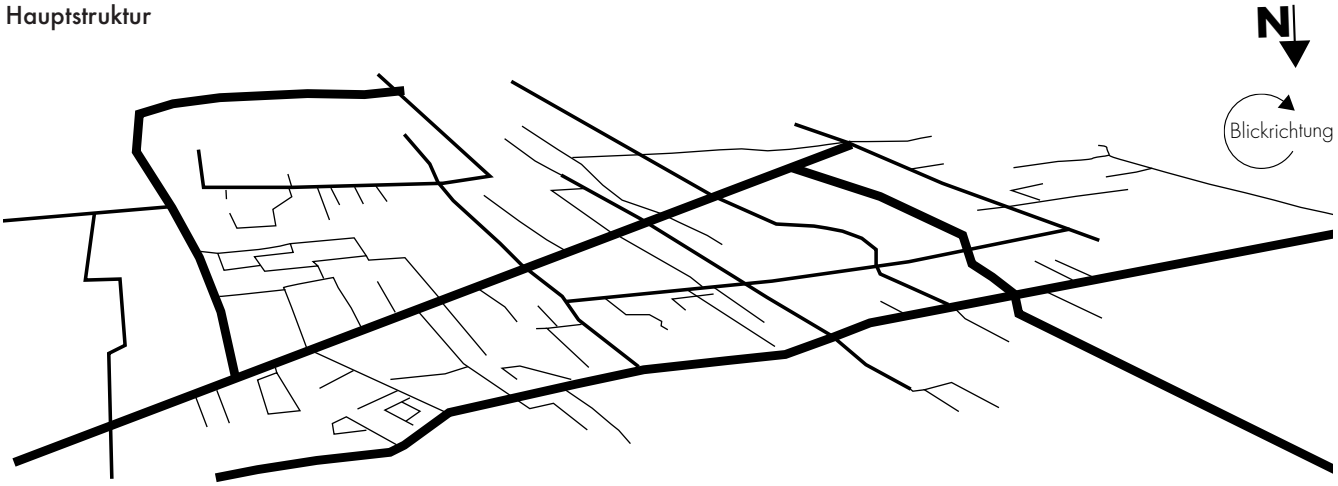
Im Vordergrund stehen im ersten Bild (A1) mehrere "gated communities" der Mittelschichten in der Gemeinde von Chía. Wie es sichtlich ist, bestehen diese "gated communities" aus mehreren Reihenhäusern. Die Abstraktion der durch die Verkehrsachsen und die "gated communities" entstandene Struktur zeigt, dass sich die "gated communities" in diesem Fall noch in der urbanen Struktur oder direkt am Rande befinden.

Man kann auch betrachten, wie sie in der Nähe der Verkehrsachsen lokalisiert sind und sich einfach an diese anschließen. Diese Art von „gated communities" ähnelt den "gated communities", die in den 1980er Jahren auch in Bogotá entstanden: Kleine „conjuntos cerrados" (mit 10 bis ca. 50 Häuser), die aber immer noch in das städtische Raster eingebettet sind, oder direkt am Rand dieses Rasters liegen.

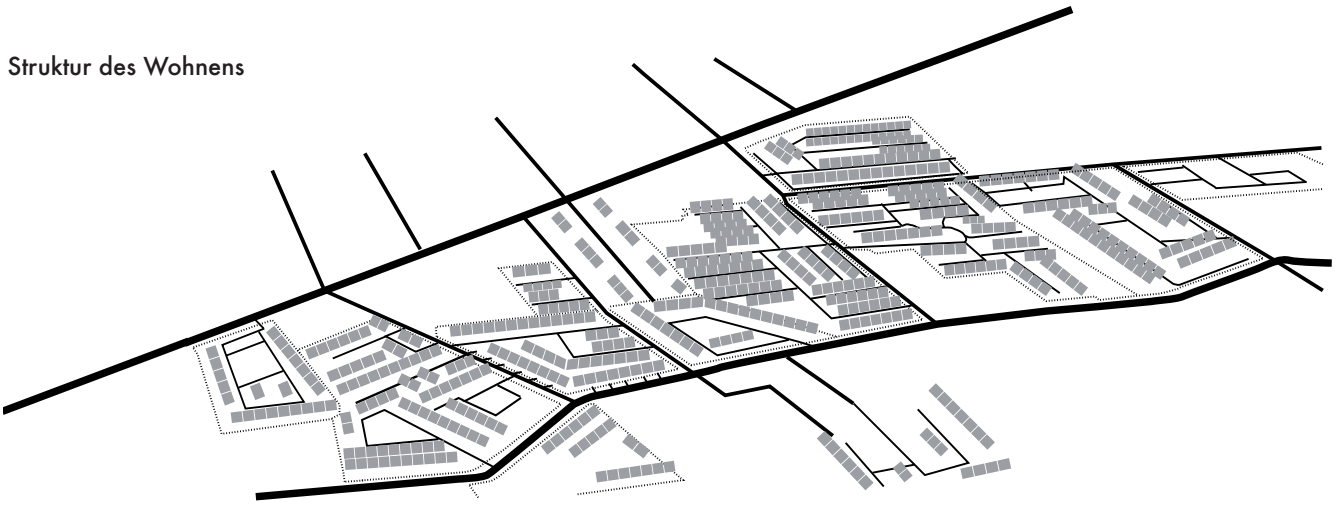
Bild A1: Gemeinde von Chía



Hauptstruktur



Struktur des Wohnens



Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A2: Gemeinde von Cajicá



Hauptstruktur



Struktur des Wohnens

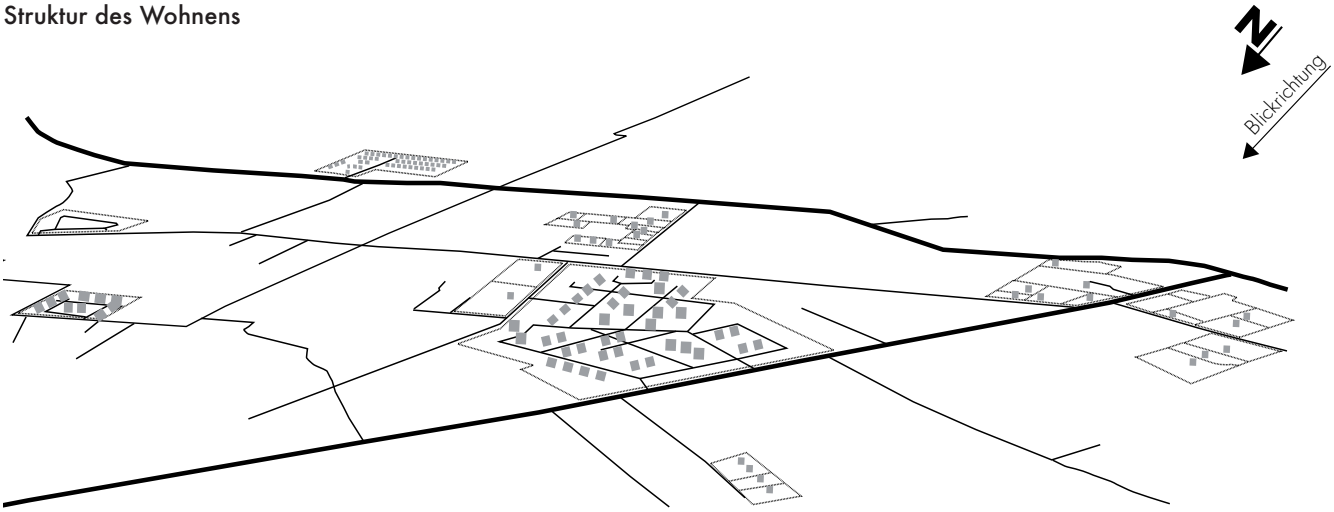


Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A3: Gemeinde von Cajicá



Struktur des Wohnens



Eine Charakteristik dieser „conjuntos cerrados“ ist, dass sie immer noch an die Vielfältigkeit der Stadt gebunden sind.

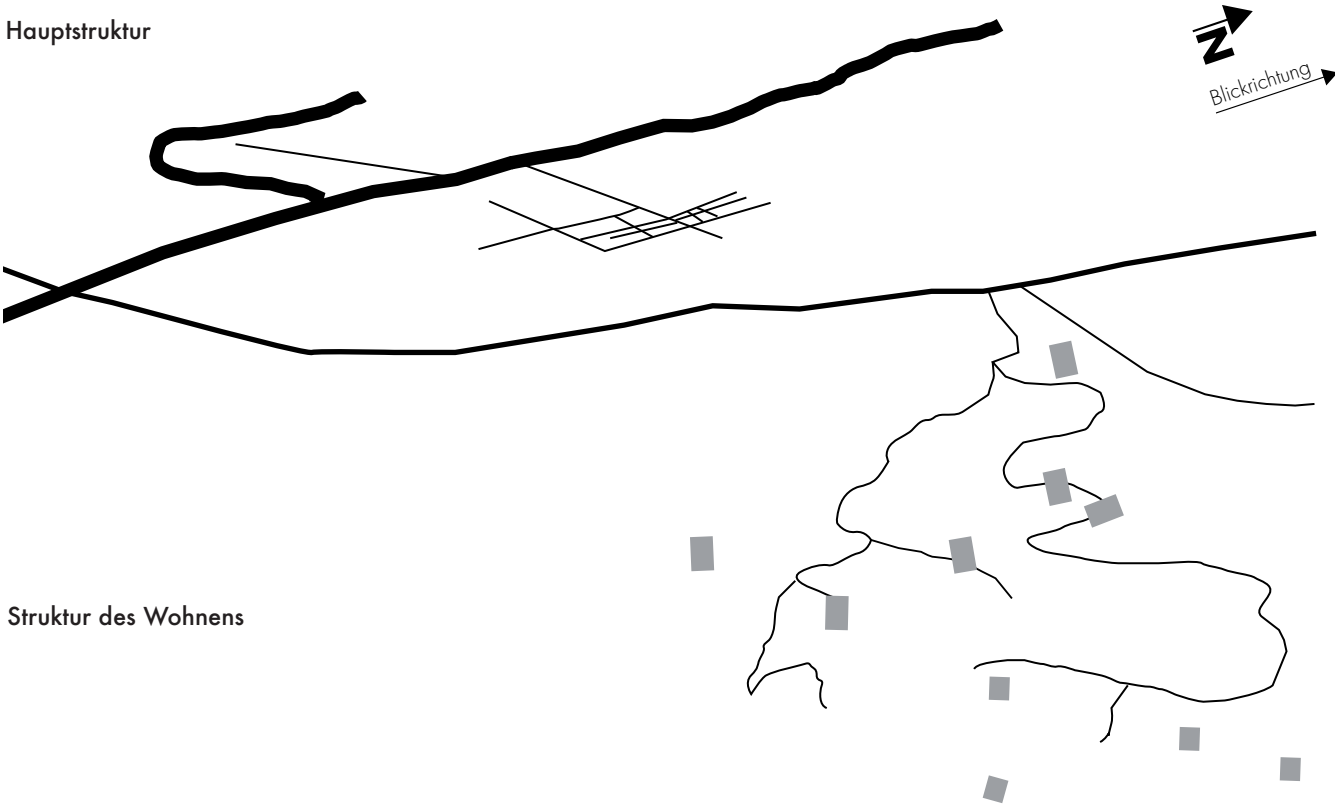
Die Wohnkomplexe der Estratos 3 und 4 befinden sich hauptsächlich innerhalb der urbanen Fläche, während die “gated communities” der Estratos 5 und 6 sich in ländlicher Umgebung befinden. Letztere Gründstücke besitzen eine Größe zwischen 500 und 750m2. Die durchschnittliche Bebauungsfläche pro Wohnungseinheit ist ca 350m2. Die wichtigsten Gründe für die Entstehung der Komplexe in Chía sind die Nähe zu Bogotá, die Zugänglichkeit und die Nähe zu wichtigen Privatschulen und Universitäten.

Der urbane Bodenkonsum entsprach 2006 in Chía ca. 264 Ha. Von diesen 264 Ha. wurden nur 14 (5%) an die Stadt abgetreten. Diese niedrige Zahl leitet sich von dem Immobilienmarkt der sozialen Oberschichten ab. Die Projekte beinhalten große private Grünflächen und tragen mit ihren Flächen dementsprechend kaum zur Bildung öffentlicher Räume bei.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A4: Gemeinde von Cajicá





Wenn man in der Tat die durchschnittliche Bebauungsfläche durch die durchschnittliche Anzahl bebauter Wohnungen teilt, ergibt sich dass, jede Wohneinheit auf einem Grundstück von 708 m2 liegt.[451]

In A2 wird Richtung Norden weitergeflogen. Im Hintergrund ist die Kernstadt von Cajicá zu sehen. Im Vordergrund liegen kleine ländliche "gated communities". Im Kontrast zum vorigen Bild, wo die "gated communities" sich noch kompakt direkt am Rand der Kernstadt befinden, zeigt dieses Bild eine zweite Art dieser Entwicklungen, nämlich kleine communities, die aus Einzelhäusern bestehen und zerstreut im ländlichen Raum liegen.

451 Smith A. und Vega J. C., 2007 Observatorio del precio del suelo para el departamento de Cundinamarca. Universidad Externado de Colombia, 64

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

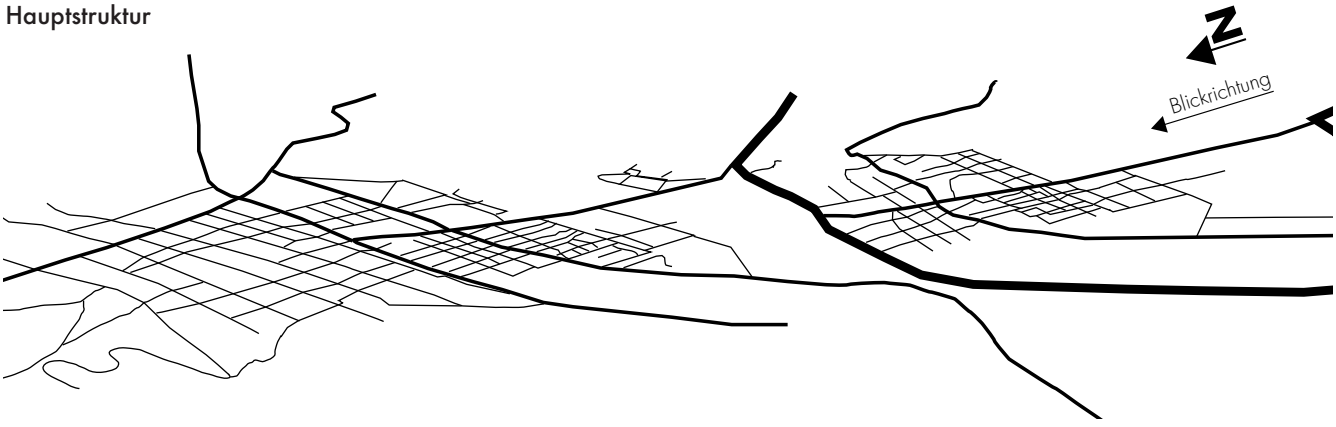
Bild A5: Gemeinden von Cajicá und Zipaquirá



Bild A6: Gemeinde von Zipaquirá



Hauptstruktur

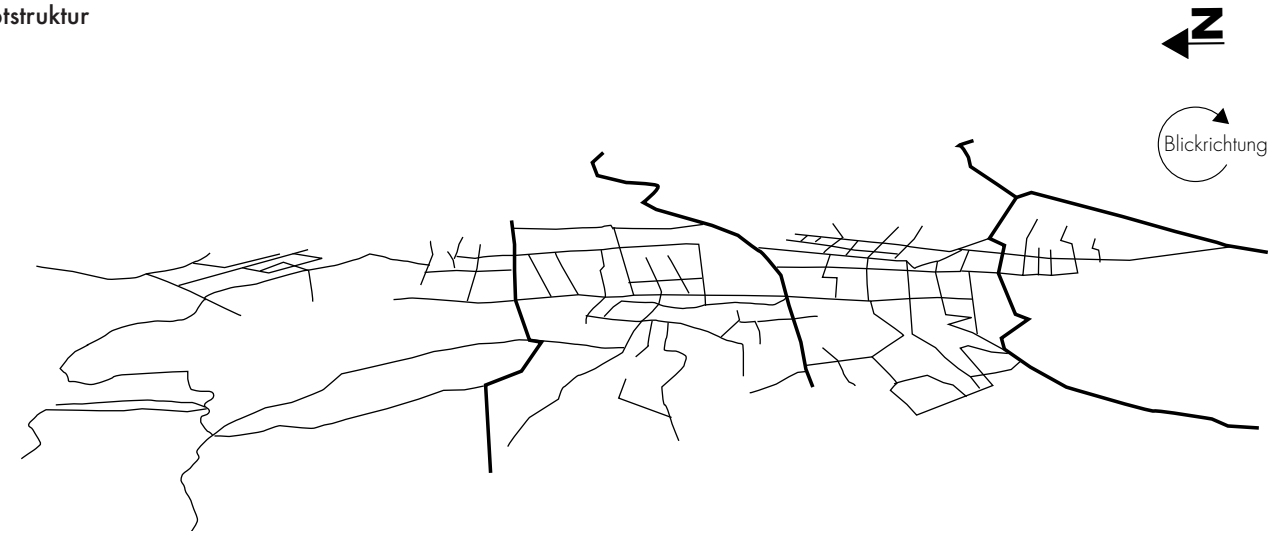


Quelle Bilder: Foto Rudolf S. A.

Bild A7 Gemeinde von Zipaquirá



Hauptstruktur



A3 zeigt eine Nahaufnahme von einem gerade entstehenden Projekt, welches zwischen den Agrarflächen und den Blumenanbau- Parzellen liegt. Die Abstraktion des Bildes zeigt, wie diese Art von Projekten einfach als kleine Inseln zwischen den existierenden Strukturen errichtet wird.

In A4 wird kurz über die Berge Cajicás geflogen, wo eine dritte Art von Entwicklungen zu finden ist (weiters sind derartige Entwicklungen in A119, A20, A21, A22 zu sehen). Es handelt sich hier um große Grundstücke, jedes mit einem Einfamilienhaus. Gemeinsam bilden sie eine gated community und teilen Infrastrukturen wie Sportanlagen, Freizeitzentrum usw. In diesem Fall kann jeder Besitzer entweder sein Haus nach eigenem Geschmack bauen lassen, oder der Entwickler schreibt ein oder mehrere Haustypen vor.

A5 zeigt einen Überblick über ein Blumenanbaugebiet in Cajicá. Weiter im Norden befindet sich Zipaquirá.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A8: Gemeinde von Zipaquirá





Hauptstruktur



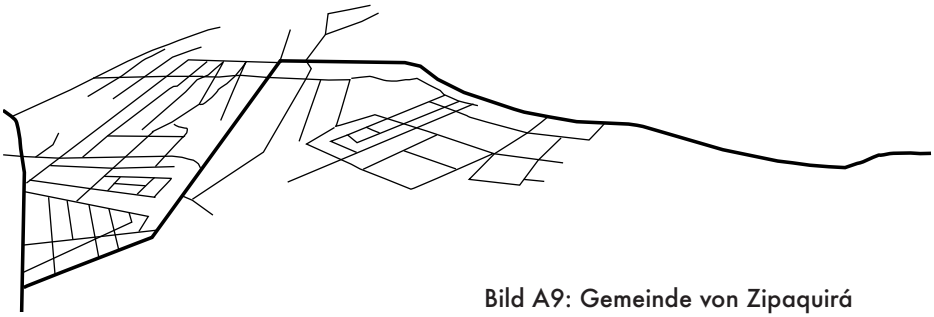


Bild A9: Gemeinde von Zipaquirá





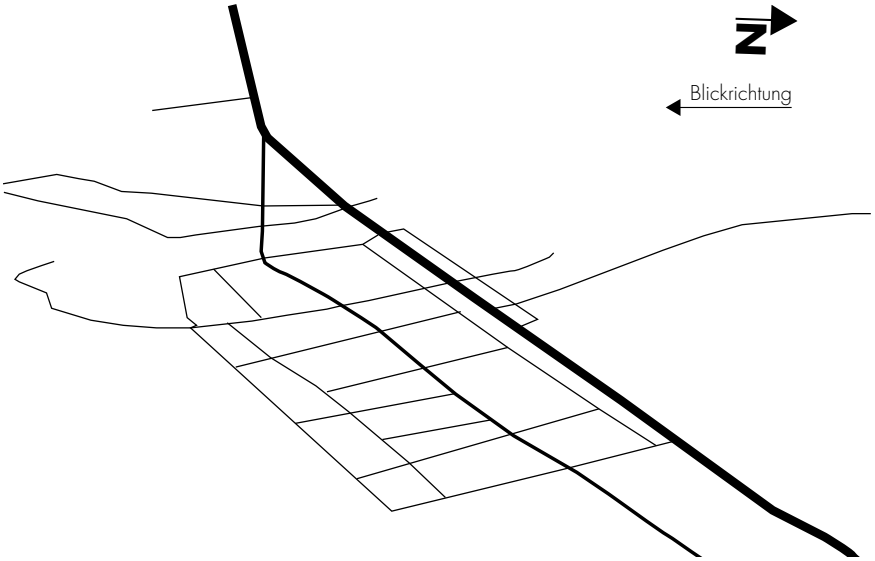


Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A10: Gemeinde von Gachancipá



Hauptstruktur



Im Unterschied zu Chía oder Cajicá, zeigt Zipaquirá eine kompakte Kernstadt mit definierten Grenzen, wie in A6 bis A9 zu sehen.

Es ist hervorzuheben, dass in Zipaquirá die "gated communities" noch nicht so verbreitet sind wie in den anderen zwei Gemeinden. Letzteres hat unter anderem damit zu tun, dass Zipaquirá im Vergleich zu Chía, Cota und Cajicá weiter entfernt von Bogotá liegt. Nach Zipaquirá kehrt der Flug Richtung Bogotá zurück.

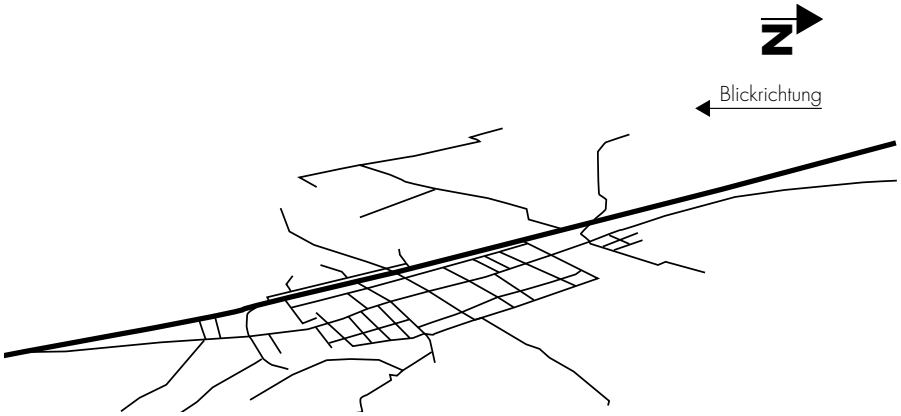
A10, A11, A12 und A13 zeigen in Tocancipá und Gachancipá, wie Rasterstrukturen am Rande der Verkehrsachsen im Großraum Bogotás entstehen. Da es sich hauptsächlich um agroindustrielle Gemeinden handelt, sind diese für die Entwicklung von Wohnprojekten der sozialen Ober- und Mittelschichten nicht sehr attraktiv.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A11: Gemeinde von Gachancipá



Hauptstruktur



A12 zeigt die Ausbreitung der Blumenanbauten in den ländlichen Räumen. Die Bilder zeigen jedoch, wie die Verstädterung planlos entlang der Hauptverkehrachsen stattfindet.

In diesem Zusammenhang kann man ein weiteres Element der Suburbanisierung feststellen: die Verstädterung der Gemeinden.

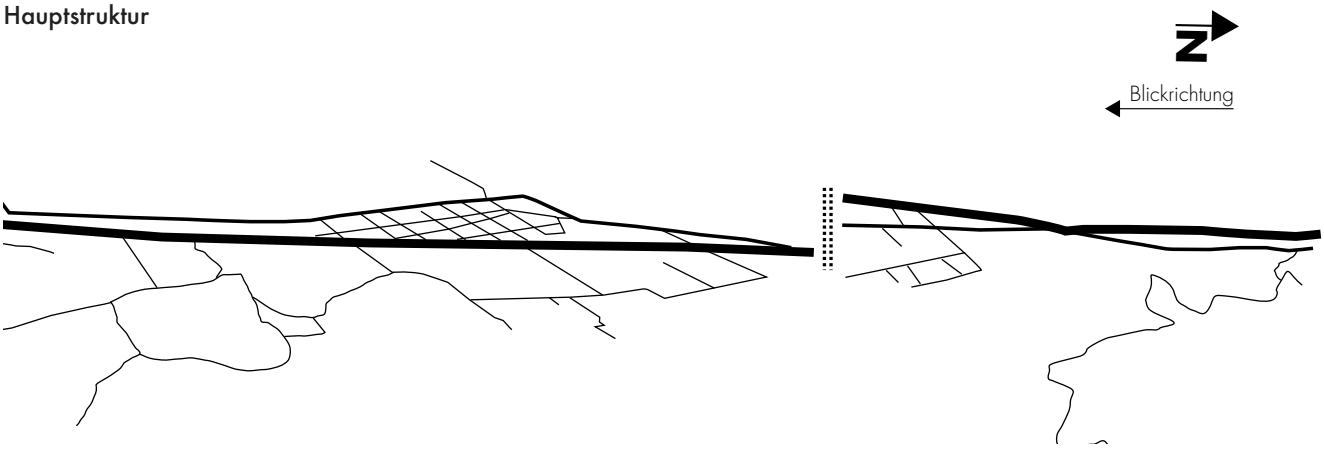
In A16 ist der Park Jaime Duque, ein Vergnügungs- und Kulturpark, der 1983 gegründet wurde zu betrachten. Hauptziel dieses Parks ist den sozialen Unterschichten seine Türen zu öffnen und mit dem Parkeinkommen Sozialprojekte zu unterstützen. Südlich des Parks befindet sich gleichzeitig der Club und „gated communitiy Aposentos". (A15) welcher unter anderen über sportlichen Anlagen wie Golfplatz und Reithalle verfügt.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A12: Gemeinde von Tocancipá



Hauptstruktur



A17 zeigt einen weiteren Überblick über Cajicá und in A18 kann man in Richtung Bogotá beobachten, wie sich kleine "gated communities" und die Blumenanbauten sich über das Territorium verteilen. Zu betrachten ist hier auch, wie die Verkehrsverbindungen in Form von Ästen entstehen, die mit den Hauptachsen verbunden sind.

In A19, A20, A21, A22 wurde über die östlichen Berge Cajicás geflogen, wie auch in A4. Zu sehen sind die schon genannten Parzellen mit Einfamilienhäusern.

Langsam fliegt man, wie auf der Aufnahme A19 zu sehen ist, in Richtung der östlichen Berge innerhalb der administrativen Grenzen von Bogotá.

Etwas westlicher, unterhalb der Berge, liegt die nördliche Einfahrt „Autopista Norte" von Bogotá A23.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A13 Gemeinde von Tocancipá



Hauptstruktur

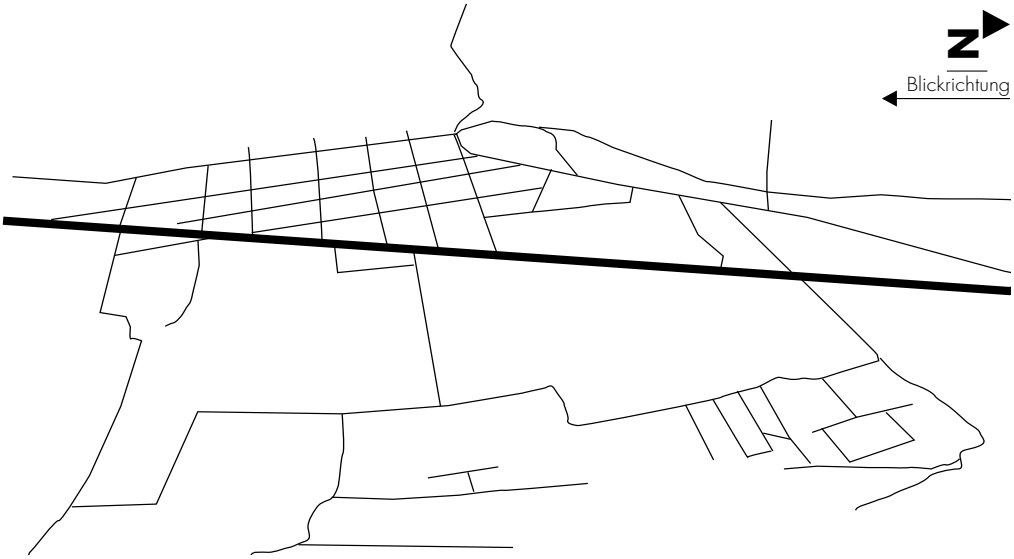


Bild A14: Gemeinde von Sopó



Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A15: Gemeinde von Sopó



Struktur des Wohnens

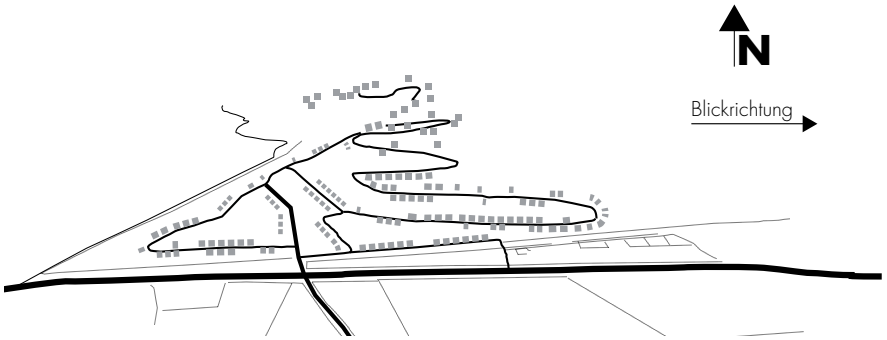


Bild A16: Gemeinde von Sopó

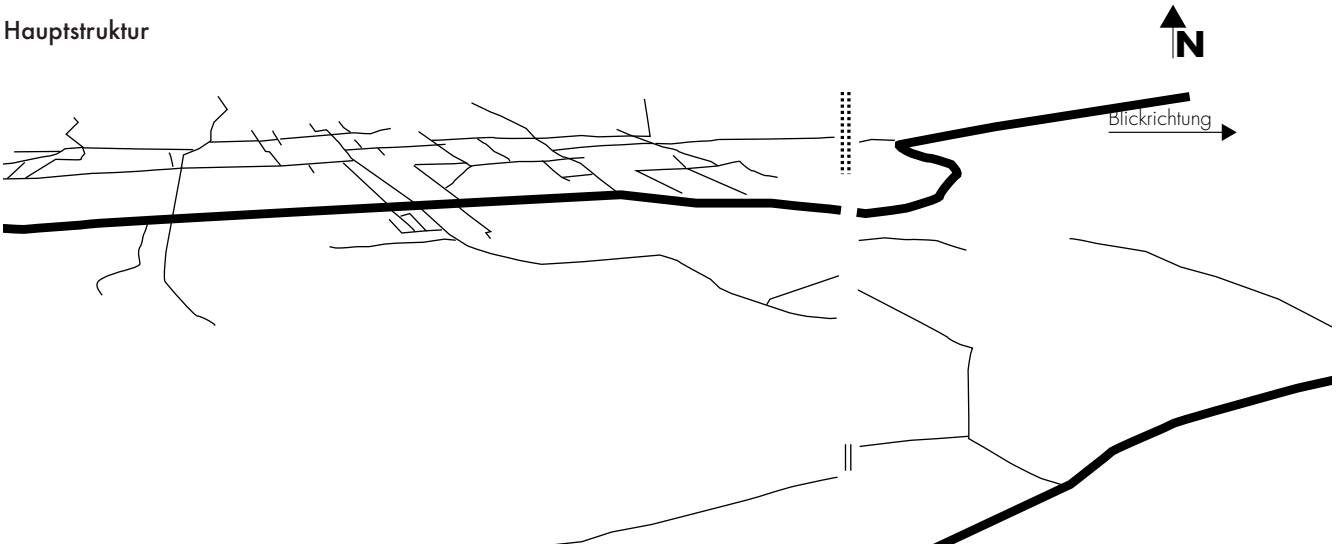


Quelle Bilder: Foto Rudolf S. A.

Bild A17: Gemeinde von Cajicá



Hauptstruktur



Nach A23 wurde Richtung Westen über die Gemeinde von Cota geflogen.

A25 zeigt den Gemeindekern von Cota und die zerstreute Struktur, die sich an seinen Grenzen gebildet hat.

A26 und A27 zeigen deutlich diese zerstreute Struktur von Cota, die durch kleine Parzellen, Kleinbauernhöfe (minifundios) nach einem entstehenden Raster gebildet wird. Hier herrscht die „Vivienda por encargo". Es handelt sich normalerweise um Einfamilienhäuser. Jedes liegt auf einem separaten Grundstück und wird nach den Anforderungen und Angaben des Besitzers gebaut.

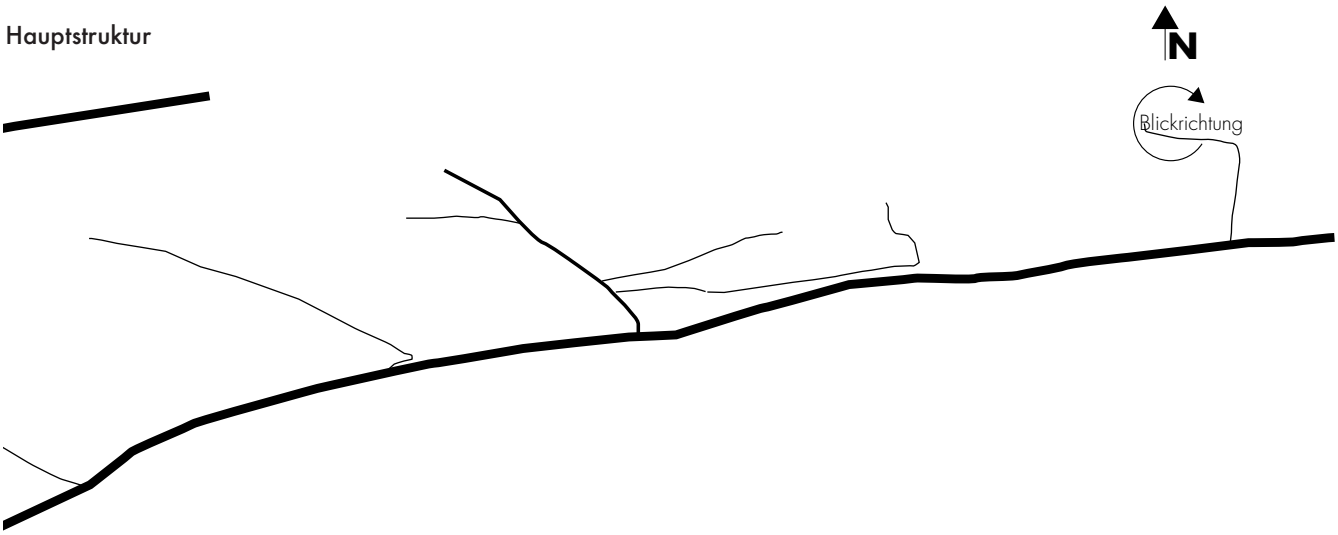
Weiters zeigen A28 und A29 wie sich die "gated communities" in diese zerstreute Struktur eingliedern. Es ist offensichtlich, dass diese Eingliederung keiner Planungslogik folgt, sondern einer Marktlogik und der Verfügbarkeit von Grundstücken.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

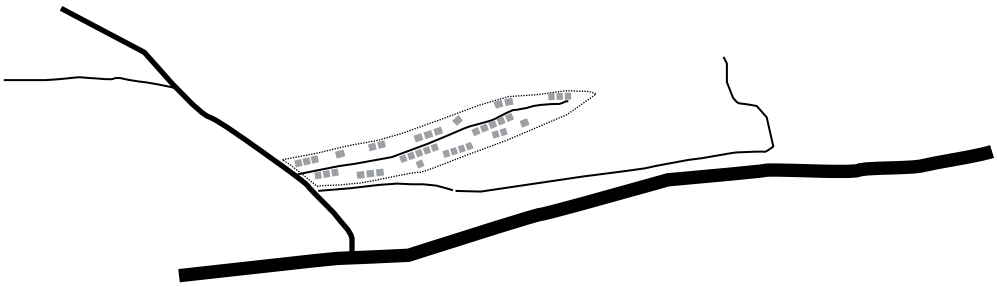
Bild A18: Gemeinde von Cajicá



Hauptstruktur



Struktur des Wohnens

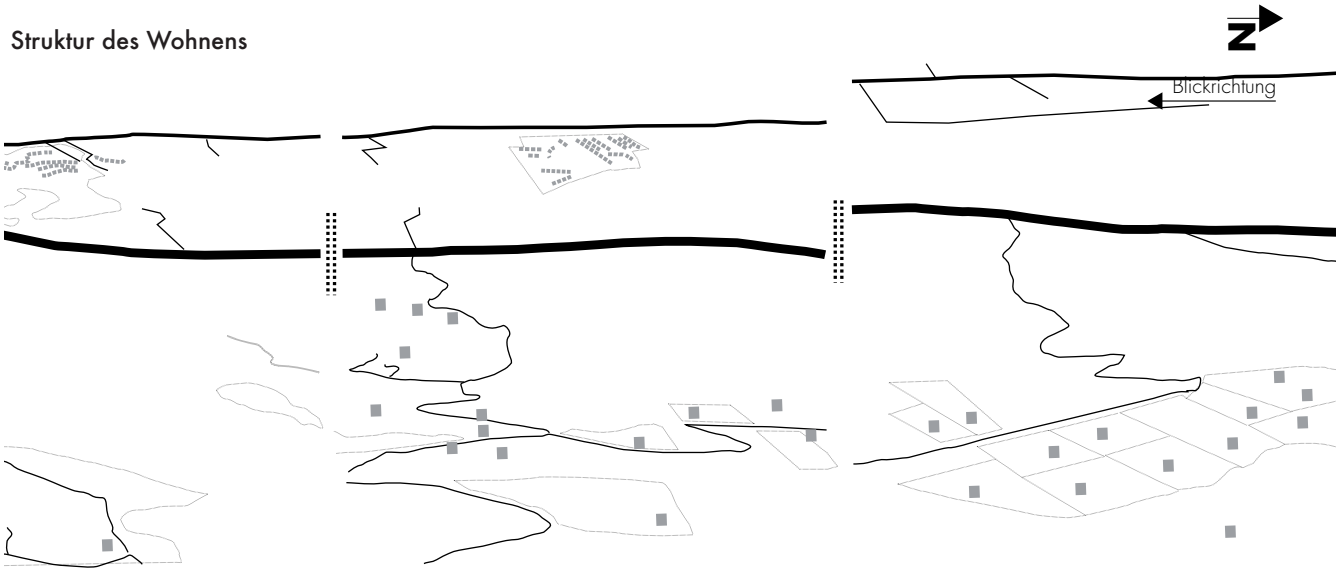


Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A19: Gemeinde von Cajica



Struktur des Wohnens



Es wurde vorher erwähnt, dass nicht nur die “gated communities” sondern auch der Blumenanbau den Großraum von Bogotá fragmentieren. Es gibt verschiedene Größen von Betrieben, kleine und große, wie in A27 zu sehen ist. Am Ende des Fluges wurde ein zweites Mal Cajicá und Chía übergeflogen, um noch einige Bilder dieser Gemeinden aufzunehmen.

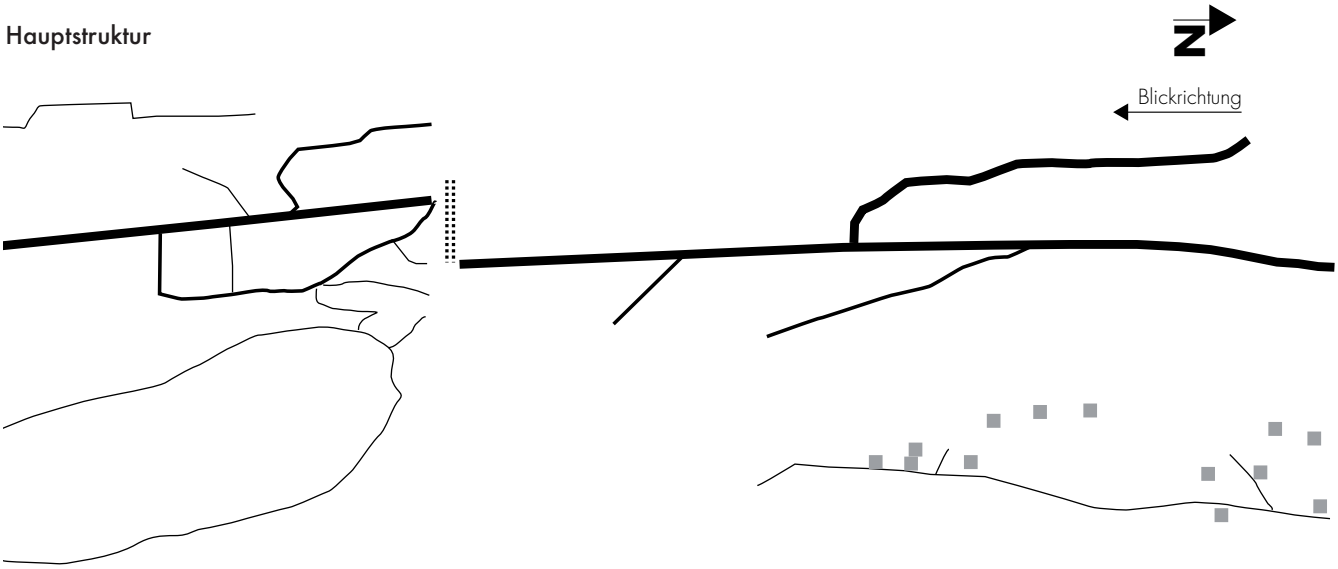
A31 zeigt Cajicá von einer anderen Seite als A3.
A32 und A33 zeigen ein Beispiel einer Parzelle mit Einfamilienhäusern.
A34, A35, A36 und A37 wurden näher am Gemeindekern von Cajicá aufgenommen. Hier kann man den Übergang von einer ländlichen zerstreuten Struktur zu einem urbanen Raster beobachten. „Gated communities“ sind sowohl in ländlichen als auch im urbanen Raum von Verästelungen ihrer Verbindungsachsen gekennzeichnet.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A20: Gemeinde von Cajicá



Hauptstruktur



Auf der Hauptachse, die Cajicá mit Bogotá verbindet, befindet sich das Projekt „Hacienda Fontanar". Wie erwähnt handelt es sich hier um eines der zwei größten Projekte für soziale Oberschichten im Großraum von Bogotá. Dieses Projekt ist in A38 zu sehen.
Das andere Projekt „Santana de Chía" befindet sich in Chía und wird in A39 gezeigt. Es liegt neben dem ersten Einkaufzentrum nach amerikanischem Vorbild, welches außerhalb der Stadtgrenzen Bogotás 1989 gebaut wurde: „Centro Chía". Es hat eine bebaute Fläche von 70.000 m2 (ca. 500 Läden, 53 Büros und 1.500 Parkplätze). Außerdem verfügt es über ein Zentrum für den Verkauf von Produkten für die Landwirtschaft. Dieses Bild ist das einzige, das man im Fall vom Großraum Bogotá als Bild einer postmodernen Stadt betrachten kann, da es drei der wichtigsten Elemente einer postmodernen Stadt beinhaltet:

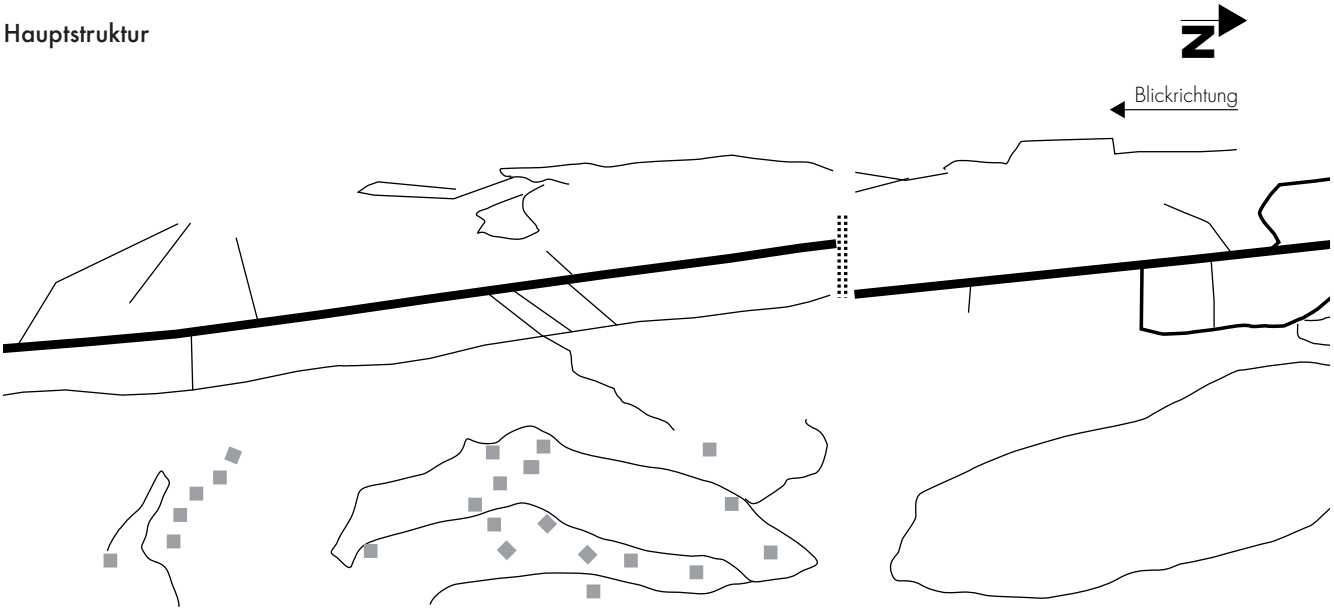
Eine Autobahn,
ein shopping mall
und eine typische US- amerikanische gated community.

Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A21: Gemeinde von Cajicá



Hauptstruktur



Was an den Bildern der zwei letzten Projekten im Vergleich zu den Einzelparzellierungen in den Bergen auffällt, ist die Verbreitung von Musterhäusern für die soziale Oberschichten, die wie Stempel wiederholt werden aber ihre Exklusivität anscheinend nicht verlieren, da man unter seinesgleichen lebt und von der äußeren Welt getrennt ist. Solche Art von Projekten entstehen erst seit dem Jahr 2000 im Großraum Bogotá. Daraus kann man allerdings nicht folgern, dass diese La Sabana beherrschen; es dominieren immer noch die kleinen "gated communities" wie die Analyse des Wohnungsmarktes zeigt.

Die Bilder A40 bis A43 zeigen verschiedene kleine kompakte "gated communities" in Chía, wie am Anfang des Fluges aufgenommen (A1). Das letzte Bild A44 entspricht der Grenze von Bogotá und Cota und ermöglicht einen letzten Überblick über die "gated communities", die sich sogar in der Nähe der Landebahn befinden.

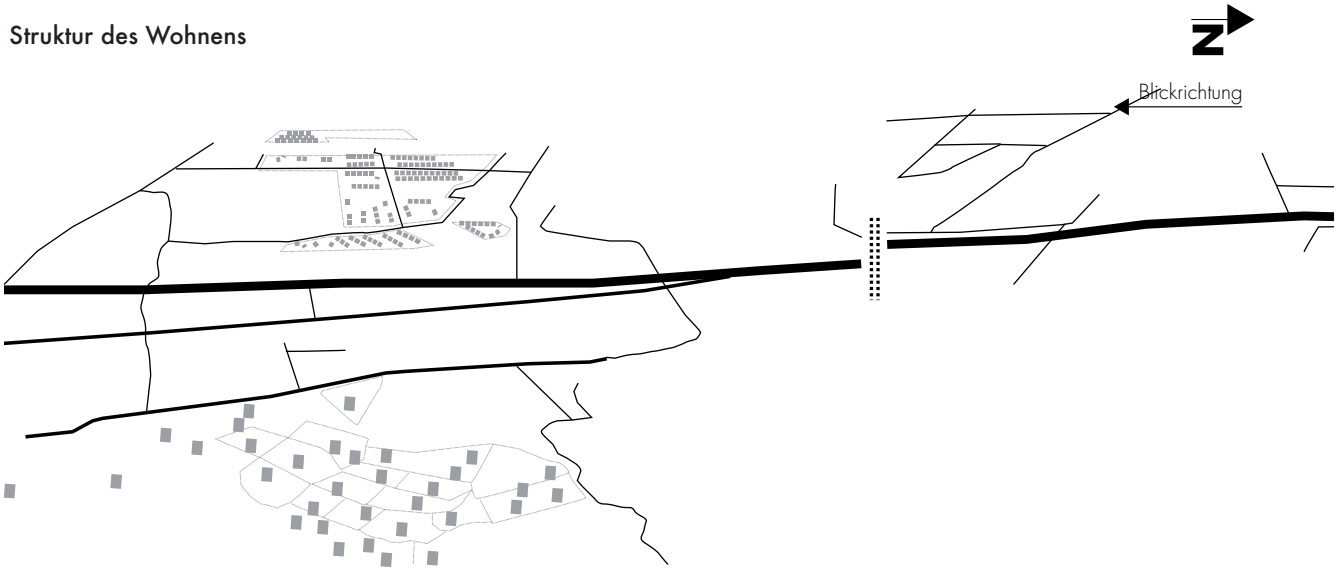
Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A22: Gemeinde von Cajicá





Struktur des Wohnens



Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A23: Bogotá



Hauptstruktur

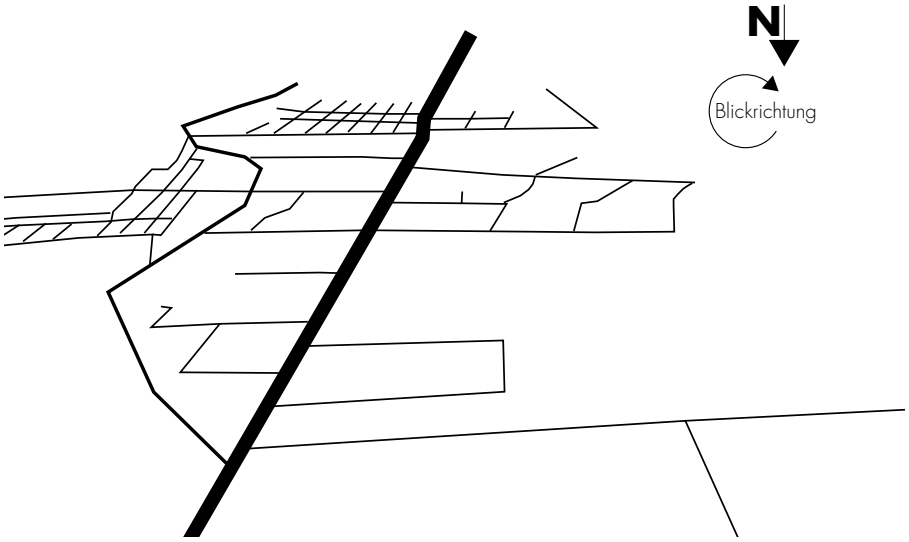
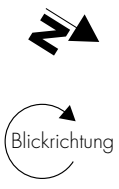


Bild A24: Gemeinde von Cota





Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A25: Gemeinde von Cota





Struktur des Wohnens



Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A26: Gemeinde von Cota



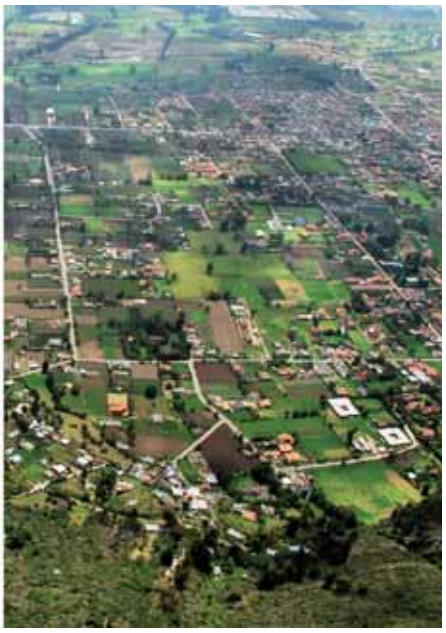
Struktur des Wohnens



Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A27: Gemeinde von Cota





Hauptstruktur

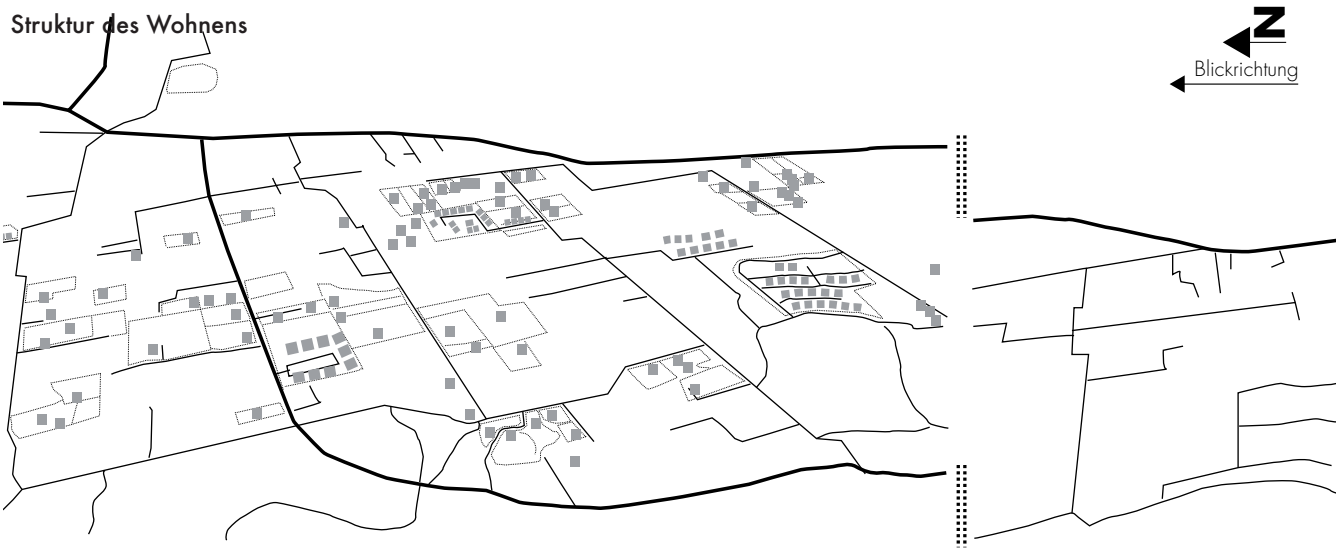




Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A28: Gemeinde von Cota





Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A29: Gemeinde von Cota



Struktur des Wohnens

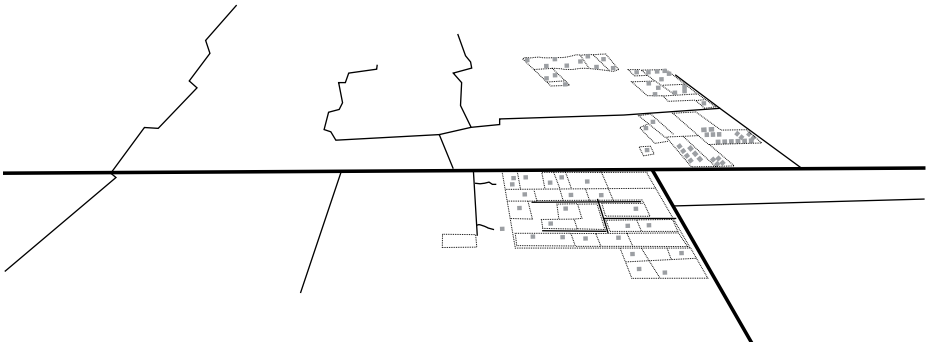




Bild A30: Gemeinde von Cota





Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A31: Gemeinde von Cajicá

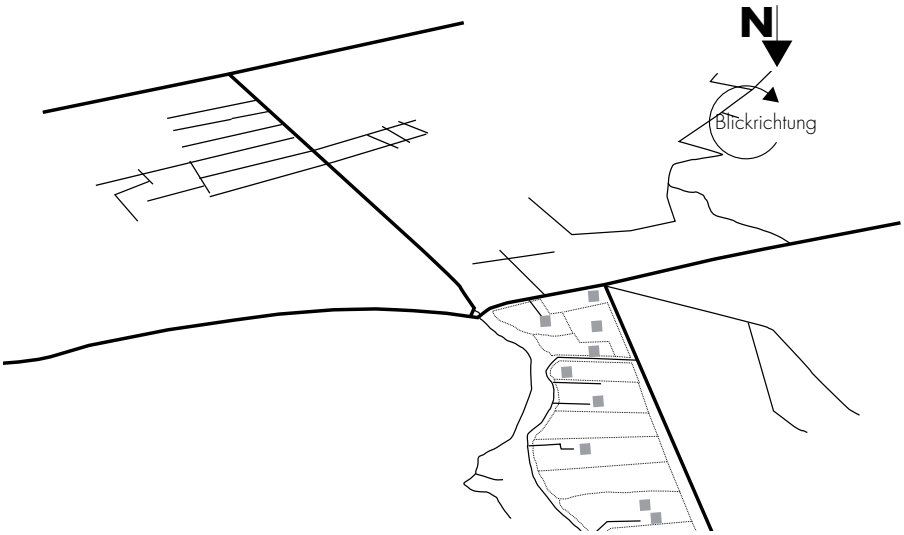




Bild A32: Gemeinde von Cajicá

Struktur des Wohnens





Quelle Bilder: Foto Rudolf S. A.

Bild A33: Gemeinde von Cajicá



Bild A34: Gemeinde von Cajicá



Quelle Bilder: Foto Rudolf S. A.

Bild A35: Gemeinde von Cajicá





Hauptstruktur





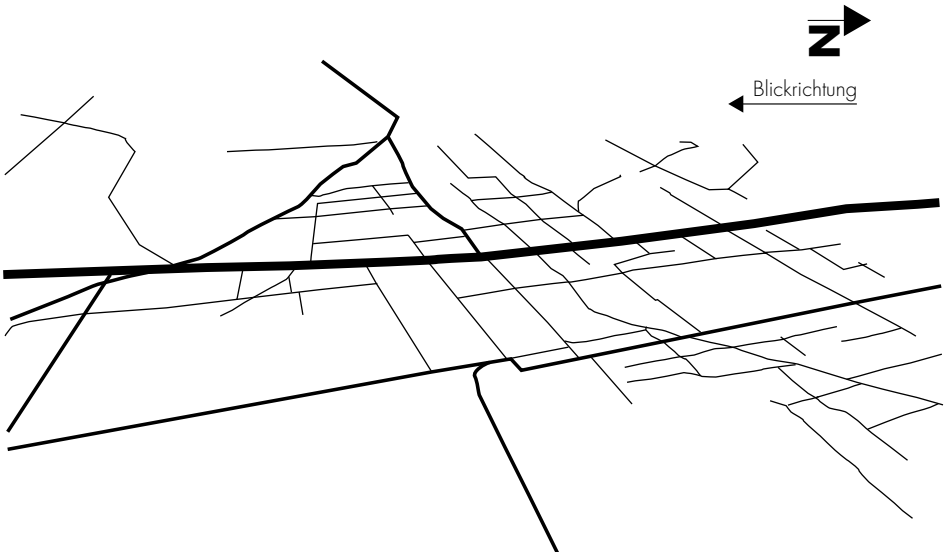
Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A36: Gemeinde von Cajicá





Hauptstruktur

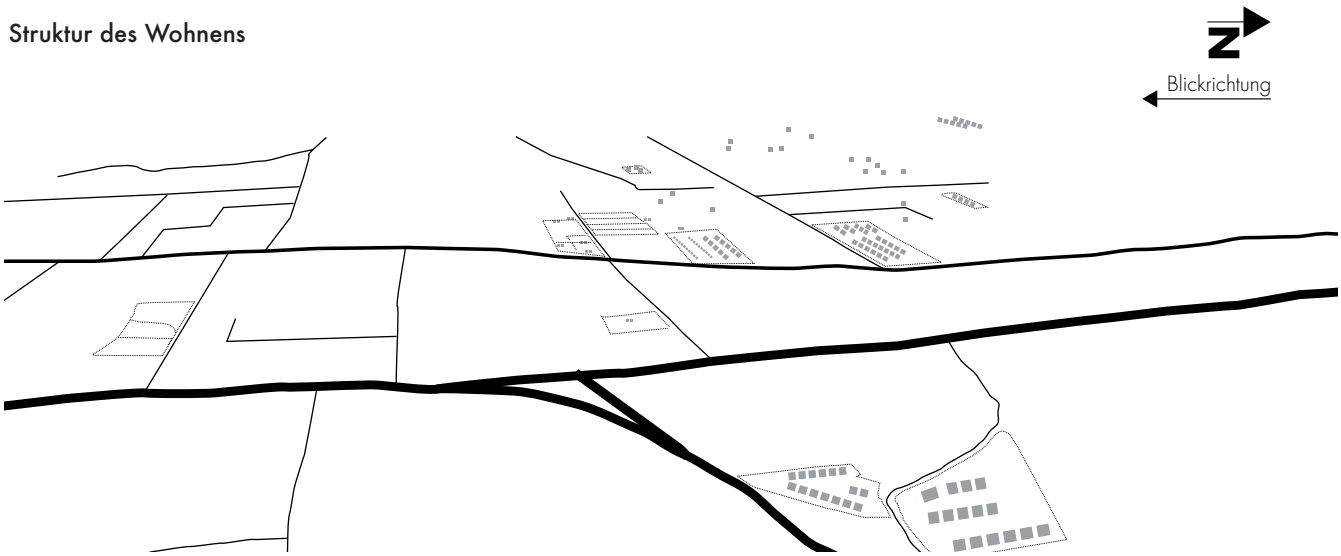


Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A37: Gemeinde von Cajicá



Struktur des Wohnens

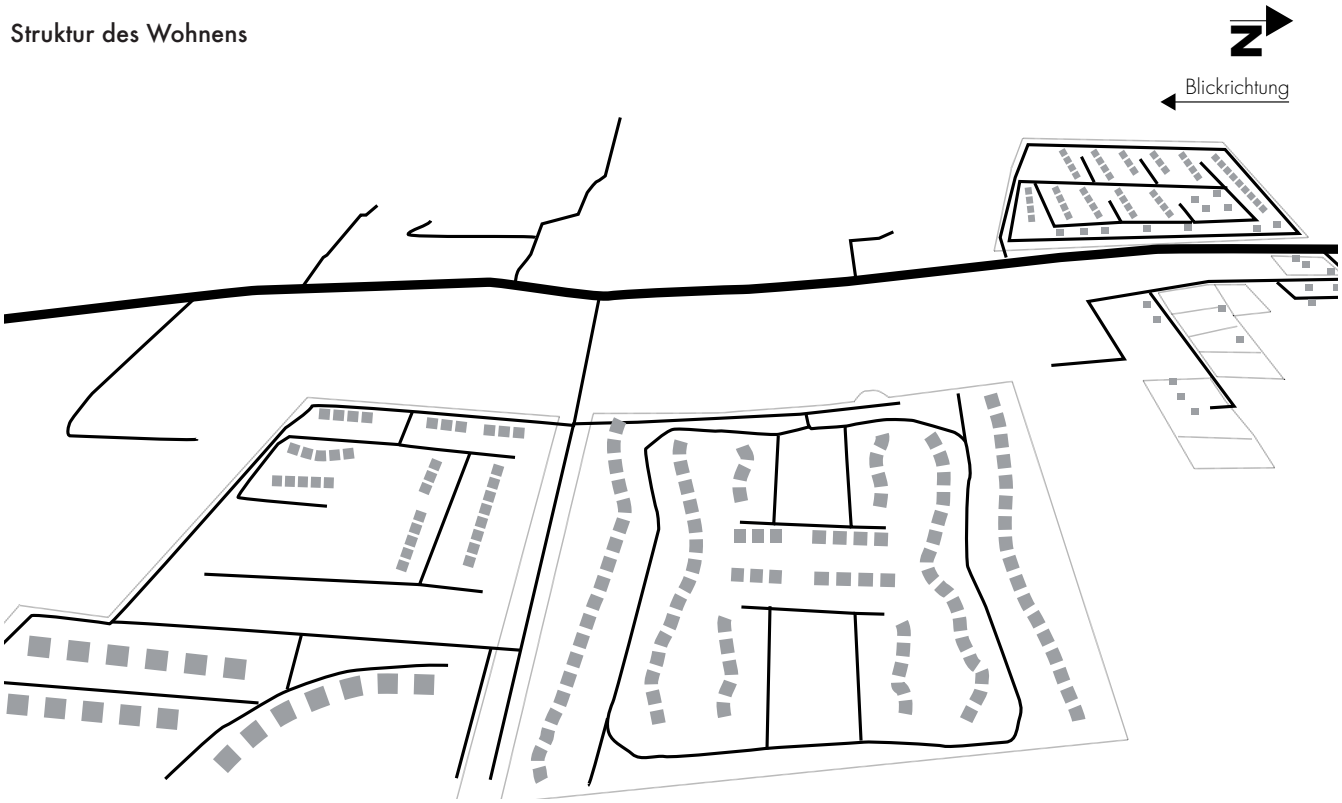


Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A38: Gemeinde von Chía



Struktur des Wohnens



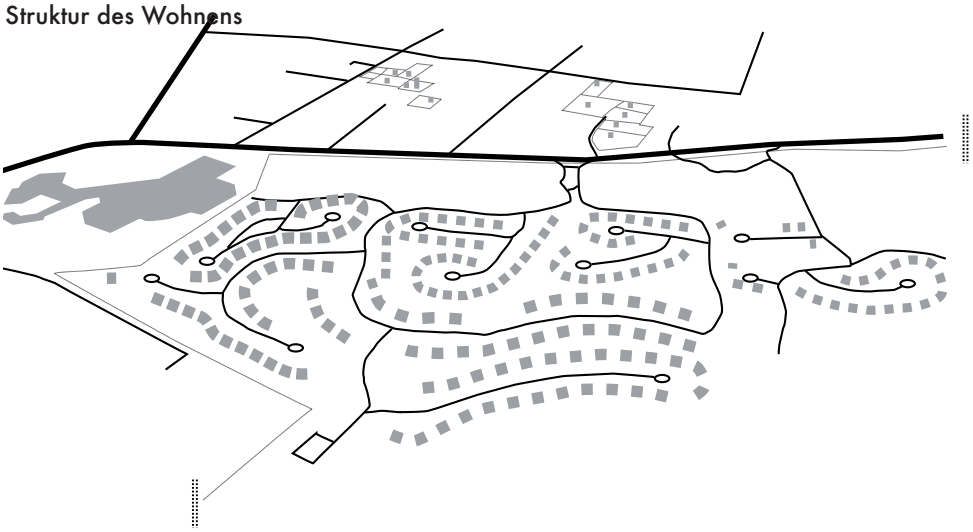
Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

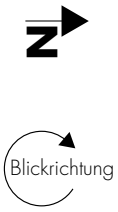
Bild A39: Gemeinde von Chía





Struktur des Wohnens





Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Bild A40: Gemeinde von Chía



Bild A41: Gemeinde von Chía



Bild A42: Gemeinde von Chía

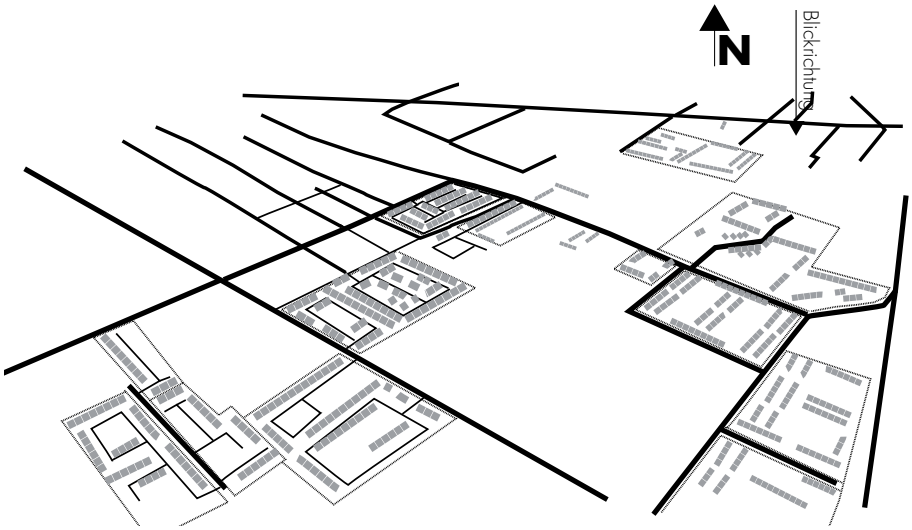


Quelle Bilder: Foto Rudolf S. A.

Bild A43: Gemeinde von Chía



Struktur des Wohnens



Quelle Bilder: Foto Rudolf S. A.

Bild A44: Gemeinde von Cota



Struktur des Wohnens

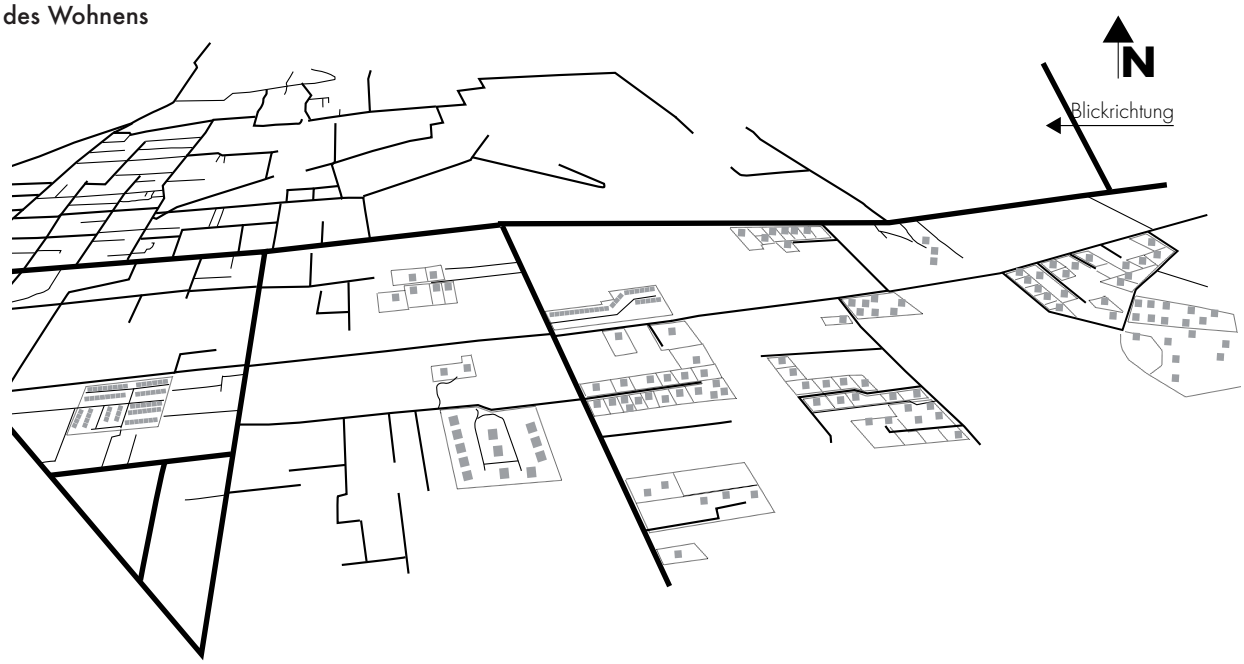


Bild A45: Geminde von Cota

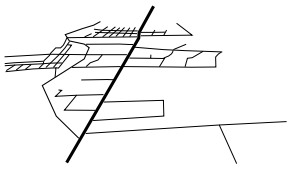


Quellen Bilder: Foto Rudolf S. A. / Skizze: Eigene Darstellung

Abb. 73 Identifizierte Strukturen in Bogotá - Sabana

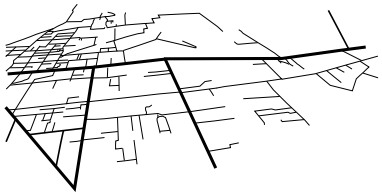
urbane Struktur

Beispiele der in den Luftbilder identifizierten Strukturen



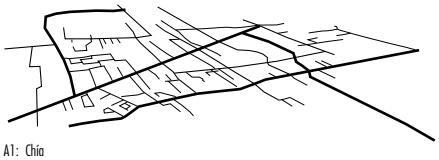
A 20: Bogotá

Raster



A 39 (A): Chía

Diskontinuirlicher Raster

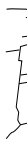


A1: Chía

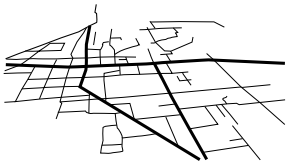


A2: Chía

Zertreute Str



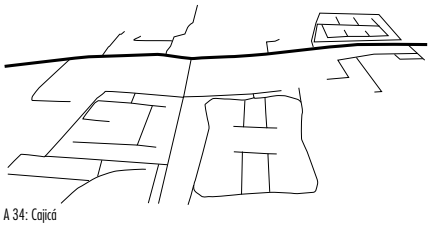
A 25



A 31: Cajicá



A 32: Cajicá



A 34: Cajicá



A3:



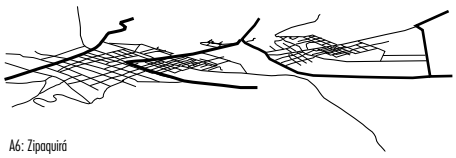
A 22: Cota



A 23: Cota



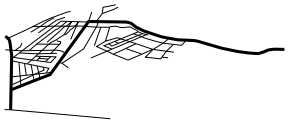
A 24



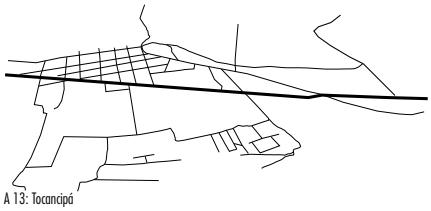
A6: Zipaquirá



A 7: Zipaquirá



A 8: Zipaquirá



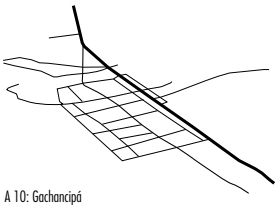
A 13: Tocancipá



A 11: Tocancipá



A 12: Tocancipá



A 10: Gachancipá

Quelle: Eigene Darstellung

Das Wohnen in "gated communities" entsteht auf verschiedene Weisen:
1. In die urbane Struktur eingebettet: vorwiegend Estratos 3 und 4, die Bebauungsstruktur entspricht normalerweise mehreren Reihenhäuser.
2. Flache Gebiete des ländlichen Raumes: A vorwiegend Estratos 4 und 5. Kleine und mittelgroße "gated communities"
B: vorwiegend die Estratos 4 und 5. Parzellierungen mit Einzelhäusern. Diese Parzellierungen bilden ihrerseits wieder eine „gated communitiy", die entweder nur als Schutz gebildet wird, oder um Infrastrukturen wie z. B. Sportanlagen zu teilen. Der Hausbau entspricht der Figur von „Vivienda por encargo". Mit der Zeit haben verschiedene Baufirmen die Parzellierung übernommen und definieren dementsprechend eine Haustypologie für jedes Projekt.
3. Im ländlichen Raum in den Bergen: vorwiegend Estratos 5 und 6. Es handelt sich um große Parzellierungen mit Einfamilienhäusern. Diese Parzellierungen bilden gemeinsam eine „gated communitiy", die entweder nur als Schutz dient, oder um gemeinsame Infrastrukturen wie z. B. Sportanlagen zu teilen. Der Hausbau folgt auch wie im Punkt 2.
4. "Gated communities" nach dem US-amerikanischen Bild: Siedlungen, die zunehmend andere Aktivitäten als das Wohnen einbeziehen z. B. Sportanlagen, Einkaufzentren, Business Center, Schulen und Universitäten usw. Im Fall von Bogotá existieren bisher nur Siedlungen in der Art von Clubs, die sportliche Aktivitäten einbeziehen.

- Zum Thema Parzellierung kann man noch erwähnen, dass diese im Großraum von Bogotá „urbanizaciones" (Urbanisierungen) genannt werden. In diesem Zusammenhang stehe ich eher zu dem mexikanischen Begriff „Fraccionamiento" (Fraktionierung), da diese Art von Entwicklungen sehr wenig mit urbanen Charakteristiken zu tun haben. Diese Charakteristiken werden in Teil 1 (siehe) dargestellt und haben viel mehr mit der Fragmentierung der ländlichen Flächen zu tun

- Die urbanen und ländlichen Typologien unterscheiden sich sehr. Die urbane Typologien in Chía ähneln den in den 1980er Jahren gebauten kompakten "gated communities" im Norden Bogotás. Wegen der steigenden Preise und dem Ersatz der Einfamilien- und Reihenhäuser durch Hochhäuser hat sich das Angebot nach Chía verlagert.

- Die urbanen "gated communities" in Chía und Cajicá charakterisieren sich dadurch, dass sie, auch wenn sie geschlossen sind, noch die Nähe, die Vielfältigkeit und die Verbindung mit der Stadt suchen.
Die ländlichen Projekte suchen dagegen die grüne Natur, größere Flächen und die Trennung von der Vielfalt der Stadt.

- Im Fall des ersten Typs, der in die Stadtstruktur eingebettet ist, entsteht der Übergang vom städtischen Raster zur privaten Entwicklung nicht durch Planung oder den Versuch die "gated communities" mit der Stadt zu verbinden, sondern ihre Einbettung wird durch die Form der Parzellen und den Entwurf jedes Projekts definiert. Auch wenn man in diesem Fall die Nähe der Vielfalt der Stadt sucht, heißt es nicht, dass man sich deswegen der Stadt öffnen will. Es handelt sich um eine private Entscheidung, welche Räume man von der Stadt benötigt und welche von der kleineren Gemeinschaft selbst zur Verfügung gestellt werden.

- Man kann zwischen zwei Urbanisierungs- Hauptprozessen in den analysierten Gemeinden unterscheiden. Erstens die Suburbanisierung des Wohnens hauptsächlich durch "gated communities" der sozialen Ober- und Mittelschichten und zweitens die Verstädterung entlang der Hauptverkehrsachsen, hauptsächlich durch die soziale Unterschichten.

- Die Entstehung nach dem Vorbild der US- amerikanische "gated communities" ist erst ab den 90er Jahren entstanden.

- Heutzutage ist die Tendenz zu verzeichnen, die ländlichen "gated communities" immer größer zu bauen d. h. mehr Einheiten, größere Grünflächen, Freizeit und Sportaktivitäten. Was hier aber noch nicht stattfindet, ist die Einbeziehung anderer Aktivitäten wie z.B. Einkaufzentren, Universitäten, Schulen oder Business Center in die Siedlungen. Deswegen kann man noch nicht von privaten Kleinstädten sprechen. Letztere genannte Infrastrukturen folgen eher der durch die Siedlungen entstehenden Nachfrage, welche sich aber bezüglich Einkaufzentren, Schulen und Universitäten noch einschränkt.

- Ein Aspekt, der in diesem Zusammenhang Aufmerksamkeit erweckt, ist das wachsende Angebot von gleich aussehenden und wiederholten Massenwohneinheiten für die soziale Oberschichten. In den vergangenen Jahren war die Individualität ein Symbol der Exklusivität. Heutzutage wird die Exklusivität von den Immobilienfirmen und Bauträgern verkauft. In diesem Fall kann heutzutage ein Haus exklusiv sein, auch wenn es fünfhundert Mahl wie ein Stempel wiederholt wird.
Man kann hier nicht vermeiden, Architektur mit einem Konsumobjekt zu vergleichen: die Architektur wird zur „Marke", die man trägt.

- Das Muster der "gated communities" von Chía, sowohl urban wie ländlich, hat sich nach Cajicá und weiter in Richtung Zipaquirá ausgedehnt. In Richtung Westen in Cota herrscht der Typ der „Vivienda por Encargo" vor.

- Im Fall von Mosquera und Funza sind das Arbeitsangebot sowie Schulen und Universitäten noch auf Bogotá beschränkt. Außerdem charakterisieren sich diese Gemeinden durch die Industrie in der Nähe der Verkehrsachsen, die sie mit Bogotá verbinden, und die Agrarproduktion, vor allem aber durch dem Blumenanbau. Auch wenn diese Gemeinden ein nicht so attraktives Szenario für die soziale Oberschichten sind, entwickeln sich manche Immobilienprojekte zu einer „gated community" mit den Charakteristiken des Estrato 5 in Mosquera, einschließlich eines großflächigen Supermarktes von Carrefour, welcher schon gebaut wurde. (La propiedad de la tierra)

- Im Kontext der Planung von Bogotá erscheint das Bild von Mexiko-Stadt wie ein Ölfleck, den Bogotá vermeiden will. Dies geht soweit, dass die Tendenz der realen Skala von Bogotá missverstanden wird. Die Analyse der Luftaufnahmen zeigt, dass die Struktur von Bogotá – Sabana komplexer als der Ölfleck ist. Der Ölfleck gibt die Ausbreitung einer homogenen Struktur zu verstehen, was man in Bogotá findet ist eine Zerlegung dreier dominanter Dynamiken: die kompakte Ausbreitung des Stadtkernes von Bogotá, die zerstreute Entwicklung der "gated communities" in den Nachbarbezirken und die Blumenanbaubetriebe.

4. Trends und Herausforderungen für die Stadtentwicklungsplanung in den lateinamerikanischen Städten am Beispiel von Bogotá

Dieser letzte Teil der Arbeit beginnt mit der Beschreibung der Trends, Herausforderungen und Empfehlungen zur Suburbanisierung von Bogotá. Dem bisherigen Aufbau der Arbeit folgend werden danach diese Themen für Lateinamerika bearbeitet und am Ende wird, um den Kreis zu schließen, zur theoretischen Diskussion, mit welcher die Arbeit begann, zurückgekehrt.

4.1 Trends der Suburbanisierung in Bogotá

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit können folgende Trends des Suburbanisierungsprozesses von Bogotá in La Sabana erkannt werden:

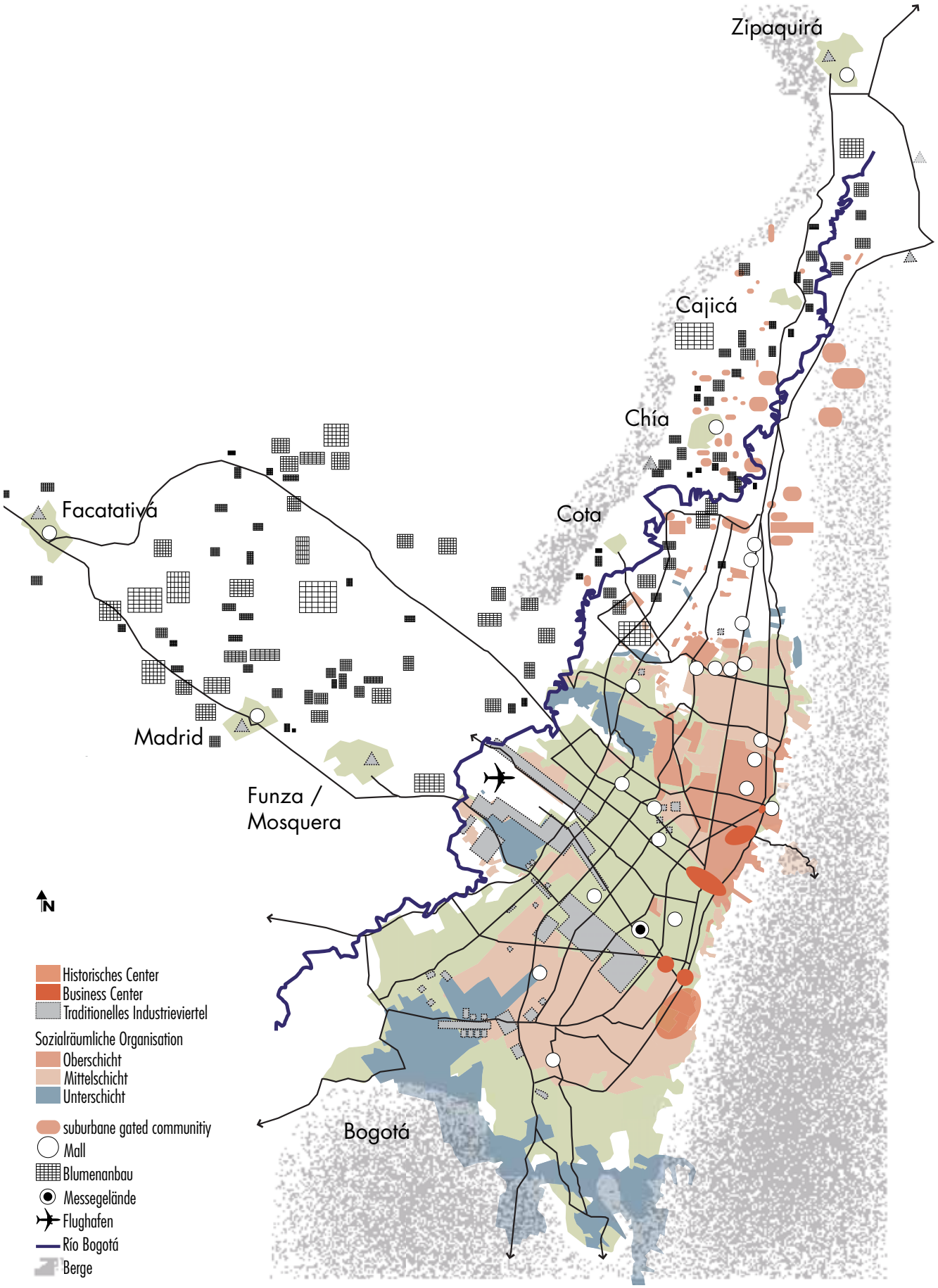
Suburbanisierungsphase von Bogotá

Verschiedene Faktoren zeigen, dass Bogotá keine charakteristischen Suburbanisierungsprozesse aufweist, die durch die Globalisierung ausgelöst werden, sondern die Stadt befindet sich in einer eher frühen Phase der Suburbanisierung, die von globalen Einflüssen geprägt ist. 6 determinierende Faktoren sorgen für die bestehende kompakte Struktur von Bogotá:

1. Die Konzentration der Industrie in der Kernstadt von Bogotá.
2. Die herausragende Bedeutung der Agrarproduktion, insbesondere des Blumenanbaus, im Großraum von Bogotá.
3. Im Großraum von Bogotá existieren keine globalisierten Infrastrukturen wie z. B. Business Centers, Hightech Korridore oder Messegelände. Es überwiegt noch die monofunktionale Suburbanisierung des Wohnens.
4. Die Suburbanisierung des Wohnens entwickelt sich in kleinen „gated communities“, die aber organisatorisch keine Kleinstädte mit entsprechenden eigenen Zentrumsfunktionen darstellen.
5. Die Einkaufzentren und Großhandelsflächen konzentrieren sich schwerpunktmäßig in der Kernstadt von Bogotá, nicht in den umliegenden Gemeinden.
6. Die Pendlerbewegung zwischen Bogotá und Umgebung ist sehr gering. Dies entspricht nicht der Unabhängigkeit der umliegenden Gemeinden, sondern dem im Vergleich zu der Kernstadt niedrigen Anteil der Bevölkerung, die im Umland lebt.

Die Abbildung 74 zeigt die Konzentration der oben genannten Faktoren in Bogotá

Abb. 74 Metropolitane Struktur von Bogotá



Eigene Zusammenstellung

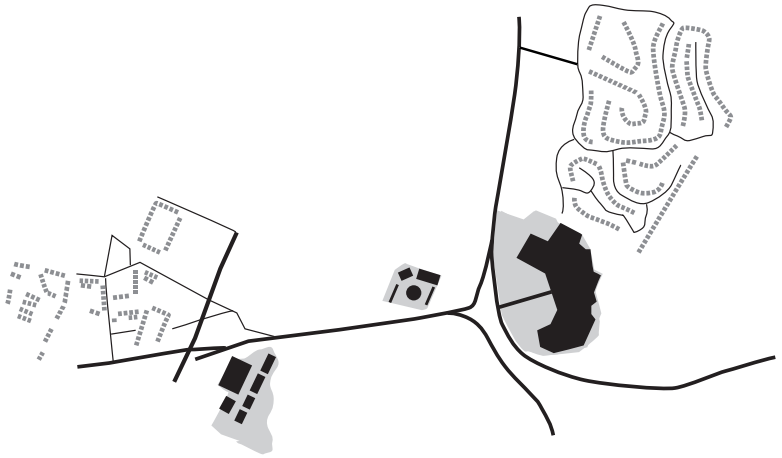
Der Suburbanisierungsprozess von Bogotá und die Globalisierung

Der Suburbanisierungsprozess von Bogotá scheint eher mit endogenen Dynamiken verbunden zu sein, als mit den Auswirkungen der Globalisierung selbst. Diese haben vorwiegend die interne Struktur der Stadt betroffen und haben minimale Auswirkungen auf ihren Suburbanisierungsprozess.

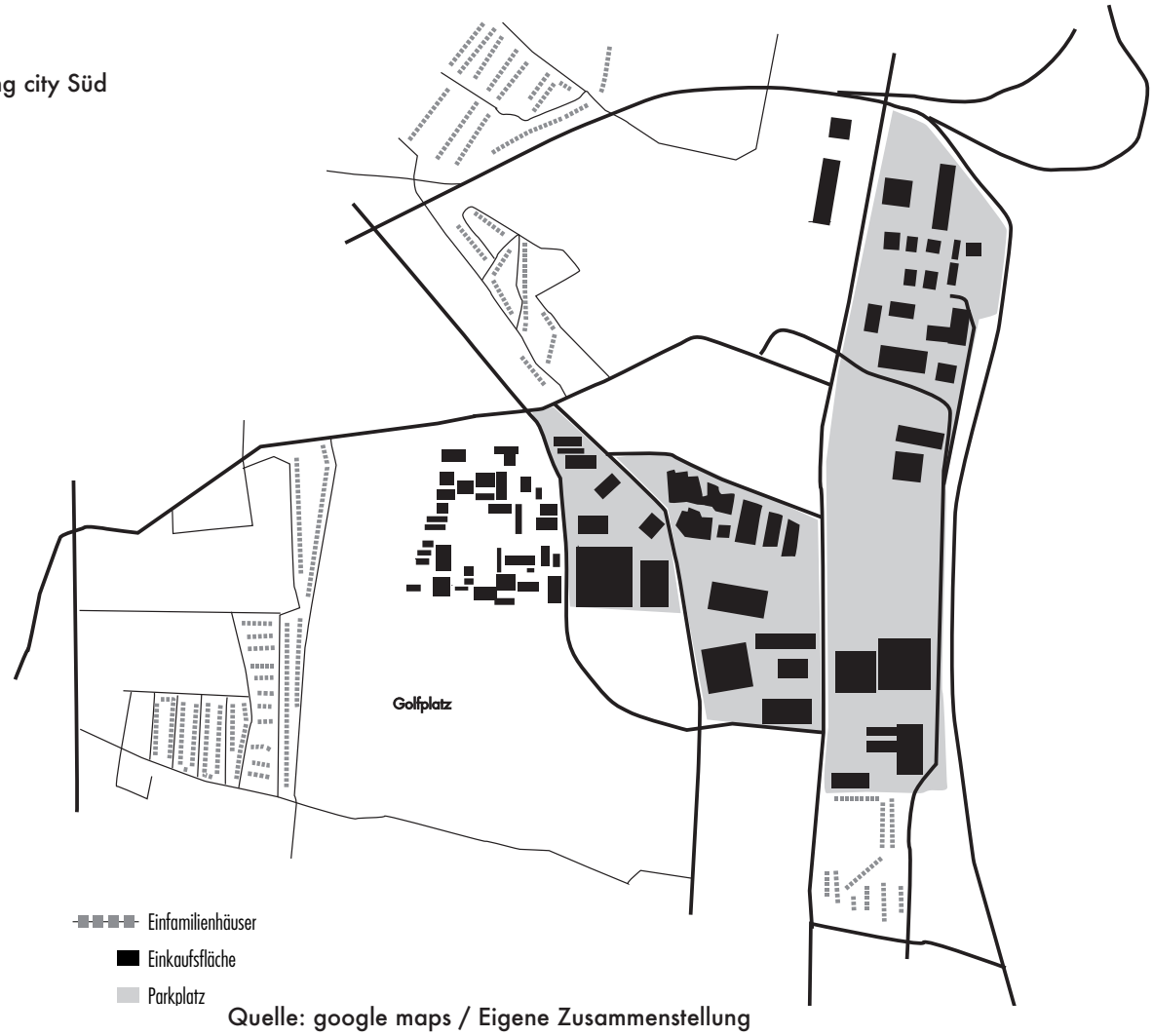
Die Abbildung 75 vergleicht die Dimension der Shopping City Süd in Wien mit dem Einkaufzentrum Centro Chía und der gated community Santana de Chía in Bogotá)

Abb. 75 Vergleich Shopping City Süd (Wien) - Centro Chía (Chía)

Centro Chía



Shopping city Süd



Quelle: google maps / Eigene Zusammenstellung

Im Falle der konsolidierten Stadt trug die Globalisierung zur Anpassung ihrer sozialräumlichen Struktur bei, besonders in der Verbreitung der Dienstleistungsachse und den dazugehörigen Geschäftszentren. In Bezug auf den Einfluss der Globalisierung an sich, wenn man diesen als wichtige Ursache der Finanzierung der städtischen Lebensarten von Bogotá ansieht, ist es eindeutig, dass er in direktem Bezug zu den sozialräumlichen Veränderungen dieser Stadt steht. Der Aufschwung der „gated communities" kann mit der Globalisierung verbunden werden, da diese die urbanen Regulierungsarten beeinflusst, indem sie die Beziehung zwischen Raum und Konsum innerhalb der kapitalistischen Gesellschaft herstellt. Ob Letzteres in Bogotá als direkte Folge der Globalisierung geschehen ist, steht nicht fest. Die Globalisierung treibt nicht nur objektive Prozesse wie die wirtschaftliche Liberalisierung oder die Deregulierung des Staates (Kontrolle und Planungsprozesse) an, sondern beeinflusst mit neuen Ideen die Stadt und ihre Lebensformen, d.h. auch die subjektiven Prozesse der Gesellschaft.

Tabelle 12 La Sabana de Bogotá und die globalisierte Suburbanisierung

	Sabana de Bogotá	**Gloablisierte Suburbanisierung**
	Suburbia	Postsuburbia
Geschäftszentren	Nein	Ja
Einkaufzentren	Ja	Ja
Shoppingcities (Bsp. Wien Google)	Nein	Ja
Messecities	Nein	
Flughafencities	Flughafen innerhalb der Kernstadt	Ja
Gesperrte Wohnkomplexe	Ja ◄----------●	Ja
Unter 100 Einheiten		
Über 500 Einheiten		
Über 2.000 Einheiten		Bsp. Santiago de Chile
Private Kleinstädte	Keine	Bsp. Buenos Aires Sao Paulo
Fragmentatierung und Segregation	Früh entstanden (Segregationsmuster Bogotás) ◄----------●	Verstärkt durch die Globalisierung der Wirtschaft
Maßstab	Zwischen Gated communities, Blumen,	Zwischen Zentren
Industrie	Kleinindustrie und Agrargerichtete Industrie	Deindustrialisierung

Quelle: eigene Zusamenstellung

Außerhalb der Stadtgrenzen haben die Globalisierung und die Liberalisierung der kolumbianischen Märkte die Umgebung von Bogotá radikal verändert. Diese Veränderungen passierten allerdings nicht durch einen Metropolisierungsprozess, oder durch die Entstehung neuer Zentren, sondern hauptsächlich durch die Entwicklung des Blumenanbaus für den Export.

Zwischen Blumenanbau und Wohnen

Obgleich gesagt werden könnte, dass die territoriale Auswirkung der Globalisierung dazu neigt, sich auf das Gebiet innerhalb der administrativen Grenzen von Bogotá zu konzentrieren, verlegt sich ihre Verbreitung auf die vorhandene Spannung zwischen Suburbanisierung des Wohnungswesens ab dem 21 Jh. „gated communities, den Blumenanbauten und der landwirtschaftlichen Produktion. Wenn man die Globalisierung als territoriale Auswirkung der Vermarktung des Gebiets sieht und nicht als Resultat einer Planung und Steuerung seitens der Verwaltung der Region, kann man sagen, dass die Globalisierung La Sabana beeinflusst hat.

Es ist nicht neu, dass La Sabana ein sehr fruchtbares Landwirtschaftsgebiet ist, was unter anderem dazu beigetragen hat, den Überlauf des Stadtraumes aufzunehmen und einen beschleunigten Bau größerer „gated communities“ zu verzögern. Innerhalb des Kontextes der Globalisierung kämpfen die „gated communities“ als neue Stadtregulierung und der Blumenanbau mit seinem Export, um Land. Das liegt daran, dass die Anbauten, vor allem der Blumen, noch sehr lukrativ sind, und somit ihr Produktionswert den Übergang zu Wohnungsbauflächen verzögert. Was hierbei auffällt und gleichzeitig das Potential von Bogotá bildet, ist, dass der territoriale Einfluss der Globalisierung sich nicht nur auf die Ausbreitung der Stadteinrichtungen und „gated communities“ begrenzt, sondern auch auf die landwirtschaftlichen Aktivitäten wirkt: auf einer Seite befinden sich die Blumenanbauten für den Export, deren Nachhaltigkeit von den externen Märkten abhängt. Diese Anbauten bleiben bestehen, solange sie rentabel oder rentabler als die Verstädterung sind. Auf der anderen Seite befindet sich die Wohnungssuburbanisierung in „gated communities“, welche mit dem Argument der Unsicherheit von Bogotá als neue Art der privaten Stadtregulierung angeboten werden. Sie folgen immer mehr dem amerikanischen Stil.

Suburbanisierung als Folge des Unsicherheitsgefühls in Bogotá

An der Peripherie von Bogotá entstanden wegen des wachsenden Unsicherheitsgefühles im Stadtkern frühzeitig kleine „gated communities“, welche sich das Territorium mit dem Blumenanbau und der Agrarproduktion teilen. Die Globalisierung und die Unsicherheit sind miteinander verbunden, da die Globalisierung die Konsumgesellschaft und die Vermarktung der Stadt mit sich bringt. Der Diskurs über die Unsicherheit in der Stadt eröffnet Nischen für die Vermarktung von Sicherheitssystemen, Sicherheitsunternehmen, Kontrollkameras, bis hin zu Häusern in „gated communities“. Der Markt nutzt die Unsicherheit, um sein Produkt zu verkaufen. Hier liegt das Problem darin, dass anstatt die Gründe der Unsicherheit zu bekämpfen, gezeigt wird, wie man sich schützen soll, und nicht wie man eine sicherere Stadt bildet, in der Gitter und Sicherheitskontrollen nicht mehr notwendig sind.

Schwacher Staat, Suburbanisierung und sozialräumliche Segregation

Nicht die Globalisierung selbst, sondern die „Politik eines schwachen Staates“ hat dazu beigetragen, dass die sozialräumliche Aufteilung in Bogotá weiter steigt und sich in La Sabana ausdehnt.

Bis Ende des 20. Jh. zeichneten sich die „gated communities“ dadurch aus, dass sie kleine communities waren, deren Ausdehnung noch eine Verbindung zwischen Privatem und Öffentlichem ermöglicht. Wir sprechen hier von kleinen geschlossenen Einheiten mit 10, 20 oder 30 privaten Wohnungen und nicht mit 1000 oder 2000. Im Gegensatz zu großen Projekten der amerikanischen „gated communities“ steht Bogotá noch am Anfang dieser Entwicklung und ist dadurch in der Lage die Entscheidung treffen zu können, ob Tendenzen anderer Metropolen wie Ciudad de Mexico, Sao Paulo, Los Angeles usw. verfolgt werden oder ob ein eigenes Entwicklungsmuster, das

den eigenen Eigenschaften und denen der Umgebung entspricht, gefunden werden kann.

Obwohl La Sabana eine bessere soziale Raumaufteilung als Bogotá aufweist, ist hier die Nachahmung des Musters von Bogotá eindeutig. Es tritt eine weitere Problematik auf: das fehlende Interesse seitens der Gemeinden, Sozialwohnungen zu bauen, da diese nicht dieselben Einkünfte für die Gemeindekassen darstellen wie die Projekte der sozialen Mittel- und Oberschichten. Ein weiteres großes Problem der Entwicklungsart der „gated communities" in der Metropolregion, wo das Landangebot den Bau privater Projekte erleichtert, ist, dass sie darauf fokussiert sind den Wohlstand kleiner definierter Gruppen der Bevölkerung zu fördern. Sie versuchen immer stärker autarke kleine Privatstädte zu bilden. Hierbei wird der Wohlstand der ausgeschlossenen Bevölkerung, der Gemeinde, zu welcher sie letztendlich gehören, nicht berücksichtigt.

Die Suburbanisierung von Bogotá im Vergleich zu anderen Metropolen in Lateinamerika

Die Auswirkung der Globalisierung auf den Suburbanisierungsprozess von Bogotá ist anders und verhältnismäßig geringer als in anderen lateinamerikanischen Metropolen. Anders, weil bezogen auf des Blumenexports seit ende des letzten Jahrhunderts. Geringer, weil die Suburbanisierung in geringerem Maße als in den anderen erwähnten Metropolen stattgefunden hat (ausgenommen Lima). Die Entwicklung des amerikanischen Typs der "gated community" begann mit dem 21. Jahrhundert. Bogotá ist ein Beispiel für die Wichtigkeit der endogenen Prozesse, die jeder lateinamerikanischen Metropole eigen sind. Dies verpflichtet in die Dynamiken, welche die Metropolen voneinander unterscheiden, tiefer einzusteigen, wenn man eine Metropole typisieren will.

4.1.1 Herausforderungen und Empfehlungen für Bogotá

Konkrete Unternehmungen gegen die Vermarktung des Bodens der Sabana

Die Nachhaltigkeit der Nutzung von Bogotá – Sabana hängt großteils von den Ressourcen der La Sabana ab. Dies ist nicht neu und es ist Diskussionsthema und Projektgegenstand. Es ist wichtig, konkrete Strategien gegen die Vermarktung des Bodens der La Sabana zu unternehmen.

Versuche der lokalen Verwaltung für die Verbesserung der Lebensqualität: die Stadt und die Regionalplanung

Die Bemühungen aus Bogotá eine gerechtere Stadt zu machen, beispielsweise durch Gründung von Räumen als Treffpunkte, durch Verbesserung der Infrastruktur des Transportes usw., enden an der administrativen Grenze. Bis heute gibt es keine Entwicklungsstrategien für den Streifen, der Bogotá mit der La Sabana verbindet und heute von den Blumenanbauten und der Wohnungs- Suburbanisierung beherrscht wird. Es ist notwendig neue kurz- und langfristige Regulierungsstrategien und Planungswerkzeuge zu finden, um die weitere Verstädterung von La Sabana zu vermeiden, da es sich, wie es die Studie zeigt, in Bogotá um ein Phänomen handelt, welches im Vergleich zu anderen Städten noch nicht so ausgeprägt ist, sich aber in den letzten Jahren bedeutend beschleunigt hat.

Über die Diskussion der Region Bogotá und die Suburbanisierung des Wohnens

In der Diskussion über die Entwicklung der Region Bogotá, die noch nicht offiziell festgelegt wurde, und ihrer Dynamiken wird der Wohnsuburbanisierung der sozialen Ober- und Mittelschichten keine Wichtigkeit gegeben. In der Zwischenzeit verbleibt das Schicksal der La Sabana in Händen des Immobilienmarkts: Während versucht wird, die metropolitane Region von Bogotá festzulegen und ihre Strategien zu planen, bebaut der Immobilienmarkt die Gegend, ohne Rücksicht auf die Region, auf gemeinsame Strategie mit den Gemeinden sowie ohne die

Tragfähigkeit der regionalen Ökosysteme zu berücksichtigen. Obgleich diese Art von Suburbanisierung innerhalb des Rahmens der Legalität entsteht, ist die Frage, inwieweit sie sich abgesehen von Designs und Materialien von der sogenannten informellen Stadt unterscheidet. Sie beeinträchtigt und fragmentiert die soziale und natürliche Umgebung. Hierbei ist zusätzlich die Investition zu erwähnen, welche der Staat für den Bau und die Erweiterung der Infrastruktur von Transport und Dienstleistungen bereitstellen muss, um diese Projekte an das metropolitane System anzugliedern. La Sabana ist unentbehrlich zur Gewährleistung der Nachhaltigkeit von Bogotá. Es wird die Notwendigkeit aufgezeigt, Strategien zur Strukturierung ihrer Region zu suchen, um der vorhandenen Fragmentierung des metropolitanen Raumes und der Zerstörung der natürlichen Ressourcen entgegenzuwirken.

Zur Diskussion über Ausdehnung oder Dezentralisierung von Bogotá

Nach der Konfrontation der erwähnten Normen und Planungsstrategien für Bogotá (Punkt 3.4.4) und aus den in der gesamten Arbeit analysierten Themen werden folgende Schlussfolgerungen abgeleitet:

Wenn die neuen Projekte und die Verbesserung der Verbindungen mit Bogotá ohne klare Politiken entstehen, werden diese die räumlichen Distanzen zwischen Bogotá und ihrer Umgebung zeitmäßig verkürzen, was eine weitere Ausdehnung von Bogotá mit sich bringt.

Die Strategie der Dezentralisierung hat in manchen Fällen zur Suburbanisierung beigetragen (siehe Punkt 1.3.3). In Bogotá, wo die Ressourcen, die Planung und die Kontrolle der Verstädterung reduziert sind, ist die Gefahr noch größer, dass die Dezentralisierungsversuche einfach die Suburbanisierungsgrenze erweitern.

Wie die Beschreibung der drei Entwicklungsphasen von Bogotá zeigt (Punkt 3.3), hat sich die Stadt mit der Verlängerung ihrer Achsen und der Entstehung neuer Pole entwickelt. Die folgende Phase ist die Verdichtung und Ausdehnung der Pole.

Trotz der verschiedenen Stadtplanungsversuche hat sich der Ausdehnungsprozess eher als eine Multiplikation der Stadtviertel ergeben, und nicht als ein von der Verwaltung der Stadt geplanter Prozess. Die Stadtverwaltung hat das Wachstum von Bogotá immer mehr in die Hände der Bauunternehmer und der privaten Interessen gelegt. Wie sieht es in der Region aus? Wird der Staat es schaffen, die Entwicklung zu steuern? Oder wird die regionale Entwicklung von Bogotá in den Händen der Bauunternehmer bleiben, wie es heute der Fall in La Sabana ist? D. h. Solche Entwicklungen würden die Dezentralisierung von Bogotá in einem größeren Maßstab bedeuten. Es stellt sich die Frage, wie man die Ausdehnung der Pole vermeiden kann, damit sie am Ende nicht den so gefürchteten Ölfleck schaffen? Die Entwicklung von Bogotá zeigt, dass die Ausdehnung und die Bildung neuer Pole zwei Dynamiken sind, die in Wechselwirkung stehen und welche - geplant oder nicht - auftreten. Dieser Aspekt sollte bei der Definition der Entwicklungsstrategien für die Region der Stadt Bogotá nicht außer Acht gelassen werden. (siehe Punkt 1.3.3.1 und Abbildungen 16 und 76)

Clusters können zur Entwicklung urbaner Zentren beitragen: *„The question is each time to what extent the government can promote the clustering process and to what extent it is largely a spontaneous process"*[1]

Die vorhandene Studie zeigt, dass die Dezentralisierung eher eine Phase der postindustriellen Stadtentwicklung in entwickelten Ländern ist, als die einer Strategie, die von einer Stadt wie Bogotá einfach übernommen werden kann. Man sollte auf die Aktivitäten achten, die im Großraum von Tokio, New York oder Paris stattfinden, sowie auf ihre Strukturen, bevor man diese metropolitane Regionen mit dem Großraum von Bogotá vergleicht.

In diesen Städten finden hochspezialisierte wirtschaftliche Aktivitäten statt. Außerdem verfügen diese Metropolen über Verbindungsinfrastrukturen, welche die Dezentralisierung bevorzugt haben, was in Bogotá nicht der Fall ist.

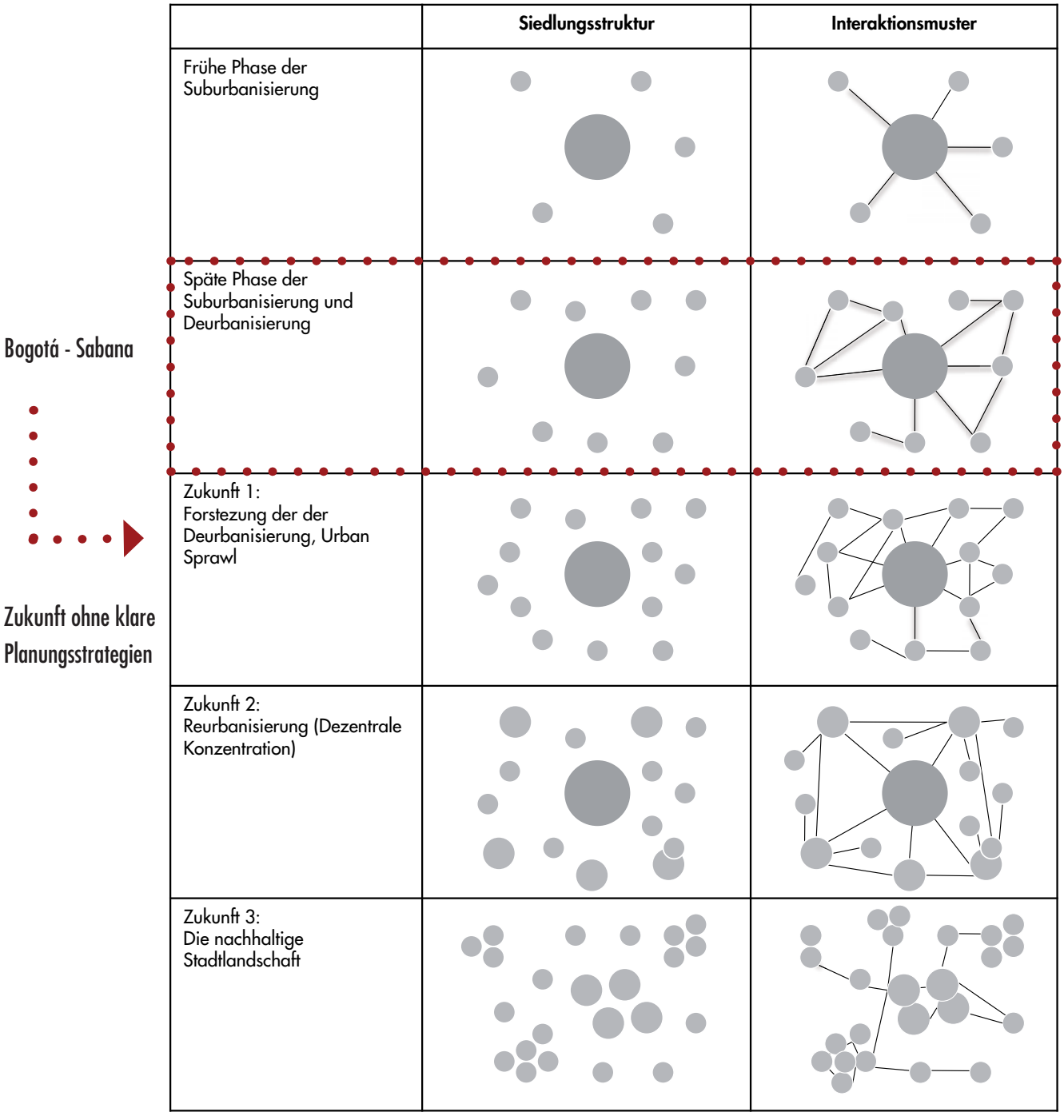
1 Castells und Hall in P. v. Dijk, 2006 Managing cities in developing countries: The theory and practice of urban management Cheltenham: Edward Elgar, 195.

London, Paris und sogar Sao Paulo z. B. sind Städte, die eine Industrialisierungsphase durchgemacht haben. Vergleichsweise hat die Suburbanisierung der Industrie in Bogotá keine vollendete Industrialisierungsphase durchgemacht, und dementsprechend zeigt sie keine Suburbanisierung der Industrien.

In diesem Zusammenhang sind bis jetzt keine reale Entwicklungspole entstanden, die mit Bogotá in irgendeiner Weise konkurrieren können.

Der Punkt, der hier erläutert wird, ist, dass die Dezentralisierung der Metropolen der industrialisierten Länder anderen Dynamiken folgte als in Bogotá.

Abb. 76 Bogotá und die Phasen der regionalen Entwicklung



Quelle: Bähr, Jürgens 2005 Seite 48 / Eigene Interpretation

Im Fall von Bogotá basieren die Dezentralisierung und die Entstehung neuer Entwicklungspole auf der Agrarproduktion und ihren Produktionsketten und nicht auf spezialisierten Dienstleistungen und Hightechfirmen. Daher ist es schwierig Bogotá mit den oben genannten Städten zu vergleichen.

Man darf nicht vergessen, dass Bogotá eine Metropole ist, welche auf 2.600m Höhe auf einem Hochplateau der Anden - Kordillere liegt, was ihre nationalen und internationalen Verbindungen erschwert. In dieser Lage ist es nicht verwunderlich, dass sie konzentriert gewachsen ist, und sich nicht weiter in ihre Umgebung verbreitet hat.
Weiter kann dies auch ein Grund sein, warum diese Metropole bis jetzt so abhängig von der Agrarproduktion ihrer Umgebung gewesen ist.
Tatsache ist, dass Bogotá eine konzentrierte Metropole ist. Welche Vor- oder Nachteile die Dekonzentration dieser der Konzentration hat ist noch nicht klar.
In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu verstehen, dass Infrastruktur alleine keine Urbanität schafft.

Eigene Strategien entwickeln, statt Modellen zu folgen
Standardisierte Stadtbegriffe wie Megastadt, Macropole, Megápolis usw. tragen dazu bei, dass der reale Maßstab, die Struktur die Bogotá mit ihrem Großraum La Sabana bildet, sowie die Dynamiken, die hier stattfinden, nicht berücksichtigt werden. Die Fallstudie Bogotá Sabana betont die Notwendigkeit, die partikulären Dynamiken jeder Metropole zu vertiefen, bevor man allzu allgemein die "lateinamerikanische Metropole" typisiert. Diese Studie schlägt auch vor, Potentiale in den endogenen Prozessen zu finden, um eine ausgeglichene und nachhaltige Entwicklung zu schaffen, statt weiterhin zu versuchen, importierten Mustern zu folgen oder sich an diese anzupassen. Planungskonzepte, die die genannte Notwendigkeit nicht beachten, können nur fehlschlagen.

4.2 Trends der Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen

Im ersten Teil dieser Arbeit wurden einige der Folgen der Globalisierung in den Metropolen erwähnt. Unter diesen Folgen befinden sich eine gewisse weltweite Homogenisierung der städtischen Strukturen, ihre Fragmentierung, die Entstehung von informellen Märkten in den Metropolen der entwickelten Länder und die Zunahme der sozialräumlichen Segregation. Dies geschieht in verschiedenen Maßstäben: Neue Kleinstädte, bestimmte Stadtteile der Metropolen, bis spezifische Strukturen wie die Wohn- Büro und Handelsflächen. Folgen wie die Informalisierung werden schon vor dem Globalisierungsdiskurs als Charakteristik der Städte der Entwicklungsländer betrachtet. Die Globalisierung hat in Lateinamerika z. B. schon mit der Kolonialisierung begonnen. In diesem Zusammenhang kann man ableiten, dass der Einfluss der Globalisierung auf die urbanen Strukturen vorwiegend auf die Arbeitsbedingungen und Beziehungen zwischen den Ländern und ihre Position in der wirtschaftlichen Welt und internen Hierarchien der verschiedenen Länder zurückzuführen ist.

Wirtschaftliche Entwicklung und Urbanisierung
In Europa und US- Amerika werden wirtschaftliche Entwicklung und Urbanisierung mit den Prozessen der Industrialisierung und der Tertialisierung der Städte eng verbunden. In diesem Zusammenhang hat man gedacht, dass die Verbreitung des Entwicklungsniveaus der entwickelten Länder in Lateinamerika dazu beitragen würde das Entwicklungsniveau ihre Länder zu erhöhen, bis sie das Niveau der europäischen oder US-amerikanischen Länder erreichen. Aber es existiert ein Unterschied zwischen dem Urbanisierungsprozess entwickelter Länder und dem Verstädterungsprozess in Lateinamerika, welcher die urbanen Qualitäten nicht einbezieht. Es handelt

sich um das Bevölkerungs- und Flächewachstum der Städte. D. h. es schließt die städtischen Lebensformen aus, welche nicht automatisch mit der Flächenausdehnung der Städte erfolgen, und die von den kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen abhängen.

Globale Integration und lokale Fragmentierung

Die Globalisierung bedeutet weltweite Integration, aber diese Integration hängt von der Kapazität eines Landes, einer Region oder eine Stadt ab, sich an diese Integration anzupassen und ihren Normen zu folgen. Die Integration geschieht durch Netze, die nicht homogen sind, sondern die Hierarchien der Weltwirtschaft respektieren. Die Netze bedeuten globale Integration, aber verursachen die lokale Fragmentierung des metropolitanen Raumes.
In den lateinamerikanischen Metropolen existieren die so genannten globalen Räume, wo sich die globalen Infrastrukturen befinden. Diese Räume sind weltweit miteinander verbunden, aber oft vom eigenen Umfeld getrennt, ebenso ihre Gesellschaften und Lebensweisen.

Die Vermarktung des Diskurses der Unsicherheit

Der Diskurs der Unsicherheit dient dazu, tiefere Prozesse zu verbergen: Einerseits darf hier schon über die Unfähigkeit des Staates gesprochen werden, eine ausgeglichene Gesellschaft zu schaffen, in welcher die Armut bekämpft wird und somit eine sicherere Stadt geschaffen wird. Anderseits die Anwendung dieses Diskurses durch den Immobilienmarkt, um seine Produkte zu verkaufen. In den Ländern Lateinamerikas, wo die Kluft zwischen arm und reich größer als in den entwickelten Ländern ist, hat diese Marktnische ein besonderes Ausmaß. Die Analysen von 5 Metropolen Lateinamerikas führen zur Schlussfolgerung, dass die Unsicherheit in diesen Städten seit den 1990er Jahre gestiegen ist und mit ihr die Vermarktung der „gated communities"; nicht aber die Entwicklung neuer Politiken, um die Ursachen der Unsicherheit zu bekämpfen.

Die Politik eines schwachen Staates

Auch wenn die Suburbanisierungsprozesse der lateinamerikanischen Metropolen nicht homogen sind, spiegeln diese in den verschiedenen Ländern die Politik eines schwachen Staates wider und zwar durch die Deregulierung der Märkte, welche bis zum Immobilienmarkt und den Bodenpreisen reicht. In diesem Zusammenhang entsteht die private Entwicklung von Städten, ihrer öffentlichen Räume und Infrastrukturen.
Der suburbane Raum ist der ideale Raum, in welchem ausreichend Platz für diese neue private Entwicklungen ist. Einerseits trägt die Globalisierung zur Vermarktung von privaten Städten oder städtischen Einrichtungen bei, andererseits ermöglicht diese mit ihrer Kommunikation und ihren Vernetzungstechnologien, dass die Vermarktung weit von den Kernstädten entfernt stattfindet. Dies ist keine besondere Charakteristik der lateinamerikanischen Metropolen, sondern jeder Metropole, die global verbunden ist. Allerdings wird dies in Lateinamerika durch die geringen Ressourcen des Staates, um Infrastruktur zu bauen und durch den Diskurs der städtischen Unsicherheit verstärkt. Dieses könnte teilweise auf Janoschkas und Goetze Frage antworten (Punkt 2.4.7.2): warum die „gated communities" sich in vielen nicht globalen Metropolen verbreiten und umgekehrt, warum diese in manche globalen Städte wie Paris und Tokio kaum verbreitet sind. Dies ist es eine Frage welche den Umfang der vorliegenden Arbeit überschreitet, da sie vielleicht eher mit dem Grad der Anwendung des neoliberalen Modells verbunden ist. In anderen Worten: Diese Phänomen hängt vom Grad der Freiheit, die dem Immobilienmarkt gegeben wird, ab. Weiters hängt dies von den unterschiedlichen Politiken zwischen Kernstadt und Gemeinden in den verschiedenen Metropolen ab, wenn kein regionaler Entwicklungsplan befolgt wird.

In Fällen wie Bogotá - Sabana z. B. ist die staatliche Regulierung der Gemeinden noch schwächer als die von Bogotá Stadt, was dem Immobilienmarkt noch größeren Spielraum gibt.

Zum Thema schwacher Staat ist hervor zu heben, dass es nicht um das Problem der Schwäche des Staates geht, sondern um das Problem der Strategie einer schwachen staatlichen Regulierung.

Produktion und Transformation der metropolitanen Räume im Rahmen der Globalisierung

Nachdem die lateinamerikanischen Metropolen nach einem europäischen konzentrierten Modell entstanden sind, haben diese Städte seit Ende des letzten Jahrhunderts das US-amerikanische „suburb" als Wachstumsmuster und die „gated communities" als neue Regulierungsart und Lebensweise übernommen.

Im metropolitanen Raum der lateinamerikanischen Metropolen werden nur teilweise die Elemente der kapitalistischen Produktions und Transformationsarten der Räume der Globalisierung verbreitet.

Der Suburbanisierungsprozess der lateinamerikanischen Metropolen entspricht nur teilweise der wirtschaftlichen und räumlichen Organisation der postindustriellen Metropolen. Auch wenn wenige Beispiele wie Sao Paulo oder Buenos Aires dazu neigen, mehrere Elemente zu übernehmen, wie z. B. Kleinstädte und Businesscenter, herrscht in den anderen Metropolen die monofunktionale Suburbanisierung des Wohnens vor. Im Rahmen der theoretisch diskutierten Faktoren wie der Produktion und Transformation von Räumen und ihre Vernetzung kann behauptet werden, dass die Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen eher die Reproduktion der globalen Räume darstellt, als eine Vernetzung der selben.

In Bezug auf die Privatisierung des öffentlichen Raumes

Was ist der Unterschied zwischen „gated community" und einer normalen Stadt? Die Blöcke oder die Viertel sind privat. Jedes Gebäude ist geschlossen und privat, sei es bewacht oder nicht, dies macht keinen großen Unterschied in seiner Beziehung zur Stadtumgebung. Der Unterschied wird durch den Fassaden oder andersartiger Abgrenzungen von der Umgebung gemacht. Die geschlossenen Viertel verändern das Stadtbild dadurch, dass sie Einrichtungen einschließen, die normalerweise von der Stadt zur öffentlichen Nutzung angeboten werden; wie Parks oder Freizeitanlagen. Im Gegensatz zu den öffentlichen Einrichtungen verkehren hier gleiche soziale Schichten oder bestimmte Gruppen miteinander unter Ausschluss der restlichen Gesellschaft. Hierbei ist der Maßstab oder die Größe wichtig, da hiervon der Anteil des von der Umgebung isolierten Raumes abhängt, ebenso die Aktivitäten, die eingeschlossen werden, um den Kontakt nach außen zu ersetzen. Die Einkaufszentren oder „shopping malls", schließen das Handelsleben der Straße in kontrollierten Bereichen ein, wobei ebenfalls einige Sozialgruppen ausgegliedert werden.

Wo verbleibt dann die Stadt? Wo bleibt ihre Bedeutung als Austausch- und Zusammenkunfts- Ort? Wo verbleibt sie als Raum des Konfliktes zwischen Gruppen und Ideen? Ist diese Art von Konflikt so negativ? Kommen wir zur eingemauerten Stadt des Mittelalters zurück? Ist die Stadt als Lebensraum so unerwünscht geworden? Sind die „gated communities" eine verschleierte Suche nach einer neuen Art von Stadt? Als erscheinende Strukturen stellen sie eine Rebellion gegen der heutigen Stadt dar. Lohnt es sich weiterhin in die physische Struktur der Begrenzungen von organischen Formen und „cul de sacs" zu vertiefen, um die realen Beweggründe der städtischen Bevölkerung zu verstehen? Innerhalb dieses Kontextes haben die Bau- und Immobilienfirmen eine weitere Marktnische gefunden. Die Frage, die noch zu beantworten ist, ist ob die Produktqualität tatsächlich den Bedürfnissen der Konsumenten entspricht. Bis diese Fragen eine Antwort finden, werden die geschlossenen Wohnviertel weiterhin beträchtliche Bereiche der Metropolen einnehmen.

Homogenisierung der metropolitanen Strukturen

Die Einbindung der lateinamerikanischen Metropolen in das Netz globaler Kapital-, Handels- und Informationsströme, ist von unterschiedlicher Quantität und Qualität gewesen (siehe Punkt 2.4.7). Laut Sassen trägt die Globalisierung zu einer neuen partiellen urbanen Räumlichkeit bei, in welche nur Teile der Städte

einbezogen werden, in denen globale Infrastrukturen gebaut werden. In diesem Zusammenhang hat die Globalisierung einerseits zu einer weltweiten Homogenisierung bestimmter globaler Infrastrukturen beigetragen, ebenso zur Zunahme der Kluft zwischen arm und reich in den Städten. Die lateinamerikanische Stadt ist schon vor dem Diskurs der Globalisierung eine duale Stadt mit Präsenz von informellen Märkten und sozialer Segregation (Sassen in Punkt 1.3.1.3) gewesen. Dank der Globalisierung gehören diese Konzepte immer öfter zu den Diskursen der US-amerikanischen und europäischen Städten. Während in den lateinamerikanischen Städten bestimmte Elemente der US-amerikanischen und europäischen Städte übernommen werden, übernehmen diese Problematiken der lateinamerikanischen und überhaupt der Städte der Entwicklungsländer. Bezüglich der Frage der möglichen Homogenisierung der städtischen Strukturen im Rahmen der Globalisierung, muss man eine weitere Frage anschließen: In welcher Richtung geschieht diese Homogenisierung?

Wenn die lateinamerikanischen Metropolen zum Teil manche Elemente und Strukturen der europäischen oder US-amerikanischen Städte übernehmen, bedeutet das noch nicht, dass sie unbedingt ähnlichen Entwicklungsprozessen folgen. Dafür stehen diese Städte unter zu unterschiedlichen politischen und kulturellen Rahmenbedingungen sowie wirtschaftlichen, sozialen und Umweltproblemen. Diese sollten nicht als Hindernisse für eine nachhaltige Entwicklung der lateinamerikanischen Metropolen gesehen werden. Vielmehr bilden sie eine Herausforderung, um ihre Probleme zu analysieren und ihre Eigenschaften zu erkennen. Auf dieser Basis sollen die Lösungen gefunden werden, ohne einfach den Entwicklungspfaden anderer Gesellschaften zu folgen: Bis heute hat dies nur wenig zur Lösung der eigentlichen Probleme beigetragen. Es ist wichtig eine Antwort dazu finden, bevor die Entwicklungsländer weiter versuchen, den Entwicklungspfaden von US- Amerika und Europa zu folgen.

Homogenisierung und Suburbanisierung

Die Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen charakterisiert sich durch ihre Tendenz zur Suburbanisierung der sozialen Ober- und Mittelschichten in sehr niedrigen Dichten und immer weiter von der Kernstadt entfernter.

Der Suburbanisierungsprozess in den verschiedenen lateinamerikanischen Metropolen zeigt, wie der Diskurs der weltweiten Homogenisierung der metropolitanen Strukturen Dank des Einflusses der Globalisierung dazu neigt, tiefere Prozesse zu verbergen. Über den „Globalen Infrastrukturen“ steht ihre lokale Interpretation. In diesem Zusammenhang ist es notwendig die Homogenisierung von Infrastrukturen wie „shopping malls“ oder „gated communities“ genau zu betrachten, um ihren Einfluss auf die kulturelle Umgebung, in der sie eingefügt werden, zu verstehen, wie auch die strukturellen Veränderungen, welche sie verursachen.

Wenn man die Karten der globalen Wirtschaft und die des weltweiten Konsums der global verbreiteten Güter und Dienstleistungen vergleicht, stellt man fest, dass diese zwei Karten nicht übereinstimmen. Die „Divergence of production and convergence of consumtion“ (Potter in Punkt 2.1.1.1) führt zu einer fragmentierten Produktion der Räume (Soja in Punkt 1.3.1.2) und zu einer sozial ungleichen Entwicklung. Im Fall der lateinamerikanischen Metropolen wird der Raum vorwiegend als Konsumort geschaffen: der Konsum eines Lebensstils in den „gated communities“, die von Konsuminfrastrukturen wie „shopping malls“ umgeben sind.

4.2.1 Herausforderungen und Empfehlungen zur Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen

Die Herausforderung ihrer Regulierung

Die Stadt wird von den politischen Entscheidungen und denen der Gesellschaft transformiert. In diesem Zusammenhang besteht die größte Herausforderung der lateinamerikanischen Metropolen darin, aus der Fähigkeit des Staates, eine neue Rolle in der Regulierung der städtischen Prozesse zu entwickeln. Welche Werkzeuge bleiben der Stadt für eine gute Regierungsführung und welche muss man neu schaffen?

„The question of cooperation on a larger scale level, or the installation of some kind of metropolitan government is not just an issue for huge Chinese or Indian Cities, but also an important issue in Indonesia and many African and latin American countries."[II]

In diesem Zusammenhang ist das Projekt MPR in Bogotá ein Beispiel, wie man sich dem Thema Stadt – Region und ihrer Verwaltung und Planung nähern kann. Auch wenn viele Fragen offen bleiben, wie z. B. das regionale Wachstumsmuster, welchem Bogotá folgen sollte, ist es ein erster Schritt, um das Interesse der verschiedenen staatlichen Instanzen die Stadt und ihre Region zu planen zu erwecken.

Vernetzung und neue Technologien

Vernetzung, schnelle Verbindungen und Kommunikation gehören heutzutage zu den größten Herausforderungen der Metropolen. Aber diese technologischen Fortschritte scheinen nicht zu einer ausgeglichenen sozialen Entwicklung beigetragen zu haben. Der zweite Teil der Arbeit zeigt, dass die globalen Städte die gleichen Segregationsmuster und sozialen Ungleichheiten wie die Metropolen der Entwicklungsländer aufweisen. Es ist wichtig zu verstehen, welche die realen Folgen dieser Fortschritte auf die Metropolen und ihre gesamte Bevölkerung sind und wie sie zur Verbesserung der Lebensbedingungen dieser Bevölkerung der lateinamerikanischen Metropolen beitragen können.

Vernetzung mit der Umgebung

Projekte von Kleinstädten wie Nordelta (Buenos Aires) wurden nach der Idee der New Towns der 1960er Jahren geplant, wurden aber in private Siedlungen verwandelt. Statt eine offenen Stadt außerhalb der Reichweite der Kernstadt zu sein, sind solche globalisierte private Kleinstädte von der Kernstadt abhängig.[III] Die regionale Vernetzung und die Bildung neuer Zentren basierte Mitte des 20 Jh. in Europa auf politischen und ideologischen Gründen. Die heutigen privaten Kleinstädte entsprechen den Politiken privater Unternehmen und Interessen der Immobilienfirmen, d.h. des Marktes. Diese abgeschotteten Siedlungen sind mit der Kernstadt und der Welt verbunden, aber von ihrem eigenen Umfeld getrennt. Eine der größten Herausforderungen liegt darin, diese Art von Projekten in ihre Umgebung sozial, wirtschaftlich und räumlich zu integrieren.

Artikulation von Theorie und Praxis

Um das Thema der vorliegenden Arbeit anzugehen, wurden mehrere Konzepte und Begriffe studiert. Aus der Analyse kann man zwei Wege ableiten, welche die Lücken letzterer Konzepte zeigen. Der erste Weg ist der Versuch solche Konzepte praktisch zu übernehmen, in der Hoffnung, dass, wenn eine lateinamerikanische Stadt z.B. globale Stadt oder „Regional City" genannt wird deren Entwicklungspfade denen von Städten entwickelter Länder ähneln. Der zweite Weg besteht in der Analyse oder Beschreibung der Prozesse der lateinamerikanischen Städte anhand

II Ebd.
III vgl.http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias_24_2.htm

der in der Arbeit genannten Konzepte. Beide Wege führen zu der Notwendigkeit mit diesen Konzepten kritisch umzugehen und geeignete Konzepte zu schaffen, welche die lateinamerikanischen Städte, ihre Gesellschaften, Prozesse und Herausforderungen genauer beschreiben.
Es ist darauf zu achten, wie Modelle und Theorien mit der Realität konfrontiert werden, damit die entstehenden Planungspolitiken nicht fehlschlagen. Es ist wichtig Ebenen zu schaffen, auf welchen Theorie und Akademie die Realität treffen. Auch wenn die Metropolen verschiedener Kontinente ähnlichen Trends folgen, unterscheiden sich die Ursachen und die entstandenen Probleme.

„The question is whether urban managment can be effective everywhere in the same way? I do not belive that. I agree with Rabinovitsch (1999) that we have to look for tailor-made solutions, even when the issues are quite similar and we know they have been tackled successfully elsewhere."[IV]

Die Rolle des privaten Sektors
Eine der größten Herausforderungen ist es den privaten Sektor in die Stadtplanung und die städtischen Prozesse zu involvieren. Dieses Thema ist im lateinamerikanischen Kontext sehr wichtig, da der Staat über geringe Ressourcen verfügt, um Infrastruktur zu bauen. Der private Sektor und die Stadtplanung müssen sich treffen, damit ersterer zur nachhaltigen Entwicklung beiträgt und nicht räumliche Fragmentierung und soziale Segregation erzeugt.

4.3 Zum allgemeinen Diskurs der Homogenisierung von städtischen Strukturen

Die drei Hauptziele der theoretischen Teile (Teil 1 und 2) dieser Arbeit waren: erstens die Revision der Diskurse der Globalisierung und ihres Einflusses auf die städtischen Strukturen, insbesondere die weltweite Homogenisierung der globalen Infrastrukturen. Zweitens die Bestätigung, dass verallgemeinerte Begriffe, Diskurse und Theorien, die Suburbanisierung der lateinamerikanischen Metropolen nicht erklären, und drittens: im empirischen Teil (Teil 3) die Beziehung zwischen Globalisierung und Suburbanisierung in Bogotá klarzustellen.
Hierzu wurden im ersten Teil die Urbanisierungstheorien und Prozesse in drei Kulturräumen, nämlich Europa, Lateinamerika und US-Amerika dargestellt, um die Geschichte und die städtischen Transformationen dieser drei Kulturräume zu verstehen und zu unterscheiden. Anschließend wurden die Diskurse über die Globalisierung und ihres Einflusses auf die städtischen Strukturen präsentiert, um deren Verknüpfungen mit der Suburbanisierung klarzustellen. Der letzte Schritt dieses theoretischen Teiles war, sich mit einer bestimmten Art der Transformation des städtischen Raumes zu beschäftigen: ihre Privatisierung bis zur untersten Ebene des Wohnens.
Nach der Konfrontation dieser drei Schritte mit Studien über die lateinamerikanischen Metropolen und nach der empirischen Analyse von Bogotá lässt sich zum ersten Teil der Arbeit folgendes ableiten:
Jede Gesellschaft produziert und transformiert ihren eigenen Raum. Diese Transformationen sind geschichtlich verbunden. Die Transformationen geschehen auf verschiedenen Ebenen (Siehe Lefebvre Punkte 1.2.3.3 und 1.2.3.4). Je nach den Verknüpfungen der Ebenen miteinander wird der Raum in den verschiedenen Gesellschaften unterschiedlich transformiert.
Es existieren Verknüpfungen zwischen den Ebenen, welche in den verschiedenen Gesellschaften gleich sind; wie z. B die Verknüpfung zwischen Privatisierung und Ökonomie sowie Absonderung von Staat und Stadt. Man darf aber nicht vergessen, dass dies nur ein Teil der Verknüpfungen ist. Aus dieser Sicht entspricht die Homogenisierung von Stadtstrukturen erstens nur den Transformationen bestimmter Verknüpfungen und zweitens, geschieht dies durch

IV Dijk,Managing cities in developing countries: The theory and practice of urban management, 26.

die Verknüpfungen jeder Gesellschaft, wodurch wiederum neue räumliche Transformationen entstehen. Hier liegt auch die Schwierigkeit geeignete Modelle oder allgemeine Theorien der Stadtentwicklung und überhaupt des Raumes zu schaffen, da jedes Modell oder jede Theorie nur einen Teil der Realität der Verknüpfungen darstellt. Diese Darstellungen können teilweise zum Verständnis bestimmter Tendenzen wie z.B. Segregationsmuster, sozioökonomische Polarisierung, Dezentralisierung usw. beitragen. Die Problematik entsteht, wenn sie von einer Gesellschaft übernommen werden, ohne dabei ihre eigenen Verknüpfungen zu berücksichtigen.

Zu den Begriffen Konzepte und Modelle

Im Rahmen der Globalisierung werden mehrere Begriffe benutzt wie: globale Stadt, Stadtregion, Metropole, Metropolitan Area, Metropolitan Region, Netze, urbane Netze, Knoten, Raum der Flüsse usw. Die Vielfalt der Begriffe erschwert die Unterscheidung, welche Begriffe funktionale und welche morphologische Charakteristiken der Städte einbeziehen. Das Verständnis der Begriffe ist zu verwirrend, um sie direkt auf die lateinamerikanische Städte zu übertragen, ohne die Begriffe vorher in Frage gestellt zu haben. Dieses spiegelt sich auch in der vorliegenden Arbeit wider, bei welcher die erste Herausforderung war, Bogotá richtig zu benennen d.h als Stadt? Metropole? Megastadt?

Wenn man heutzutage über die Stadt spricht, bezieht sich dieser Begriff auf eine verstädterte Agglomeration, welche mehrere administrative Grenzen überschreitet. Auch Begriffe wie Metropole oder Megastadt überschreiten die Grenzen der Kernstadt und umliegende Gemeinden. Die Benennung einer Region darf nicht der Weg sein, um verwischte und unklaren administrativen Grenzen einzubeziehen, anstatt sich klar mit Dynamiken und Problematiken zu beschäftigen, welche die heutigen Städte, Metropolen, Megastädte und ihre Umgebungen aufweisen. Jeder Begriff beinhaltet nach Einsatz eine Interpretation, eine Definition und eine Absicht (wie z.B. in der Wirtschaft, Planung, Wissenschaft usw.)

Weiterhin erschwert sich die Definition der Stadt dadurch, dass diese kein statisches Objekt ist, sondern ständig von der Gesellschaft transformiert wird. Jeder Begriff ist eine Repräsentation eines Teiles ihrer Realität.

Zwischen Verstädterung und Urbanisierung

Dass diese Arbeit auf Deutsch geschrieben wurde, hat die Unterscheidung zwischen den Charakteristiken der Verstädterung und der Urbanisierung vereinfacht. Der Begriff „Urbanisierung“ wird in verschiedene Sprachen wie Spanisch „Urbanización“ oder Englisch „Urbanization“ oder „Urbanisation“ weltweit für unterschiedliche Zwecke benutzt wie z.B.: statistisch für die Urbanisierungsgrade der Länder, räumlich für die Urbanisierung eines Gebietes und im Spanischen (im Fall von Kolumbien) sogar für die private Entwicklung von Wohnsiedlungen „Urbanización“. In diesem Zusammenhang ist es jeweils notwendig die Charakteristiken der Urbanisierung klarzustellen, wenn man z.B. die Urbanisierungsgrade von verschiedenen Ländern vergleicht.

Der Städtevergleich in Teil 1 zeigt jedoch, dass die regionale Vernetzung der Kernstadt zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung beiträgt.

Die Städte, welche höhere BIPs und „Quality of Life Indexes“ zeigen, gehören zu entwickelten Ländern in Europa, US-Amerika und Asien. In diesem Zusammenhang zeigt sich die Verbindung zu der Diskussion zwischen Urbanisierung und Verstädterung. Die Diskussion der Urbanisierung sollte im Vordergrund der Diskussion der Dezentralisierung der Kernstadt stehen: Geht es darum die Stadt zu dezentralisieren oder die Region zu urbanisieren? Die erste Frage geht von einem zentralisierenden Ausgangspunkt aus; „die Stadt“, die Zweite geht von einem ausgleichenden Punkt aus „das Urbane“.

Es zeigt sich die Notwendigkeit, sich in Lateinamerika mit dem Word „das Urbane“ als Definition und Konzept zu beschäftigen.

Die Rolle der Architektur und die Stadtplanung

Der Sinn der vorliegenden Arbeit war es verschiedene Diskurse und Theorien zur Stadtentwicklung im Rahmen der Globalisierung darzustellen, Zusammenhänge zu finden und sie mit der Realität zu konfrontieren. Dies ist eine Aufgabe, die mehr Fragen erzeugt, als im Rahmen der Arbeit beantwortet werden können. Zum Abschluss bleibt weiterhin eine Frage offen: Wie kann man Urbanität schaffen? Auf der Suche nach Material für den theoretischen Teil, als auch für die empirische Studie musste diese Arbeit auf Theorien und Diskurse anderer Disziplinen, von Geographie, über Wirtschaft bis zu Soziologie zurückgreifen. Es ist notwendig die aktuelle Rolle der Architekten und Stadtplaner zu beleben. Wie im Text nachzuvollziehen ist, wird ihre Rolle auf die eines Auftragsempfängers begrenzt. Wo ist ihre Rolle als Denker und Erzeuger neuer Konzepte geblieben? Wenn die Suburbanisierung des Wohnens in „gated communities" amerikanischer Art eines der auffälligsten Merkmale der postindustriellen Stadtentwicklung im Rahmen der Globalisierung ist, heißt dies nicht, dass kein Spielraum für neue Vorschläge vorhanden ist. Es zeigt im Gegenteil die Notwendigkeit neue Konzepte und Vorschläge zu entwickeln. Welche Rolle spielen Architektur, Städtebau und Stadtplanung in der postmodernen Gesellschaft?

Literatur Teil 1

Baccini Peter und Oswald Franz (1998): Netzstadt transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme Ergebnisse aus dem ETH - Forschungsprojekt Synoikos - Nachhaltigkeit und urbane Gestaltung im Raum Kreuzung Schweizer Mittelland, Zürich.

Bähr Jürgen und Jürgens Ulrich (2005): Stadtgeographie II: Regionale Stadtgeographie, Das Geographische Seminar, Westermann, Braunschweig.

Bähr Jürgen und Mertins Günter (1995): Die lateinamerikanische Gross - Stadt: Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Benevolo Leonardo (1986): Die Geschichte der Stadt, Campus-Verlag, Frankfurt.

Bronger, Dirk (2004): Metropolen, Megastädte, Global Cities und die Metropolisierung der Erde, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Bruegmann Robert (2005): Sprawl: a compact history, University of Chicago Press, Chicago.

Burnet Richard (2006): Cities, Architecture and Society, Band 1, Marsilio, Venedig.

Calthorpe Peter und Fulton William (2001): The regional city planning for the end of sprawl, Island Press, Washington, D.C.

Carneiro, Robert (1970): A theory of the origin of the state, Science 21 169: 733-38.

Doxiadis Constantinos A. (1968): Ekistics: an introduction to the science of human settlements, Oxford University Press, New York.

Duany Andres, Plater-Zyberk Elizabeth und Speck Jeff (2000): Suburban nation: the rise of sprawl and the decline of the American Dream, North Point Press, New York.

Fassmann, Heinz (2004): Stadtgeographie I: Allgemeine Stadtgeographie, Das geographische Seminar, Westermann, Braunschweig.

Gilbert Alan (1998): The Latin American city, Latin America Bureau, London, New York.

Harvey David (1985): The urbanization of capital studies in the history and theory of capitalist urbanization, Johns Hopkins University Press, Baltimore, Md.

Hawley Amos H. (1971): Urban society: An ecological approach, Ronald Pr., New York.

Hillier Bill und Hanson Julienne (2003): The social logic of space, Cambridge University Press, Cambridge

Heineberg Heinz (2006): Grundriss Allgemeine Geographie Stadtgeographie, Schöningh, Paderborn.

Koolhaas Rem, Mau Bruce, Sigler Jennifer und Werlemann Hans (1995): Small, Medium, Large, Extra-large, 010 Publishers, Monacelli Press, Rotterdam, New York.

Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia und Obrist Hans-Ulrich (2000): Mutations Arc en rêve centre d'architecture ACTAR, Bordeaux, Barcelona.

Krätke Stefan (1995): Stadt - Raum – Ökonomie: Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie, Birkhäuser, Basel.

Martens, Ekkehard (2000): Ich denke, also bin ich Grundtexte der Philosophie, Beck, München.

Mumford Lewis (1961): The city in history: its origins, its transformations, and its prospects, Harcourt Brace Jovanovich, San Diego.

Muxí Zaida (2004): La arquitectura de la ciudad global, Gustavo Gili, Barcelona.

MVRDV, NRW - Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf (2002): RheinRuhrCity: die Unentdeckte Metropole = the hidden metropolis: the Regionmaker, Hatje Cantz Publishers, Ostfildern-Ruit.

Pacione Michael (2005): Urban geography: a global perspective, Routledge, London, New York.

Parnreiter Christof (2007): Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, Sozialgeographische Bibliothek, Band 7, Franz Steiner Verlag, Stuttgart.

Portugali Juval (1980): Distribution, allocation, social structure, and spatial form: elements of planning theory, Pergamon Press, Oxford; Elmsford, N.Y.

—— (2000): Self-organization and the city, Springer series in synergetics, Springer, Berlin, New York.

Sassen Saskia (1994): Cities in a world economy, Sociology for a new century, Pine Forge Press, Thousand Oaks, California; London.

—— (2001): The global city: New York, London, Tokyo, Princeton University Press, Princeton, N.J.

Saunders William S. (2005): Sprawl and suburbia: a Harvard design magazine reader, Harvard design magazine readers; Band 2, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Schmidt Christian (2005): Stadt, Raum und Gesellschaft, Sozialgeographische Bibliothek, Band 1, Geographie, Franz Steiner Verlag, München.

Sieverts Thomas (1997): Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Bauwelt Fundamente, Band 118, Vieweg, Braunschweig.

Simmonds R. und Hack G. (1999): Global city regions: their emerging forms, E and FN Spon, New York.

Soja Edward (2000): Postmetropolis critical studies of cities and regions, Blackwell, Oxford.

Sudjic Deyan und Sayer Philip (1992): The 100 mile city, A. Deutsch, London.

Susteren Arjen van (2005): Metropolitan World Atlas, O10 Publishers, Rotterdam.

Xaveer de Geyter Architecten, Bekaert Geert, Boeck Lieven de und de Singel Kunstcentrum (2002): After-sprawl: research for the contemporary city, NAI Publishers; de Singel; Available in North South and Central America through D.A.P. Distributed Art Publishers Inc., Rotterdam, Antwerpen, New York, London.

Treuner Peter (1995): Handwörterbuch der Raumordnung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, ARL, Hannover.

Elektronische Dokumente:

Mertins Günter. „Städtsiche Entwicklung im globalen Bereich: Verstädterung / Urbanisierung." URL: http://www.berlin-institut.org/pages/buehne/buehne_urbanisierung_mertins_mensch.html (abgerufen am 16 Oktober 2006)

Top cities, 2007 URL: http://geography.about.com/library/weekly/aa011201a.htm, (abgerufen am 18 März 2009)

CIA Factbook, URL: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/ (abgerufen am 1 Juni 2006)

Citymayors, URL http://www.citymayors.com/business/eurocities_gdp.html (abgerufen am 1 Juni 2006)

Metropolis, Estudios sobre Regiones Metropolitanas URL: http://www.metropolis.org/index.php?action=mostrar_contenido&id_seccion=88&template=interior (abgerufen am 1 Juni 2006)

United Nations, Department of Economic and social Affairs, Population Division, Urban Agglomerations 2003

United Nations Statistic Division URL: http://unstats.un.org/unsd/default.htm (abgerufen am 1 juni 2006)

UN- Habitat, Global Urban Indicators, URL http://ww2.unhabitat.org/programmes/guo/guo_indicators.asp (abgerufen am 1 Juni 2006)

Persönliche Interwievs

Roa Oscar A., Universidad Externado de Colombia, April 2008

Literatur Teil 2

Bähr Jürgen und Jürgens Ulrich (2005): Stadtgeographie II: Regionale Stadtgeographie, Das Geographische Seminar, Westermann, Braunschweig.

Bähr Jürgen und Mertins Günter (1995): Die lateinamerikanische Großstadt: Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Barton Jonathan R. (1997): A political geography of Latin America, Routledge, London, New York.

Caldeira Teresa Pires do Rio und Solans Claudia (2007): Ciudad de muros, Serie Culturas., Gedisa, Barcelona.

Champion A. G. und Graeme Hugo (2004): New forms of urbanization: beyond the urban-rural dichotomy, Ashgate, Aldershot, Hants, Burlington.

Drakakis-Smith D. W. (1986): Urbanisation in the developing world, Croom Helm, London, Dover.

—— (2000): Third world cities, Routledge, London, New York.

Fassmann Heinz (2004): Stadtgeographie I: Allgemeine Stadtgeographie, Das geographische Seminar, Westermann, Braunschweig.

Gilbert Alan (1998): The Latin American city, Latin America Bureau, London, New York.

Goncalves Maria Flora, Brandao Carlos Antonio und Galvao Antonio Carlos (2003): Regioes e Ciudades, Ciudades nas Regioes, Editora Unesp, Sao Paulo.

Gugler Josef (1996): The urban transformation of the developing world, Oxford University Press, Oxford.

Gutman Margarita und Hardoy Jorge Enrique (1992): Buenos Aires: historia urbana del Area Metropolitana, Colección Ciudades de Iberoamérica, Editorial MAPFRE, Madrid.

Hardoy, Jorge Enrique (1975): Urbanization in Latin America: approaches and issues / edited and with a pref. by Jorge E. Hardoy, Anchor Books, Garden City, N.Y.

Heineberg Heinz (2006): Grundriss Allgemeine Geographie Stadtgeographie, Schöningh, Paderborn.

Jacobs Jane (2002): The death and life of great American cities, Random House, New York.

Kasandra Johnund Grensahw, Edward. (1991) „Third World Urbanization: Dimensions, Theories and determinants." Annual Review of Sociology 17: 467-501.

Krätke Stefan (1995): Stadt - Raum – Ökonomie: Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie, Birkhäuser, Basel.

Lipton, Michael (1977): Why poor people stay poor a study of urban bias in world development, Temple Smith, London.

Meyer Regina, M Prosperi Grostein Marta Dora und Biderman Ciro (2004): Sao Paulo Metropole, EDUSP Imprensa Oficial, Sao Paulo

Mumford Lewis (1961): The city in history: its origins, its transformations, and its prospects, Harcourt Brace Jovanovich, San Diego.

Muxí, Zaida (2004): La arquitectura de la ciudad global, Gustavo Gili, Barcelona.

Pacione Michael (2005): Urban geography: a global perspective, Routledge, London, New York.

Parnreiter Christof (2007): Historische Geographien, verräumlichte Geschichte: Mexiko City und das mexikanische Städtenetz von der Industrialisierung bis zur Globalisierung, Sozialgeographische Bibliothek, Band 7, Franz Steiner Verlag, Stuttgart.

Plöger Jörg (2006): Die nachträglich abgeschotteten Nachbarschaften in Lima (Peru) eine Analyse sozialräumlicher Kontrollmassnahmen im Kontext zunehmender Unsicherheiten, Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Kiel, Kiel.

Potter Robert B. (2000): The urban Caribbean in an era of global change, Ashgate, Aldershot, Hants, England ; Burlington, Vt

Sassen Saskia (1994): Cities in a world economy, Sociology for a new century, Pine Forge Press, Thousand Oaks, Calif.; London.

—— (2001): The global city: New York, London, Tokyo, Princeton University Press, Princeton, N.J.

Sawers Larry und Tabb, William K. (1984): Sunbelt/snowbelt: urban development and regional restructuring, Oxford University Press, New York.

Schmidt Christian (2005): Stadt, Raum und Gesellschaft, Sozialgeographische Bibliothek, Band 1, Geographie, Franz Steiner Verlag, München.

Segre Roberto (1975): América Latina en su arquitectura, Siglo Veintiuno, México.

Stewig Reinhard (1983): Die Stadt in Industrie- und Entwicklungsländern, Ferdinand Schöningh, Paderborn.

Williams Jhon (2006): Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: De la dependencia a la globalización, SERIE, Trabajos en Geografía, Bogotá.

Elektronische Dokumente:

Borsdorf Axel. „Los mega-diseños residenciales vallados en las periferias de las metrópolis latinoamericanas y el advenimiento de un nuevo concepto de ciudad. Alcances en base al caso de Santiago de Chile." In: Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 2005. URL: http://images.google.com/imgres?imgurl=http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-03_archivos/image004.jpg&imgrefurl=http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-03.htm&h=684&w=939&sz=95&hl=de&start=20&um=1&tbnid=_fREjCUb_6tiyM:&tbnh=108&tbnw=148&prev=/images%3Fq%3DSao%2BPaulo%2Bwohnkomplexe%26start%3D18%26ndsp%3D18%26svnum%3D10%26um%3D1%26hl%3Dde%26client%3Dsafari%26rls%3Dde-de%26sa%3DN (abgerufen am 14 Dezember 2007)

Briano Luis Esteban, Fritzsche Federico Javier und Vio Marcela Laura. „El lugar de la industria: Los parques industriales en la reestructuración productiva y territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires." In EURE (Santiago), 109-35, 2003. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612003008600006&script=sci_arttext (abgerufen am 14 Dezember 2007)

Campolina Diniz Clélio und Campolina Bernardo. „A região metropolitana de São Paulo: ree struturacao, re-espacializaçao e novas funções." In EURE (Santiago), 27-43, 2007. URL: http://%3chttp://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000100002&lng=es&nrm=iso%3E (abgerufen am 14 Dezember 2007)

Chion Miriam. „Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX." In EURE (Santiago), 71-87, 2002. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0250-71612002008500005&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Ciccorella Pablo. „Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa." In EURE (Santiago), 5.27, 1999. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600001 (abgerufen am 18 März 2009)

Daher Antonio. „Regiones metropolitanas binacionales en el Mercosur." In EURE (Santiago), 103-22, 2000. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007800005 (abgerufen am 18 März 2009)

de Mattos Carlos „Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo." In EURE (Santiago), 29-56, 1999. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71611999007600002&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

——. 2001. Metropolización y suburbanización. In EURE (Santiago), URL: http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/196/19608001.pdf (abgerufen am 18 März 2009)

——. „Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?" In EURE (Santiago), 5-10, 2002. URL: http://www.highbeam.com/EURE-Revista+Latinoamericana+de+Estudios+Urbanos+Regionales/publications.aspx?date=200212 (abgerufen am 18 März 2009)

Gobierno de la Ciudad de Buenos, 2001 Plan Urbano Ambiental Documento final, Buenos Aires. URL: http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento_obras/copua/plan_urbano_ambiental.php (abgerufen am 18 März 2009)

Ducci María Elena. „Santiago, ¿una mancha de aceite sin fin?¿Qué pasa con la población cuando la ciudad crece indiscriminadamente?" In EURE (Santiago), 85-94, 1998. URL: http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/196/19607205.pdf (abgerufen am 18 März 2009)

——. „ Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana." In EURE (Santiago), 5-24, 2000. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612000007900001&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

——. „Área urbana de Santiago 1991-2000: expansión de la industria y la vivienda." In EURE (Santiago), 187-207, 2002. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612002008500010&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Gilbert Alan. „The mega-city in Latin America." edited by Alan Gilbert: United Nations University Press, 1996. URL: http://www.unu.edu/unupress/unupbooks/uu23me/uu23me00.htm (abgerufen am 5 März 2009)

Guerrero Rosa M. 2007 "Segregación Socio-urbana y representaciones sociales de inseguridad en dos comunas de Santiago de Chile." Representaciones Sociales, no. 3: 151-68. URL: http://www.culturayrs.org.mx/revista/num3/Guerrero.pdf (abgerufen am 18 März 2009)

Hidalgo Dattwlyer Rodrigo. "¿Se acabó el suelo en la gran ciudad?: Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile." In EURE (Santiago), *57-75*, 2007. URL: „¿Se acabó el suelo en la gran ciudad?: Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile (abgerufen am 18 März 2009)

Janoschka Michael. „El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización." In EURE (Santiago), 11-20, 2002. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002 (abgerufen am 18 März 2009)

——. „ Nordelta - Ciudad cerrada- El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires." In Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, 2003. URL: http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(121).htm (abgerufen am 14 Dezember 2007)

Janoschka Michael und Glaze Georg. „Urbanizaciones Cerradas: un modelo analítico." In Ciudades, 9-20, 2003. URL: http://www.geo.uni-frankfurt.de/ifh/Personen/wiss-mitarb/Janoschka/downloads/artikel-6_Ciudades.pdf (abgerufen am 5 März 2009)

Ludena Wiley. „Ciudad y patrones de asentamiento: Estructura urbana y tipologización para el caso de Lima." In EURE (Santiago), 37-59, 2006. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612006000100003&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Parnreiter Christof. „Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global." In EURE (Santiago), 89-119, 2002. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612002008500006&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

——. „Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de Ciudad de México y Santiago de Chile." In EURE (Santiago), 05-28, 2005. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612005009200001&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Ramirez Blanca. „Del funcionalismo industrial al de servicios: ¿la nueva utopía de la metrópoli postindustrial del valle de México?" In EURE (Santiago), 61-74, 2006. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612006000100004&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Shapira Prevot und Marie-France. „Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades." In EURE (Santiago), 31-50, 2002. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612002008500003&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Silva Adriana Bernardes da und Castillo Ricardo. „Dinámicas metropolitanas en la era de la globalización: la promoción inmobiliaria para empresas en la ciudad de São Paulo." In EURE (Santiago), 45-56, 2007. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612007000100003&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Stevens Andrewund Fracaroli Elisangela. „Sao Paulo's Alphaville gated community -an early answer to middle-class insecurit." 2007 In Citymayors. URL: http://www.citymayors.com/development/alphaville-sao-paulo.html (abgerufen am 5 März 2009)

Thullier Guy. „El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires." In EURE (Santiago), 5-20, 2005. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612005009300001&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Torres Horacio A. „Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990." In EURE (Santiago), 33-56, 2001. URL: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612001008000003&script=sci_arttext (abgerufen am 18 März 2009)

Literatur Teil 3

Arango Silvia (1990): Historia de la arquitectura en Colombia, Centro Editorial y Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Bushnell David (1993): The making of modern Colombia: a nation in spite of itself, Univ. of California Press, Berkeley.

Caldeira Teresa Pires do Rio und Solans Claudia (2007): Ciudad de muros, Serie Culturas., Gedisa, Barcelona.

D.C, C&M Ltda, Duarte Guterman y Cia. (2006): Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá. Bogotá

Gerard Martín und Ceballos Miguel. Bogotá: Anatomía de una transformación / Políticas de seguridad ciudadana 1995-2003. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2003.

Goueset Vincent (1998): Bogotá, nacimiento de una metrópoli: la originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX, Observatorio de Cultura Urbana: CENAC: Fedevivienda: IFEA: TM Editores, Bogotá.

Goueset Vincent, Cuervo, Luis Mauricio, Lulle, Thierry und Coing, Henri (2005): Hacer metrópolis, La Región Urbana de Bogotá de Cara al Siglo XXI, Universidad Externado de Colombia, Bogotá.

Marino Posada und Procálculo Prosis (2003): Articulación de los Plandes de Ordenamiento Territorial de los municipiods del Departamento de Cundinamarca y el diseno e implementación y puesta en marcha del sistema de información geográfica regional, Herausg. Gobernación de Cundinamarca, Bogotá

Mesclier Èvelyne (2005) in Hacer metrópolis, La Región Urbana de Bogotá de Cara al Siglo XXI. Herausg. Vincent Goueset, Luis Mauricio Cuervo, Thierry Lulle und Henri Coing, Universidad Externado de Colombia, Bogotá.

Molina Humberto (2003): Dinámica demográfica y estructura funcional de la región Bogotá-Cundinamarca 1973-2020, Herraug. Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca, Bogotá.

Morse Richard M. und Hardoy, Jorge Enrique (1992): Rethinking the Latin American city, Woodrow Wilson Center Press, Johns Hopkins University Press, Washington, D.C., Baltimore.

POT. „Plan de Ordenamiento Municipal." Herausg. Municipio de Cota, 2000.

——. „Plan de Ordenamiento Municipal." Herausg. Municipio de Chía, 2000.

——. „Plan de Ordenamiento Municipal." Herausg. Municipio de Cajicá, 2000.

——. „Plan de Ordenamiento Bogotá D.C." Herausg. Bogotá D.C, 2000.

Smith A. und Vega J. C. (2007): Observatorio del precio del suelo para el departamento de Cundinamarca. Universidad Externado de Colombia, Bogotá.

UNCRD und Mesa de Planificación Regional Bogotá - Cundinamarca (2005): De las Ciudades a las Regiones, Desarrollo regional Integrado en Bogotá - Cundinamarca. Band 1 und 2. Bogotá: Mesa de Planificación Regional Bogotá – Cundinamarca, UNCRD, Bogotá

Universidad de los Andes und Universidad Metropolitana de Caracas, (2007): La ciudad-región: el paisaje intermedio, Ediciones Uniandes, Bogotá.

Elektronische Dokumente

Bés Martin, Hernández Rafaél und Oliva Carlos. „Descentralización en Colombia: nuevos desafíos.1998." URL: http://www.iadb.org/regions/re3/codes1.htm#N_10_ (abgerufen am 1Februar 2009)

Cuervo Luis Mauricio. „Expansión metropolitana y globalización en Bogotá." In Observatorio de la economía Latinoamericana, 1999. URL: eumed.net/cursecon/ecolat/co/lmcg-bogo.doc (abgerufen am 6 März 2009)

DANE. "Departamento Administrativo Nacional de Estadística." 2008. URL: http://www.dane.gov.co/ (abgerufen am 14 Dezember 2007)

Gobernación de Cundinamarca, Oficina de Sistemas de Información, Análisis y estadísitcas, URL: http:// www planeacion.cundinamarca.gov.co/BancoConocimiento/V/vinculos_de_interes/vinculos_de_ interes.asp (abgerufen am 10 november 2008)

Hutchinson D. und Johnson M. R. (2002) Aristotle: Invitation to philosophy. URL: http://www.scribd.com/ doc/6052941/ARISTOTLE-Invitation-to-Philosophy 8abgerufen am 29 April 2009)

Datenbanken und statistische Daten

Coordenada Urbana, CAMACOL, Camara Colombiana de la Construcción, Base de vivienda para Bogotá y municipios aledanos, Bogotá 2008

IGAC, Instituto Geográfico Agistín Codazzi, Cuadros Catastrales Cajicá, Chía , Cota, Sopó, Zipaquirá, 1989, 1998, 2008, Bogotá

Persönliche Interwievs

Roa, Oscar A., Universidad Externado de Colombia, April 2008

Literatur Teil 4

Dijk Pieter van (2006): Managing cities in developing countries: The theory and practice of urban management, Edward Elgar, Cheltenham.