

*Wolfgang-Peter Zingel*

Assoziiertes Mitglied, Südasiens-Institut der Universität Heidelberg

## **Megastädte Südasien**

Vortrag, Seniorentreff in der Volkshochschule Ladenburg-Ilvesheim, 19. Januar 2018

ENTWURF - Stand: 28. Januar 2018

### **Einführung: Die große Stadt**

Seit dem Beginn dieses Jahrhunderts (lt. UN seit 2005) lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten, die meisten in Großstädten, viele in Millionenstädten, immer mehr in Megastädten.

Megastädte oder Megacities sind besonders große Städte. Das Wort leitet sich von dem Griechischen 'megas' ab, was groß heißt. Wenn man beim Griechischen bleiben würde, könnten wir auch Megapolis sagen. Früher hat man auch von Metropolen gesprochen, zu deutsch Mutterstadt.

Große Städte sind uns schon aus der Antike bekannt, wie etwa Rom, das schon damals mehr als eine Million Einwohner hatte. Es gab sie sogar in vorgeschichtlicher Zeit, und zwar ganz besonders in Südasien. Im Indusdal endete eine Jahrtausende dauernde Kultur bereits bevor die indogermanische Völkerwanderung Europa und Indien erreichte. Die bekanntesten dieser Städte wurden bei Harappa und Moenjo Daro gefunden. Sie waren akkurat aus Ziegeln gebaut. Es gab mehrstöckige Häuser, gepflasterte Straßen, die sich rechtwinklig kreuzten, eine Trinkwasserversorgung und Kanalisation, die wir heute in vielen Orten in Südasien vermissen.

Diese Kultur endete Mitte des zweiten Jahrtausends vor Christi. Schriftliche Überlieferungen gibt bis auf etliche Siegel nicht, jedenfalls keine längeren Texte. So spekulieren wir wenig über die Gründe ihres Untergangs. Die populärste Theorie, dass die Arier, hereinströmende Völker aus Zentralasien, sie vernichtet hätten, lässt sich nicht belegen. Eine zweite Theorie ist dem Zeitgeist geschuldet, nämlich dass es durch Raubbau der Wälder zu einer ökologischen Katastrophe gekommen wäre. Auch sie erscheint wenig realistisch, weil es sich um offensichtlich gut geregelte Staatswesen handelte. Eine dritte Theorie geht von einer Änderung der Lebensbedingungen aus, ausgelöst durch tektonische Bewegungen, die den mythischen dritten großen Strom Nordindiens, den Saraswati, die eigentliche Ader der 'Induskultur', immer mehr versiegen ließ und die Region ihrer wichtigsten Ressource, des Wassers beraubte. Wie man heute weiß, dauerte der Prozess des Niedergangs Jahrhunderte und war als die Arier kamen fast abgeschlossen.

Indien war in vor-kolonialer Zeit selten vereint. Es gab immer wieder große Residenzen der vielen Fürstentümer. Inwieweit wir von Stadtrepubliken wie in Europa sprechen können ist nicht klar, auch wenn vor allem Hindu-Nationalisten sie gerne beschwören. Wenn überhaupt, so gab es sie vor der Eroberung muslimischer Invasoren, die im achten Jahrhundert begann und ihre größte Ausdehnung ziemlich exakt 1.000 Jahre später erreichte, nur Jahrzehnte bevor die Briten ihre Territorialherrschaft begannen.

Die Versorgung großer Städte ist nicht nur ein administratives, sondern vor allem ein logistisches Problem. Bis ins 19. Jahrhundert war Transport in großem Umfang nur auf dem Wasserwege möglich. Der größte Teil Indiens liegt aber abseits der Küsten oder ganzjährig wasserführender Flüsse.

### **Megastädte: Fragen der Abgrenzung und Messung**

Von Megastädten begann man zu sprechen, als es immer mehr und größere Millionenstädte gab. Die Messlatte für Megastädte wurde immer höher gelegt: Erst waren es 5 Millionen, später 8 Millionen, heute sind es 10 Millionen Einwohner. 2014 gab es 28 Städte weltweit mit einer Bevölkerung von mehr als zehn Millionen.

Es fragt sich aber, was eine Stadt überhaupt ausmacht: Da ist zum einen die Abgrenzung zu einem Dorf, das sich durch eine geringe Einwohnerzahl und landwirtschaftliche Produktion geprägt ist. Städte haben in der Regel mehr als 10.000 Einwohner, Großstädte mehr als 100.000. Nahe beieinander liegende Städte bezeichnen wir als Konurbationen oder Stadtlandschaften. Es ist aber auch eine Frage der Verwaltung und der Politik. Die europäische Geschichte kennt freie Städte, die zugleich mächtige Staaten waren. In Deutschland haben wir gewählte Bürgermeister und

Gemeinderäte, die einige Macht haben. In anderen Ländern unterstehen sie einer zentralen Verwaltung. Ebenso unterschiedlich ist ihre finanzielle Freiheit, vor allem das Recht Steuern zu erheben. Städte können über ihre Stadtgrenzen hinauswachsen, anderswo umfassen sie große landwirtschaftlich genutzte Flächen. Kurzum: es ist gar nicht so einfach Städte international zu vergleichen. Ebenso problematisch sind historische Vergleiche.

Das lässt sich gut an Beispielen in unserer Umgebung erklären: Viele Stadtteile Mannheims oder Heidelbergs waren einst selbständige Gemeinden. Bei der letzten Gebietsreform wurde Ziegelhausen nach Heidelberg eingemeindet, während Eppelheim, Leimen und Dossenheim selbständig blieben. Neckarhausen kam zu Edingen, obwohl es von Ladenburg nur durch den Fluss getrennt ist. Unsere Metropolregion Rhein-Neckar mit ihren 2,3 Millionen Einwohnern umfasst weite ländliche Bereiche. Der Ballungsraum Mannheim-Ludwigshafen-Heidelberg mit den angrenzenden Städten und Städtchen hat vielleicht 1,2 Millionen Einwohner, Mannheim und Ludwigshafen allein gerade mal eine halbe Million.

Definitions- und Abgrenzungsprobleme haben wir überall auf der Welt, auch in Südasien. Listen, welche denn nun die größte Stadt sei, machen also nur wenig Sinn. Der indische Staat Kerala, am südwestlichen Ende des Subkontinents gelegen, gilt als das längste Dorf der Welt, mit 35 Millionen Einwohnern. Man fährt 600 km von einer Ortschaft in die nächste. Die chinesische Konurbation um Guanzhou, Shenzhen, Dongguan und Honkong, gilt als die größte der Welt, mit an die 50 Millionen Menschen. Ähnlich viele leben in Zentral-Japan oder um Mexiko City. Das Ruhrgebiet mit seinen 5,5 Millionen Menschen ist im Vergleich dazu wenig beeindruckend. Wenn man die Bevölkerungsdichte zu Grunde legt, wäre mit über 1.000 Menschen je Quadratkilometer der indische Staat Westbengalen eine Stadt mit mehr Einwohnern als Deutschland.

Was macht die asiatischen Riesenstädte so besonders? Delhi, die Hauptstadt Indiens, wo ich einst unser Institut vertreten durfte, hat offiziell um die 15 Millionen Einwohner, mit Städten ringsum sind es 25 Millionen. Damit liegt Delhi nach Angaben der UN weltweit an zweiter Stelle, gleich hinter Tokio. Die längste Buslinie Delhis ist über 100 Kilometer lang. Die neu gebaute U-Bahn beförderte binnen kürzester Zeit mehr als 1 Millionen Fahrgäste am Tag. Achtspurige Hauptverkehrsadern sind ständig verstopft. An den Ampeln hängen Uhren, die anzeigen, wie lange man auf Grün warten muss. Sie starten mit drei Minuten, weil es so lange dauert, bis die Kreuzung endlich frei wird.

In Mumbai (Bombay), der zweiten Stadt Indiens, das aus der Kolonialzeit ein Netz von Schnellbahnen besitzt, habe ich in einer Station 14 parallele Gleise gezählt. Ich habe etliche Züge verpasst, weil ich selbst auf den Trittbrettern und an den Fenstern keinen Halt hätte finden können. Als ich endlich ein halbwegs leeres Abteil fand, musste ich es gleich wieder verlassen, weil es ein Frauen-Abteil war. Es gibt sogar Frauen-Züge. Sonst hätten Frauen überhaupt keine Chance zur Arbeit zu kommen.

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

### **Wirtschaftliche, soziale und administrative Aspekte**

Bei Google Earth können Sie leicht sehen, dass die großen Städte ihre Bebauung weit über die Stadtgrenzen hinausgeschoben haben. Bei näherem Hinsehen, können sie aber auch die vielen Fabriken im weiten Umkreis um die Städte erkennen. Vor Ort erleben sie einen endlosen Strom von Pendlern, die zwei und mehr Stunden brauchen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Deshalb wohnen viele unter unsäglichsten Bedingungen in den Hunderten, oft kleinen Slums, die sich in unmittelbarer Nähe ansehnlicher Wohnviertel befinden. Nur so steht dort die Arbeitsleistung rund um die Uhr zur Verfügung und Arbeitgeber wie Arbeitnehmer sparen das Geld für den Transport, der sonst große Teile des Verdienstes verschlingen würde.

Gerade in hocharbeitsteiligen Ländern in Indien, wo jeder traditionell nicht nur weiß, was zu seinen Aufgaben, sondern fast noch mehr, was nicht zu seinen Aufgaben gehört, beschäftigt selbst die untere Mittelschicht noch Leute, um Arbeiten, die als rituell unrein gelten, verrichten zu lassen, oft stundenweise. Selbst im muslimischen Islamabad in Pakistan, war es für unseren Koch undenkbar die Wohnung zu putzen, trotz der angebotenen Extrabezahlung. Seine Küche hielt er stets sauber, aber da konnte ihn ja auch niemand sehen.

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

Das größte Problem sind aber die völlig unzureichenden städtischen Dienstleistungen wie Wasser, Abwasser, Müllabfuhr, Stromversorgung, öffentlicher Nahverkehr, Erziehung, Gesundheitswesen, oder öffentliche Sicherheit. Dazu eine unbeschreibliche Schadstoffbelastung der Luft und das tägliche Verkehrschaos. Delhi gilt heute als die Stadt mit der schlimmsten Luftverschmutzung.

### **Megastädte Südasiens**

Was sind nun die größten Megastädte Südasien und was haben sie gemeinsam?

Fünf Städte Südasiens haben mehr als zehn Millionen Einwohner: Delhi, Mumbai, Dhaka, Karachi und Kolkata. Es folgen Bangalore, Chennai (Madras), Lahore, Ahmedabad, Pune und Surat. Sie alle sind Gründungen der Kolonialmacht oder gelangten erst durch diese zu neuer Blüte:

Auf dem heutigen Stadgebiet Delhis gab es immer wieder Zentren großer Reiche. Als Delhi aber von den Briten zur neuen Hauptstadt ihres indischen Reiches gemacht wurde (1911) war es nur noch ein Abglanz einer großen Vergangenheit, ein Trümmerfeld, das sich vor den Toren der einstmals mächtigen und prächtigen Hauptstadt des Mogul-Reiches erstreckte. Lahore war ebenfalls einst eine Residenz der Moguln gewesen und später die Hauptstadt der Sikhs gewesen, bevor es als Hauptstadt der britisch-indischen Provinz Punjab zu neuer Blüte kam. Delhi hatte Kalkutta abgelöst, eine Gründung der Englischen Ostindischen Kompanie, die einst Indien erobert hatte, sich immer imperialer gebärdete und schließlich ihr Imperium kaum noch zusammenhalten konnte und von der britischen Krone übernommen werden musste. Kalkutta stieg zum zweiten Zentrum des britischen Kolonialreiches auf, bis die Briten ihre Hauptstadt nach Delhi verlegten. Anlässlich der Teilung Indiens wurden die Muslimen vertrieben, während Flüchtlinge aus den jetzt pakistanischen Gebieten, besonders Lahore, hereinströmten.

Mumbai entwickelte sich aus einigen Fischerdörfern auf einer Kette kleiner Inseln vor der Westküste Indiens. Zuerst von den Portugiesen erobert, gaben deren König 1661 die Inseln als Mitgift an die englische Krone, als seine Tochter Katharina von Braganza den englischen König Charles II heiratete. Bombay, wie es damals hieß, entwickelte sich zum größten britischen Hafen im arabischen Meer. Mit der Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 war der Seeweg nach Indien deutlich kürzer, wenn man Bombay und nicht mehr Kalkutta anlief. Es lag auch näher zu den neuen Besitzungen im Westen

Indiens. Mumbai ist heute die mit Abstand bedeutendste Industriestadt Indiens, geprägt von Unternehmerfamilien aus dem benachbarten Gujarat.

Kalkutta, die Hauptstadt Britisch Indiens bis 1911 und zweite Metropole des Empire (nach London), verlor mit der Teilung Indiens 1947 das Hinterland, das an Pakistan fiel und seit 1971 den Staat Bangladesch bildet. Kalkutta wurde zum Inbegriff des Verfalls, der Armut und des Elends und erholt sich nur langsam von diesem Stigma.

Dhaka, im Delta von Ganges und Brahmaputra gelegen, war einst die Hauptstadt Bengalens gewesen, hatte aber bereits viel von ihrem Glanz verloren, als europäische Handelsgesellschaften ihrer kleinen Handelsniederlassungen errichteten. Im 18. Jahrhundert kam es wie ganz Bengalen unter die Herrschaft der Briten und verlor jede Bedeutung an Kalkutta, bis man die Stadt zu Beginn des 20ten Jahrhunderts Hauptstadt der kurzlebigen Provinz Ostbengalen machte. Mit der Teilung Indiens und der Gründung Pakistans zogen viele Flüchtlinge nach Dhaka. Es wurde zur Hauptstadt der pakistanischen Provinz Ostbengalen/Ostpakistan. Nach dem Unabhängigkeitskrieg strömten weitere Millionen von Flüchtlingen nach Dhaka, das jetzt Hauptstadt des neuen Staates Bangladesch wurde. Die Stadt wächst jedes Jahr um eine halbe Millionen Einwohner. Sie ist Zentrum der boomenden Textilindustrie; Bangladesch hat sich innerhalb weniger Jahre zum nach China größten Exporteur von Bekleidung entwickelt.

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

Nur Delhi, Mumbai, Kolkata und Karachi sind Metropolen in dem Sinne, dass sich hier Gruppen aus allen Landesteilen finden. Dies gilt auch für Dhaka mit der Einschränkung, dass es eine (fast) reine bengalische Stadt ist. Die anderen Riesenstädte (auch Chennai/Madras, neben Delhi, Mumbai und Kolkata, eine der vier indischen Metropolen) sind eher von regionaler Bedeutung, und werden von der Ethnie ihres Bundesstaates bzw. ihrer Provinz geprägt. Dass die Stützpunkte der Kolonialmacht (Kolkata, Mumbai, Chennai/Madras, Karachi) am Meer liegen, verwundert nicht. Im Zuge des Ausbaus moderner Verkehrs- und Nachrichtentechnik konnten sich sekundäre Zentren im Landesinneren entwickeln. Standorte abseits der Küsten boten auch mehr Sicherheit für die Rüstungsindustrie, etwa in Bangalore und Hyderabad.

Trotz ihrer enormen Größe hat keine Stadt in Südasien eine dominierende Stellung im Land, wie wir das etwa in Großbritannien, Frankreich, Spanien oder Belgien sehen. Selbst in Karachi und Dhaka wohnen nicht viel mehr als ein Zehntel der Bevölkerung Pakistans oder Bangladeshs in ihrer Hauptstadt. Indien hat eine polyzentrische Struktur, wie auch Deutschland oder die USA: Nur etwa drei Prozent der indischen Bevölkerung leben in der Hauptstadt, die nur wenig größer ist, als die nächstgroßen Städte Mumbai und Kolkata. In Pakistan ist der Abstand von Karachi zu Lahore und in Bangladesch von Dhaka zu Chittagong deutlich größer. Erwartungen, dass die größten Städte bereits an Attraktivität gegenüber den sekundären Zentren verloren haben und deshalb nur noch wenig wachsen würden, haben sich bis jetzt nicht erfüllt.

Trotz der Wohnungsnot, astronomischer Miete, Verkehrschaos und Luftverschmutzung wachsen die Riesenstädte weiter, denn es gibt Arbeit und Einkommen, mehr Wettbewerb (mehr Auswahl und niedrigere Preise), mehr und bessere Schulen und eine Hochleistungsmedizin. Es gibt mehr Chancen und Hoffnung auf eine Verbesserung der Lebenssituation, ohne die Schranken einer starren Gesellschaftsordnung. Dabei helfen die Netzwerke von Familien-, Clan- und Stammesmitgliedern aus der Herkunftsregion, unersetzlich beim fast völligen Fehlen staatlicher Sozialleistungen.

## **Die Grenzen des Wachstums**

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

Die Möglichkeiten der Verwaltung sind ungleich geringer, als bei uns, egal, wie viel "Macht" die Stadtverwaltungen haben. Die Stadtplanungsämter sind personell schwach besetzt und haben nur geringe Durchsetzungsmöglichkeiten. Oft fehlt es bereits an gesicherten Eigentumsrechten, es gibt keine verbindlichen Grundbücher, es wird ohne Baugenehmigung gebaut, in der Hoffnung einer nachträglichen Legalisierung der Bautätigkeit. Während Delhi relativ großzügig angelegt ist, fehlen in Dhaka öffentliche Flächen fast völlig. Zuweilen stürzen Bauten ein, die Brandgefahr ist allgegenwärtig und oft sind die Gassen zu schmal für die Feuerwehrfahrzeuge, soweit sie nicht bereits im Verkehr stecken geblieben sind.

### **Städtische Dienstleistungen**

*Elektrizitätsversorgung:* Die städtische Infrastruktur hält nur mühsam Schritt mit dem Bevölkerungswachstum und Wirtschaftswachstum. Das kann man besonders deutlich an der Elektrizitätsversorgung sehen. Der beginnende Wohlstand einer wachsenden Mittelschicht bedeutet mehr elektrische Haushaltsgeräte vom Fernseher und Ventilator über Kühlschränke und Klimaanlage, die weit mehr Elektrizität benötigen, als zur Verfügung steht. Die meist staatlichen Anbieter lösen das Problem durch Stromabschaltungen der einzelnen Stadtviertel für einige Stunden am Tag, wobei die Bewohner der Metropolen besser dran sind, als ihre Mitbürger außerhalb, wo zuweilen der Strom für Wochen ausfällt, was zu blutigen Unruhen geführt hat. Das System leidet nicht nur unter technischen Ineffizienzen, sondern bietet mannigfache Gelegenheit der Korruption, was das Problem weiter verschlimmert.

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

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

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

*Öffentlicher Nahverkehr:* Mumbai hat traditionell den besten öffentliche Nahverkehr. Der ältere Teil der Stadt erstreckt sich auf einer langen Halbinsel, nachdem die ursprünglich sieben Inseln durch Dämme und Aufschüttungen verbunden wurden. Diese Halbinsel wird durch drei parallele Schnellbahnen erschlossen, die jeden Tag Millionen Pendler in die Stadt bringen (Es erlaubt auch ein einzigartiges System von “Essensbringern”). Entsprechend ist der Bestand an privaten Kraftfahrzeugen erstaunlich gering. In Kolkata gibt es die einzige noch verbliebene Straßenbahn in Indien, die Pendler kommen wie im Mumbai per Vorortbahnen in die Stadt. Seit einigen Jahren gibt es auch eine U-Bahn. Ganz anders in Delhi, das bis vor kurzem auf Busse, Motorrikschas, Motorräder und private Pkws angewiesen war. Vor einigen Jahren begann man mit einem Ausbau einer U-Bahn. In Rekordtempo wurde ein Streckennetz von 200 km gebaut. Karachi ist dagegen immer noch auf Busse, Taxis und eigene Kraftfahrzeuge angewiesen. In Dhaka ist eine U-Bahn im Bau.

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

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

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

*Kulturellen Angebot:* Wie zu erwarten, bieten die Metropolen ein breites kulturelles Angebot auf zum Teil höchsten Niveau. Vor allem in Indien gibt es immer wieder Gratis-Konzerte der berühmtesten Künstler

## **Zusammenfassung und Ausblick**

Auch wenn die Einwohnerzahl das Charakteristikum einer Megastadt ist, so gibt es die verschiedensten Konzepte von Größe oder Abgrenzung einer Stadt. Es lässt sich auch keine optimale oder kritische Größe einer Stadt ausmachen. Hohe Bevölkerungsdichte, Verkehrsprobleme, Umweltverschmutzung oder hohe Mieten lassen sich auch in viel kleineren Städten finden. Das gleiche gilt für die wirtschaftliche oder politische Bedeutung: Frankfurt, Zürich, Genf oder Washington sind kleine Städte im internationalen Vergleich und übertreffen doch Riesenstädte, deren Namen wir noch nicht einmal kennen, an nationaler oder internationaler Bedeutung. Auch soziale Probleme sind kein Privileg von Riesenstädten. Armut ist besonders in Indien, und hier vor allem in Kolkata und Mumbai, öffentlich und sichtbar. Trotzdem haben wird die größte Armut in ländlichen, abseits gelegenen Gebieten, die Touristen nur selten besuchen und die Armut vielleicht auch gar nicht erkennen. Die aus der Armut und Perspektivlosigkeit herrührende Landflucht ist der Hauptmotor der wachsenden Einwohnerzahlen der Megastädte, wo letztlich die ungelösten sozialen Probleme der ländlichen Herkunftsgebiete gelöst werden müssen.