

Megacities: Zwischen (Sub)urbanisierung und Globalisierung

Von Günter Spreitzhofer

Das 21. Jahrhundert wird durch das rapide Wachstum der Städte gekennzeichnet sein. Ab 2007 sollte erstmals mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in urbanen Räumen leben, bis 2030 ist eine weitere Steigerung auf 60% zu erwarten. Fast zwei Drittel der dann auf knapp neun Milliarden Menschen prognostizierten Weltbevölkerung könnten fortan in Ballungsräumen leben. Vor allem die globalen Megacities werden ihre dynamische Rolle der Kontrolle und Lenkung weltwirtschaftlicher Prozesse und soziokultureller Transformation verstärkt wahrnehmen. Die Metropolen als Synonym für kulturellen und sozialen Fortschritt, geistige Innovation und Entwicklungsmotor? Oder doch eher als Zufluchtsort ruraler Migranten, als Symbol für Umweltzerstörung und Kriminalität? Der potenzielle Lebensraum einer globalen Zukunft hat viele Gesichter.

1. Vom Städtchen zur Megacity: Eine historische Rückschau

Riesenstädte hat es schon lange vor unserer Zeitrechnung gegeben. Doch die Bevölkerungszahl etwa Roms mit 650.000 Einwohnern im zweiten nachchristlichen Jahrhundert wurde erst Ende des 18. Jahrhunderts wieder erreicht. Armut, Hunger, Seuchen und Luftverschmutzung traten immer wieder auf, seit in den Kornkammern Mesopotamiens und Anatoliens die ersten Städte entstanden, die stets Hochburgen von Kultur, Bildung und Zivilisation im weitesten Sinne darstellten.

Seit 2000 Jahren befinden sich die größten Städte der Welt stets in Asien und Afrika - mit Ausnahme einer kurzen Epoche gegen Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts, als mehr als die Hälfte der zehn weltgrößten Agglomerationen in Nordamerika und Europa lagen: London, die Hauptstadt des British Empire, gilt als die erste Weltstadt der Neuzeit (1801: 1,097 Mio. Einwohner) und blieb bis zu Beginn des 1. Weltkriegs die größte Stadt der Welt. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war mit Paris, ebenfalls Hauptstadt einer Kolonialmacht, lediglich eine weitere Millionenstadt dazugekommen. Mit Wien (1858) und Berlin (1880) wurden bald darauf weitere Schaltstellen europäischer Großmächte zu Millionenstädten. Außerhalb Europas schafften nur New York und Tokio den Aufstieg zu Metropolen der Neuzeit. Vor hundert Jahren fanden sich somit -

mit Ausnahme von Kalkutta (Zentrum von Britisch-Indien) und Buenos Aires (bedeutendstes Einwandererzentrum Lateinamerikas) - noch alle zwanzig Millionenstädte in den genannten Großräumen. Um 1950 gab es weltweit bereits etwa 70, im Jahr 2000 geschätzte 300 derartige Agglomerationen.

2. Im Großstadtdschungel der Begriffe

2.1. Urbanisierung und Verstädterung

Verstädterung (synonym: **Urbanisierung**) bezeichnet einen demographischen Zustand, nämlich den prozentuellen Anteil der städtischen an der Gesamtbevölkerung eines Landes; er wird durch den *Verstädterungsgrad* oder die *-quote* ausgedrückt, die von unterschiedlicher historischer Entwicklung und den kulturell-sozialen Gegebenheiten abhängig sind: Südamerikanische Staaten wiesen bereits 1990 generell eine extrem hohe Verstädterung auf (Venezuela: 90,5%; Argentinien: 86,3%), während einige asiatische und afrikanische Staaten (Bhutan: 5,3%; Burundi: 5,5%) das Gegenextrem darstellten.

Urbanisierung ist jedoch auch als demographischer Prozess interpretierbar und charakterisiert dann die Dynamik der Verstädterung, also die Wachstumsgeschwindigkeit der Stadtbevölkerung; diese ist mit der durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate (*Verstädterungsrate*) erfassbar, die einen unmittelbaren Vergleich mit den jeweiligen natürlichen Wachstumsraten erlaubt. Der jährliche Zuwachs kulminiert vor allem in den vergleichsweise schwach urbanisierten Teilen Afrikas und Süd(ost)asiens, wo für die Dekade 1990-2000 ein jährlicher Verstädterungsgewinn von +6,3% (Bangladesch, Jemen, Nepal) bis +7,1% (Botswana, Tansania, Mosambik) feststellbar ist (UN 2003) - eine Folge hoher natürlicher Wachstumsraten, unterstützt von massiven Wanderungsprozessen aus dem ländlichen in den städtischen Raum.

Kasten 1: Urbane Dynamik in Asien

Der Trend zur Urbanisierung erfährt für Asien besondere Brisanz: 1970 lebten dort weniger als ein Viertel der Bevölkerung in Städten, 1995 bereits die Hälfte, Tendenz steigend. Zwischen 1995 und 2025 werden für jeden europäischen Zuwanderer in die Städte, 23 Asiaten in den urbanen Raum migrieren (United Nations World Population Report 1995, zit. nach McGurn 1997, 34f). 2030 wird mehr als die Hälfte der globalen Stadtbevölkerung in Asien leben (UN 2003, 2).

2.2. Metropolen, Megacities und Global Cities

Metropolen sind städtische Agglomerationen mit einer Bevölkerung von über 1 Mio. Einwohner. Sie weisen heute eine besondere Dynamik auf, weil immer mehr Städte zu Millionenstädten werden: Im Jahr 2000 lebten hier 20% der Weltbevölkerung.

Megacities (=Megastädte) sind städtische Agglomerationen über 10 Mio. Einwohner (UN 2003), die auf Grund ihrer Größe in diese Kategorie fallen (*quantitative Definition*). Sie liegen vor allem in der Dritten Welt (Ausnahme: Tokio/ Japan). Megastädte sind sehr oft sogenannte Primatstädte: Das bedeutet, dass sie eine hohe Konzentration von administrativen, wirtschaftlichen, sozialen sowie kulturellen und wissenschaftlichen Funktionen erfüllen. Sie besitzen damit sehr viel Macht und haben großen Einfluss, vor allem innerhalb ihrer Landesgrenzen. Unter **Megapolisierung** versteht man die steigende Zahl von Megastädten.

Global Cities sind dagegen Megastädte, die vor allem ökonomisch (Finanzmarkt, Produktion, Handel, Politik) weltweite Bedeutung haben (*qualitative Definition*). Global Cities übernehmen heute neue Aufgaben:

- als Kommandozentralen der Weltwirtschaft,
- als Schlüsselstandorte von Weltfinanz und tertiärer (quartärer) Dienstleistungen,
- als Steuerzentrum der Weltproduktion.

Derzeit verdienen nur drei Megastädte die Bezeichnung Global City: *New York, London und Tokio*. Als Steuerzentralen der Weltpolitik können noch Brüssel und Paris hinzugezählt werden. Alle anderen Städte sind nur teilweise global oder überregional bedeutsam.

Kasten 2: Groß muss nicht wichtig sein

Die Mehrzahl der bevölkerungsreichsten Megastädte des Südens (*Metro Manila, Mexiko-Stadt u.a.*) ist international unbedeutend: Nicht einmal auf nationaler Ebene sagt die Bevölkerungszahl etwas über den politischen oder wirtschaftlichen Stellenwert einer Großstadt aus. Viele dieser Megastädte waren über Jahrhunderte die wichtigsten kolonialen Administrations- und Handelszentren, hatten aber lange Zeit nur geringe Bedeutung: Die Kolonien belieferten die Mutterländer zwar mit Rohstoffen, nicht aber mit konkurrenzfähigen Fertigprodukten. Das schlug sich vielfach bis heute auf die sozialen (Qualität der Wohnviertel) oder wirtschaftlichen Strukturen nieder. (www.g-o.de, Zugriff: 5.7.2006)

3. Internationales Städtewachstum: Bedingungen und Erfahrungen

3.1. Vorbild Europa?

Erste größere Verstärkererscheinungen sind in Europa seit dem 30jährigen Krieg (1618-1648) feststellbar. Die Steigerungen der ländlichen Produktivität und die Industrielle Revolution bedingten schließlich die Wanderungen des europäischen 19. Jahrhunderts: Die starke demographische Zunahme, die sich aus der Verminderung der Sterberisiken und der Liberalisierung der Heiratsbedingungen ergab („Demographischer Übergang“), konnte dadurch aufgefangen werden. Die wachsende Bevölkerung wurde von einer produktiveren Landwirtschaft ernährt und durch die gewerbliche Produktion, verbunden mit dem Ausbau innereuropäischer Verkehrsmittel, beschäftigt; die europäische Besiedlung anderer Kontinente kam hinzu.

Diese Bedingungen waren in den sogenannten Entwicklungsländern nicht gegeben, als dort Mitte des 20. Jahrhunderts - begünstigt durch die Seuchenbekämpfungsprogramme der UN - die Sterblichkeit drastisch zu sinken begann. Doch der Export der „Industrialisierung“ in die Entwicklungsländer zog nicht zwangsläufig die europäische Bevölkerungsweise der Zwei-Kind-Kernfamilie nach sich. Die Geburtenziffern blieben zumeist nahezu unverändert hoch, da weder Maßnahmen der Alterssicherung oder Krankenversorgung noch Beschäftigungssicherung ausreichend eingeführt wurden.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen (Beispiele: Singapur, Südkorea, Taiwan) vollzog sich das Städtewachstum in der Dritten Welt zumeist unabhängig vom wirtschaftlichen Wachstum. Zumindest die genannten Schwellenländer haben sich - meist im Zug ihrer Verbindungen zu Industrienächten - langsam dem statistischen Ideal der europäischen Vorstellungen genähert: In Mexiko (Orientierung an den USA) oder Südkorea, Thailand und Taiwan (Orientierung an Japan) geht das nationale Einkommen zum Großteil an eine kleine Minderheit, die auch die Vorteile des Anschlusses an den globalen Warenaustausch genießen kann. Große Teile der Bevölkerungen gerade der ärmsten Länder bleiben jedoch auf Selbstversorgung oder marginale Formen der informellen Armutswirtschaft angewiesen, die weder den Lebensunterhalt garantieren noch eine langfristige Verbesserung der Lebensbedingungen ermöglichen können: Migration in die Städte ist die Folge. Die Metropolisierung des 21. Jahrhunderts ist ein Phänomen der Dritten Welt.

3.2. Weltweiter Städteboom?

Die Industriestaaten des Nordens stagnieren

Europa, Ausgangspunkt neuzeitlicher Großstadtentwicklung, hat sich vom Megastadtwachstum verabschiedet: Mit Ausnahme Moskaus (Rückwanderung aus Ex-Sowjet-Republiken) stagniert die Bevölkerung oder ist rückläufig. Die Einwohnerzahlen Wiens (1914: 2,21 Mio. Einwohner), damals siebtgrößte Stadt der Welt, gehen seit Beginn des 20. Jahrhunderts zurück, London schrumpft seit 1940, Paris seit 1970. In Nordamerika hat in den letzten Jahrzehnten lediglich Los Angeles einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs (1975-2000: +1,12%) zu verzeichnen; in Japan wird das Megastädtewachstum vorrangig von Tokio getragen, das seine Einwohnerzahl im vergangenen Jahrhundert verzehnfacht und seit 1960 annähernd verdoppelt hat. Das Wachstum von Osaka-Kobe und Nagoya hingegen ist seit einem Jahrzehnt fast zum Stillstand gekommen.

Tab. 1: Megastädte Ranking: Die Top 10 im Wandel der Zeit (in Mio. Einwohner)¹

Um 1900		um 1940		um 2003		um 2015	
1. London	6,5	Tokio	12,7	Tokio	35,0	Tokio	36,2
2. New York	5,5	New York	11,7	Mexico City	18,7	Bombay	22,6
3. Tokio	5,2	Paris	6,0	New York	18,3	Delhi	20,9
4. Paris	4,0	London	8,6	Sao Paulo	17,9	Mexico City	20,6
5. Berlin	2,4	Moskau	4,5	Bombay	17,4	Sao Paulo	20,0
6. Chicago	1,9	Berlin	4,3	Delhi	14,1	New York	19,7
7. Wien	1,6	Osaka-Kobe	4,2	Kalkutta	13,8	Dhaka	17,9
8. Kalkutta	1,5	Chicago	4,2	Buenos Aires	13,0	Jakarta	17,5
9. St. Petersburg	1,4	Shanghai	3,6	Shanghai	12,8	Lagos	17,0
10. Philadelphia	1,4	Kalkutta	3,6	Jakarta	12,3	Kalkutta	16,8

Quellen: Bronger (1996), UN (2003)

¹ Im Sinne größtmöglicher Namenskonsistenz wurden die ursprünglichen Namen der indischen Megastädte in der Auflistung beibehalten und nicht durch die neuen Bezeichnungen ersetzt (Mumbai = Bombay, Kolkata = Kalkutta).

Die Entwicklungsländer des Südens boomen

Spätestens seit Mitte des 20. Jahrhunderts hat sich das Wachstum der Metropolen auf die sogenannte Dritte Welt verlagert: 1950 überschritt Shanghai als erste Metropole des Südens die 5-Mio.-Einwohner-Grenze. Bereits 1990 existierten 25 derartige Agglomerationen, von denen 9 über 10 Mio. Ew. aufwiesen (Bronger 1996, 76). Die Zahl der Städte mit 5 Mio. oder mehr Einwohnern wird voraussichtlich von 46 (2003) auf 61 (2015) steigen; die Zahl der Megacities (>10 Millionen Einwohner laut Definition der UN) wird dagegen von 20 (2003) auf 22 (2015) nur geringfügig ansteigen (UN 2003) – zugunsten zahlreicher „neuer“ Millionenstädte.

Zahlreiche Metropolen Afrikas und Süd(ost)asiens verzeichnen derzeit starke Wachstumsschübe, während die etablierten Agglomerationen Nord- und Lateinamerikas sowie Ostasiens tendenziell stagnieren (Tab.2).

Tab. 2: Wachstum ohne Ende? Die Boomtowns des 21. Jahrhunderts

Stadt	Land	Kontinent	Bevölkerung (in Mio.)		durchschnittliche jährliche Bevölkerungszunahme (in %)	
			2000	2015	1975-2000	2000-2015
1. LAGOS	Nigeria	Afrika	8,7	17,0	6,1	4,5
2. DHAKA	Bangladesch	Asien	10,2	17,9	6,2	3,8
3. DELHI	Indien	Asien	12,4	20,9	4,1	3,5
4. KARACHI	Pakistan	Asien	10,0	16,2	3,7	3,2
5. JAKARTA	Indonesien	Asien	11,0	17,5	3,3	3,1
6. MUMBAI	Indien	Asien	16,1	22,6	3,1	2,2
...						
MEXICO CITY	Mexiko	Amerika	18,1	20,6	2,1	0,9
NEW YORK	USA	Amerika	17,8	19,7	0,5	0,7
TOKIO	Japan	Asien	34,4	36,2	1,0	0,3
SHANGHAI	China	Asien	12,9	12,7	0,5	-0,1

Quelle: UN (2003)

Zwei Drittel der Megastädte liegen heute in Entwicklungsländern, die meisten in Ost- und Südostasien. Die derzeitige Entwicklungsdynamik übertrifft jene des Großstadtwachstum der Industriestaaten beträchtlich, schwächt sich jedoch seit etwa einem Jahrzehnt deutlich ab: Vereinzelt (Mexico City, Buenos Aires, Sao Paulo) ist die Urbanisierungsrate bereits unter die Wachstumsrate der Bevölkerung gesunken.

Mit Ausnahme des schwarzafrikanischen Kulturkreises, der erst am Beginn rapider Urbanisierung steht, ist die Metropolisierung längst ein weltweites Phänomen:

In Australien leben 6 von 10 Menschen in einer Millionenstadt, in Nordamerika jeder Dritte, in Südkorea und Japan jeder Zweite und auch in Lateinamerika über die Hälfte.

Kasten 3: Urbanisierung im 21. Jahrhundert - Facts & Future

1. Die städtische Bevölkerung wächst weiterhin schneller als die Weltbevölkerung insgesamt. Derzeit leben über 3 Mrd. Menschen (48% der Weltbevölkerung) in urbanen Räumen, etwa 5% davon in Megacities; bis 2017 könnte die urbane Bevölkerung auf 4 Milliarden Menschen anwachsen, bis 2030 auf 5 Milliarden.
2. Zwischen 2000 und 2030 werden für die urbane Bevölkerung jährliche Wachstumsraten von 1,8% erwartet (Weltbevölkerung gesamt: 1%), was innerhalb von 38 Jahren zu einer Verdoppelung führen könnte.
3. Die Bevölkerungszunahme ist in den Ländern des Südens mit 2,3% jährlicher Zunahme am stärksten ausgeprägt. Ursachen dafür liegen einerseits in anhaltender Land-Stadt-Wanderung und in der Umwandlung von ländlichen Siedlungen in urbane Räume. Die Industriestaaten werden bis 2030 hingegen lediglich einen leichten Anstieg verzeichnen können (2003: 0,9 Mrd.; 2030: 1 Mrd. Menschen).
4. 25% der Weltbevölkerung, etwa die Hälfte der städtischen Bevölkerung, lebte 2003 in urbanen Räumen mit weniger als 500.000 Einwohnern.

(Quelle: UN 2003, 1ff)

4. Hintergründe der Verstädterungsdynamik

4.1. Der traditionelle Ansatz: Push-Pull-Effekte - Migration und Bevölkerungsexplosion

Die weltweite Zunahme der urbanen Bevölkerung lässt sich auf drei Faktoren zurückführen, die - in unterschiedlicher Kombination und Dynamik - das Städtewachstum prägen:

- Umklassifizierung: bisher als ‚ländlich‘ eingestufte Siedlungen werden nach Überschreitung einer bestimmten Einwohner-Zahl oder als Folge von Eingemeindungen als ‚städtisch‘ erklärt.
- natürliches Bevölkerungswachstum
- Land-Stadt-Wanderung („Landflucht“)

Der Anteil der Wanderungsgewinne an der Zunahme der städtischen Bevölkerung gegenüber dem Zeitraum 1950-1970 hat deutlich abgenommen und dürfte für alle Länder der Dritten Welt bei unter 45%, in den meisten lateinamerikanischen Staaten noch wesentlich niedriger liegen. Dennoch besteht zwischen Zuwanderung und Bevölkerungswachstum ein enger Zusammenhang: Um nationale Industrialisierungsprogramme zu finanzieren, zogen die zentral-urbanen Räume Ressourcen vom Land ab, das zum peripheren ‚Hinterland‘ und Arbeitskräftereservoir degradierte; derselbe Prozess koppelte jedoch das Wirkungsfeld (Mega)Stadt-Land gleichzeitig weiter aneinander. Die Folgen davon waren, dass Verkehrsverbindungen ausgebaut wurden, „moderne“ Industriegüter Konsumwünsche weckten und die neue Medienvielfalt über urbane Chancen und Lebensstile informierte.

Die ungleiche Einbindung des ländlichen Umlandes in die nationale Arbeitsteilung schuf ein Potenzial für Migrationen und baute den Binnenwanderern zugleich ‚Brücken‘ in die Städte (Feldbauer et al 1997, 15). Da die Altersgruppen zwischen 15 und 35 Jahren weit überproportional in das Wandergeschehen eingebunden sind, erhöht sich damit auch der Anteil von Frauen im gebärfähigen Alter. Die Geburtenüberschüsse nehmen dadurch zu, selbst wenn die durchschnittliche Kinderzahl in städtischen Haushalten geringer als in ländlichen ist (Mertins 1994, 7).

Das Abwanderungspotenzial der peripheren Räume ist heute jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Zwar hat sich - vor allem in Afrika und Asien - das Bevölkerungswachstum von 1970 (+2,8% p.a.) bis 1990 (+1,4% p.a.) deutlich verringert; auf die Länder des Südens insgesamt bezogen ist jedoch erst nach 2015 mit einer absoluten Bevölkerungsabnahme des ländlichen Raumes zu rechnen.

In Lateinamerika kommt dieser Umschwung seit einem Jahrzehnt allmählich in Gange, in Asien wird er für 2010 erwartet, für Afrika erst ab 2025 (UN 2003), was bis dahin anhaltende Land-Stadt-Wanderungsströme erwarten lässt. Die zugrunde liegenden Ursachen sind so vielschichtig wie interdependent. Traditionelle Push-Pull-Modelle (Abstoßung-Anziehung) scheinen allerdings eine allzu starke Simplifizierung zunehmend komplexer Vorgänge zu sein, die durch interne (Verkehrsinfrastruktur u.a.) und externe (Globalisierung u.a.) Faktorenbündel beeinflusst sind. Migration in städtische Räume ist

- eine Folge des (vergleichsweise) unzureichenden Entwicklungsstandes des ländlichen Raumes vor dem Hintergrund zunehmender Attraktivität der Metropolen (soziale und technische Infrastruktur, Dienstleistungen);
- ursächlich bedingt durch die ‘Grüne Revolution’, die durch neue Sortenwahl und Mechanisierung seit den 1960er Jahren traditionelle Arbeitsmöglichkeiten im peripheren Raum drastisch reduzierte;
- mit verursacht durch neue Werte und soziale Muster (höheres Bildungsniveau), die traditionelle Hierarchien zunehmend ersetzen und im ländlichen Umfeld schwieriger umsetzbar scheinen als in städtischer Anonymität;
- gesteuert durch gezieltes Wirtschaftswachstum in Agglomerationsgebieten und im Rahmen staatlicher Regionalpolitik, die ausländische Direktinvestitionen im Sinne einer verstärkten Transnationalisierung der Wirtschaft an die Metropolen binden;
- erleichtert durch das Vorhandensein von Informationskanälen über Arbeitsplätze und -konditionen (informelle Familiennetzwerke, Medien etc.);
- beschleunigt durch Naturkatastrophen (Zwangsevakuierungen, Vulkanausbrüche, Erosion, Ernteauffälle etc.);
- Resultat von Flüchtlingsbewegungen (ethnische, politische Konflikte);
- begünstigt durch Verbesserungen im öffentlichen Transportwesen.

4.2. Globalisierung: Neuer Motor der Urbanisierung?

Globalisierung bezeichnet unterschiedliche differenzierte und differenzierende Prozesse, in deren Verlauf etablierte Hierarchien und Integrationsformen (z.B. Zentrum-Peripherie, Nationalstaat) relativiert oder aufgelöst werden und neue Kontroll- und Koordinationsinstitutionen (z.B. Transnationale Konzerne, Netzwerke von Migrantengruppen) entstehen (vgl. Engelhard 2006, 6ff). Die globale Verknüpfung sozialer, ökonomischer, politischer und ökologischer Probleme ist - beginnend mit den 1970er Jahren - durch das Fehlen einer strukturierenden Ordnung gekennzeichnet und an die Entstehung neuer Technologien (Transporttechnologie, Informationstechnologie) gekoppelt.

Speziell Megastädte bieten sich in dieser Hierarchie als Knotenpunkte und Kontrollzentren nicht nur auf nationaler Ebene, sondern in Form einer vernetzten globalen Gesellschaft an. Eine gleichzeitige Zentralisierung wie Dezentralisierung politischer, ökonomischer und symbolischer Macht ist die Folge: „Alle Städte sind in Teilen globalisiert, aber nie insgesamt“ (Korff 1997, 26f) - die **duale Stadt** entsteht, die durch eine Fülle an Disparitäten auf engstem Raum, Segregation und ökonomische Mischnutzung gekennzeichnet ist.

Bestehende Tendenzen wie Dezentralisierung der Industrie oder Zentralisierung des Managements spitzen sich zu: Die Industrieproduktion wird nicht mehr nur an den Stadtrand oder in periphere Regionen innerhalb eines Staates ausgelagert, sondern an die Peripherie der verstädterten Gesellschaft - konkret die Randgebiete der Metropolen der NICs (Newly Industrializing Countries, Schwellenländer). Dort existieren die geforderten Bedingungen (adäquate Infrastruktur, Qualifikation und Preis von Arbeitskraft, Stabilität, geringe Steuerkosten) und tragen zum Städtewachstum entscheidend bei.

Nach dem Konzept der Global City konzentriert sich im Zuge der Globalisierung die wirtschaftliche Macht, vor allem im Entscheidungsbereich von Finanzaktivitäten und unternehmensorientierten Dienstleistungen, in den Metropolen: vorwiegend - auf höchster Ebene - an den geographischen Knotenpunkten und weltweiten ‚Kommandozentralen‘ einer zunehmend transnational organisierten Ökonomie. Dies führt zur Konkurrenz der Metropolen nicht nur im nationalen, sondern auch im internationalen Maßstab (vgl. auch Friedmann 1986, Sassen 1996).

Derzeit sind nur Metropolen der Ersten Welt (London, New York, Tokio) als ‚**Global Cities**‘ klassifizierbar, die die Spitzenpositionen der weltweiten urbanen Hierarchie einnehmen. Keine der rapide expandierenden Megastädte des Südens hat bislang globale Bedeutung erreicht und den Sta-

tus einer Weltstadt erlangt; eine Beschreibung zumindest als ‚**periphere Weltstadt**‘ (Hongkong, Sao Paulo, Seoul, Singapur u.a.) erscheint vereinzelt legitim. Doch die Mehrzahl der bevölkerungsreichsten Megastädte des Südens (Manila, Mexico City u.a.) ist, trotz frappierender Diskrepanz zwischen (hoher) nationaler Bedeutung und internationaler Marginalität, in der internationalen Metropolenhierarchie noch tiefer angesiedelt (Bronger 2006, 18f). Noch dominieren die Megastädte der Industriegesellschaften des ‚entwickelten Nordens‘ als Schaltstellen von Weltpolitik, Globalkultur und internationaler Kommunikation; Produktions-, Zirkulations- und Verwertungsprozesse werden hier gesteuert, auch wenn die ‚traditionelle Hierarchie‘ der Global Cities in Aufweichung begriffen ist: So treten zu den gegenwärtigen Wirtschaftsmächten Europäische Union, USA und Japan - trotz aller Krisenanfälligkeit - vermehrt Teile Ost- und Südostasiens als neue Hochwachstumsregionen hinzu, was mittelfristig eine Aufwertung der Megastädte dieses Großraumes bewirken dürfte.

Die Bedeutung einer Megastadt ist somit weitgehend unabhängig von demographischen und flächenmäßigen Parametern (Husa & Wohlschlägl 1999). Als entscheidend gilt vielmehr, in welchem Ausmaß sie

- Hauptquartier transnationaler Konzerne,
- internationales (überregionales) Finanz- und Dienstleistungszentrum,
- globales Transport-, Kommunikations-, Forschungs- und Technologiezentrum,
- Hauptstadt einer Regional- oder Weltmacht, oder
- Sitz internationaler ranghoher Behörden ist.

5. „Moloch“ oder „Moderne“? Die Folgen des Wachstums

5.1. Wohnraumschaffung und Landverbrauch

Parallel zum Bevölkerungswachstum erfolgt eine städtische Flächenexpansion, die in den Ländern der Dritten Welt mit der Entstehung und Ausbreitung von randstädtischen Hüttenvierteln verbunden ist. Diese sind in der Regel auf naturräumlich ungünstigen Standorten (Halbwüsten, Flussufer, rutschungsgefährdete Hänge oder temporäre Überschwemmungsregionen) gelegen und informell errichtet.

Im Allgemeinen unterscheidet man zwischen zwei Typen von Elendsquartieren. Zwischen beiden Typen gibt es auch Überschneidungen: Der Begriff „**Slum**“ bezeichnet in erster Linie den baulichen Zustand einer Siedlung. In den Großstädten der Dritten Welt liegen die Slums oft in Innenstadtnähe, wo früher wohlhabende Schichten wohnten, die aber zu der Zeit, als sich die Wohnbedingungen in den Stadtzentren verschlechterten, in gepflegtere Vororte umgezogen sind. Heute werden die innenstadtnahen Slumquartiere von den Eigentümern und von Spekulanten an eine sehr viel größere Zahl wohnungssuchender Armer vermietet.

Der Begriff „**Squatter**“ hingegen bezeichnete ursprünglich keinen Siedlungstyp, sondern ein Rechtsverhältnis. Squatter ist jeder, der auf Land siedelt, wofür er nicht berechtigt ist (kein Eigentumstitel und/ oder keine Bau- und Planungsgenehmigung). Dabei kann es sich um Land handeln, das dem Staat oder der Stadtverwaltung gehört. Viele dieser Siedlungen füllen Baulücken (Bahndämme, Flussufer). Die großen Squattergebiete liegen am Rand der Metropolen und sind meist Ansammlungen einfachster Behausungen aus Lehm, Stroh, Wellblech und Brettern.

Die Zahl der eigentlichen Obdachlosen („Pavement Dwellers“), die in Hauseingängen, unter Brücken und Parks leben, ist vergleichsweise gering; der überwiegende Teil der Zuwanderer lebt als „Hausbesitzer“ oder Untermieter unter teils menschenunwürdigen Bedingungen in den informellen Hüttenvierteln oder (mittlerweile) bereits konsolidierten Unterschichtvierteln: Bähr & Mertins (2000, 20) schätzen, dass 50-80% der Bausubstanz in den Städten der Dritten Welt in informeller Weise entstanden sind und dass bis zu 60% der Stadtbewohner weiterhin unter inhumanen Bedingungen in Marginalvierteln leben, die zumeist nicht einmal über die grundlegendsten Basisinfrastrukturen verfügen. Die Folge der informellen Wohnraumschaffung ist das weitgehende Fehlen von ausreichender Infrastruktur: Wegebau, Elektrizitäts- und Wasserversorgung, Abwasser- und Müllbeseitigung existieren nur selten und funktionieren kaum zufrieden stellend, was direkte Folgen auf den Gesundheitszustand der oft unter- oder mangelernährten Bevölkerung hat.

Kasten 4: Metro-Jakarta: Moderne für jedermann?

Eine überdurchschnittlich hohe Kindersterblichkeit und enorme Anfälligkeit für virenbedingte, oftmals tödliche Verdauungs- und Kreislaufkrankheiten ist der Preis der Armen für das Leben in der Stadt. Die Kosten für Wirtschaft und Wohlfahrt sind beträchtlich: Die schlechte Luftqualität Jakartas verursacht, durch Ausfall von Arbeitskräften, Kosten im Ausmaß von jährlich 200 - 500 Mio. US-\$, die Zahl tödlicher Lungenerkrankungen (12,6% aller Todesursachen) ist doppelt so hoch wie

im Landesmittel. Die durch die bedenkliche Wasserqualität ausgelösten Erkrankungen und Todesfälle ergeben einen volkswirtschaftlichen Schaden von weiteren 100 - 300 Mio. US-\$ pro Jahr. Durchfallserkrankungen bedingen 12% sämtlicher Todesursachen in Jakarta. Die Kosten der Luft- und Wasserverschmutzung Jakartas übersteigen eine Mrd. US-\$ jährlich. Dazu verursachen die permanenten Überflutungen Zusatzkosten von weiteren 26 Mio. US-\$. Immerhin ein Prozent des BNP (Bruttonationalprodukt) der Stadt muss für das Abkochen von Wasser aufgewendet werden; die urbane Bevölkerung unter der Armutsgrenze gibt dafür 10% des Haushaltseinkommens aus, mittlere und höhere Einkommenschichten lediglich 4% (Quelle: Spreitzhofer & Heintel 2000).

5.2. Marginalisierung und Armut: Der informelle Lebensraum

„... aus der Entwicklungsperspektive gibt es allerdings große Unterschiede zwischen unseren Städten und jenen des Südens. (...) Die zahlreichen Armutsquartiere entwickeln sich völlig außerhalb jeglicher Planungsabsicht. Die Zukunft der Städte kann daher keineswegs mehr durch einige Ingenieure gestaltet werden.“ (Jean-Claude Bolay, Schweizer Soziologe und Experte in Urbanisierungsfragen.)

Die Stadtplanung orientierte sich stets an den Bedürfnissen der konsum- und kulturorientierten Oberschichten, zum anderen an den Interessen der ökonomischen Wachstumsbranchen. Die sozioökonomischen Disparitäten innerhalb der Stadtagglomerationen sind stetig im Steigen: Einer (reichen) Oberschicht von geschätzten 10% der Stadtbevölkerung steht eine breite Unterschicht (bis zu 70%) gegenüber, die in der Regel selten über regelmäßige, den Lebensunterhalt sichernde Einkommen verfügt - doch Leben ist mehr als die Deckung des elementarsten Bedarfes nach Nahrung, Kleidung und Unterkunft. Unter Einbeziehung lebensnotwendig anerkannter Grundbedürfnisse (sauberes Trinkwasser, sanitäre Einrichtungen, ärztliche Versorgung, Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln etc.) sind bis zu 50% der metropolitanen Bevölkerung als „arm“ einstuftbar. Der relative Anteil der Armenbevölkerung in den Städten der Dritten Welt bleibt seit geraumer Zeit nahezu unverändert, der absolute Umfang nimmt aber kontinuierlich zu.

Unterbeschäftigung und Unterbezahlung sowie die geringe Produktivität in zahlreichen Teilbereichen des informellen Sektors tragen das ihre zu den steigenden sozioökonomischen Disparitäten bei: An die 50% der Megastadtbevölkerung des Südens sind in der Regel informell (ohne offizielles Arbeitsverhältnis oder soziale Netze) beschäftigt, in Marginalvierteln bis zu 75% (Bähr & Mertins

2000, 19f). Statistische Angaben etwa über Arbeitslosigkeit oder Kinderarbeit entbehren vor diesem Hintergrund jeder empirischen Grundlage. Bei der großen Differenz zwischen Arbeitsnachfrage und Arbeitsplatzangebot muss die Mehrzahl der betroffenen Erwerbspersonen nahezu jede Arbeit zu vielfach ungünstigen Konditionen akzeptieren: Bagatelldienstleistungen (Schuheputzen, Autowaschen, Parkplätze bewachen, Garküchen betreiben), ambulanter Bagatellhandel (Zigarettenverkauf, Busticketverkauf), Schmuggel, Prostitution oder auch Diebstahl werden so zu oft überlebensnotwendigen Einkommensquellen.

„Der **informelle Sektor** ist kein Charakteristikum der Metropolen der Dritten Welt, sondern gehört konstitutiv zur verstädterten Gesellschaft“ (Sassen 1993, 297). Informelle Tätigkeiten sind somit für die (urbane) Existenzsicherung von grundlegender sozioökonomischer Bedeutung. Sie haben im letzten Jahrzehnt - überproportional zum Prozess der Urbanisierung - zugenommen und sind gleichzeitig bezüglich ihres Outputs ein bedeutender Wirtschaftsfaktor: In Mexiko etwa werden 38% der nationalen Wirtschaftsleistung informell erbracht, trotz (früherer) offizieller Geringschätzung als ‚Elendsform‘ oder ‚Kultur der Armut‘. Nach Mertins (1994, 9) ist dieses Wirtschaftsfeld gekennzeichnet durch

- ökonomische Unsicherheit: tage- oder stundenweise Beschäftigung, keine Arbeitsverträge mit der Festlegung von Lohn, Arbeitszeit oder Kündigungsfristen;
- fehlende gesetzliche Absicherung in der medizinischen und sozialen Versorgung, etwa bei Krankheit oder Invalidität sowie im Alter;
- geringe Arbeitsproduktivität: selbst bei Vollbeschäftigung (oft mehr als 60 Wochenarbeitsstunden) kann etwa bei Bagatelldienstleistungen oftmals kein ausreichendes Einkommen erzielt werden;
- Kinderarbeit, die zur Deckung der lebensnotwendigen Grundbedürfnisse unumgänglich wird.

Aktuelle Untersuchungen betonen den pragmatischen Aspekt und kommen von einer ausschließlich negativen Sichtweise des informellen Sektors ab: Diesem wird das Potenzial für Wachstum und Entwicklung nicht länger abgesprochen, die Rolle als integraler Bestandteil der Wirtschaft (Produktionsauslagerungen, Konsummöglichkeiten) ist mittlerweile weitgehend akzeptiert. Die traditionelle Assoziation mit Rückständigkeit weicht zunehmend einer Einschätzung als dynamische Reproduktionsform des Kapitalismus (vgl. auch Feldbauer et al 1997, 17).

5.3. Dicke Luft und trübe Fluten: Die Ökologie der Megastädte

Untrennbar verknüpft mit den Problemkreisen Wohnen, Infrastruktur und Arbeit sind stadtökologische Aspekte. Für Megastädte von besonderer Bedeutung ist eine quantitativ und qualitativ optimierte (Trink-)Wasserversorgung, eine gezielte Abwasser- und Müllentsorgung sowie eine Reduzierung der großflächigen Luftverschmutzung durch KFZ-Emissionen, die die punktuellen (oft hochkonzentrierten) Industrieemissionen an Bedeutung vielfach bereits übertreffen. Prognosen der Weltbank lassen für die nächsten Jahrzehnte keine Trendwende erhoffen: Sollten keine spezifischen Maßnahmen der Entflechtung von Umweltverschmutzung und wachsender ökonomischer Aktivität in städtischen Räumen gesetzt werden, könnten sich von 1990 bis 2020 die globalen Bleiemissionen verneunfachen und der Ausstoß von Nitrooxiden vervierzehnfachen; in ganz Asien wird die Emission von Schwefeldioxid (SO₂) bis 2010 die aller OECD-Staaten zusammen übertreffen (Weltbank 1994).

Mit der Veröffentlichung von Schadstoffmessungen ist es - nicht anders als im industrialisierten Norden - in der Regel abgetan. Lediglich Sao Paulo erwirkte erfolgreich die Drosselung von Produktionsanlagen und Kraftwerken und Teilfahrverbote bei Smogalarm. Sofern Kläranlagen vorhanden sind, sind sie in kürzester Zeit an den Grenzen ihrer Kapazität wie in New Delhi. Bangkok, Lagos oder Dhaka stehen durch massive Industrialisierung vor allem im Bereich der Textilbranche kurz vor der Zerstörung ihrer Grundwasservorräte. Ähnliche direkte Auswirkungen der Globalisierung zeigen sich in indischen und indonesischen Lederproduktionsstätten, wo hochgiftige Abfälle in die Grundwasserströme gelangen und großen Schaden anrichten.

Singapur, einer der ‚Tigerstaaten‘ Südostasiens und schon lange nicht mehr als Entwicklungsland einstuft, ist auch in umweltpolitischer Hinsicht eine Ausnahmeerscheinung: Als einer der wenigen Staaten des Südens gilt der 3-Millionen-Stadtstaat als beispielhaft für seine Umweltstandards. Singapur ‚funktioniert‘, nicht zuletzt begünstigt durch sein autoritäres Regierungssystem, was die Umsetzung einer ‚sauberen‘ Stadt erleichtert: ein ausgefeiltes öffentliches Transportkonzept, die Reglementierung der Zahl der Privat-PKW und Zufahrtslizenzen für einzelne Stadtteile reihen Singapur unter die Städte mit der weltweit besten Luftqualität ein.

Kasten 5: Düstere Aussichten für Mexico City?

Als die Metropole mit der höchsten Umweltbelastung der Welt gilt Mexico City, 2003 mit 18,7 Mio. Einwohnern die zweitgrößte Agglomeration der Welt:

- Tagtäglich werden hier 12.000 t Schadstoffe emittiert, 18.000 Tonnen Abfälle fallen an.
- Mehr als 3,5 Mio. Privat-Pkw sowie etwa 152.000 Taxis und Busse verbrauchen pro Tag ca. 25 Mio. Liter Benzin und schwefelhaltiges Dieselöl.
- Dazu kommen ca. 1,8 Mio. Liter Diesel, 3,8 Mio. Liter Heizöl und 7,8 Mio. m³ Gas, die in den größtenteils veralteten Anlagen der mehr als 35.000 Industrie- und Dienstleistungsbetriebe verfeuert werden.
- 70% der Bevölkerung leiden an Augenbeschwerden, 11 Mio. an akuten Entzündungen der Atemwege. Der Lichteinfall im Hochtal von Mexico City reduziert sich jährlich um jeweils 5%.

(Quellen: Aridjis 1994, Gormsen 1997, UN 2003)

6. Die Zukunft der Metropolen: Schöne neue Welt?

6.1. Stadtplanung als Entwicklungsmotor?

Verglichen mit Industrienationen weisen Metropolen in den Entwicklungsländern eine Vielzahl andersartiger Strukturen, Problemdimensionen und Prozessabläufe auf:

- Höhere Geschwindigkeit des Stadtwachstums
- Größere Flächeninanspruchnahme
- Fehlende Koordination von Akteuren aus verschiedensten Ebenen
- Divergierende Motive und Interessenslagen (,Planende' versus ,Beplante')

Die Folgen sind gravierende sozioökonomische und ökologische Probleme, die sich aus zunehmender Belastung der vorhandenen Ressourcen ergeben: Funktionaler Stadtbau bei gleichzeitiger Auflösung bisheriger Struktur- und Ordnungsmuster gilt als tiefgreifendste Konsequenz, die durch die Entstehung diffuser Zentralitäten sowie Desorganisation und Inhomogenität urbaner Teilräume gekennzeichnet ist (vgl. Coy & Kraas 2003; Gertel 2002, Habitat 2001, Scholz 2002). Damit gekoppelt sind

- Mangelnde oder fehlende Flächennutzungsplanung
- Ungesteuertes Flächenwachstum
- Verdrängungsprozesse am Boden-, Wohnungs-, und Kapitalmarkt
- Ausdifferenzierung von Informalität
- Marginalisierung großer Bevölkerungsteile
- Wachsende sozioökonomische Disparitäten
- Steigende Desorganisation, Fragmentierung und Armut

Zwischen Verfall und Revitalisierung? Die Innenstädte zahlreicher Metropolen in den urbanen Ballungsräumen des Südens lassen einen deutlichen Strukturwandel erkennen: Erhebliche Verdichtung tertiärer Nutzungen und zunehmende Verkehrsbelastung einschließlich alltäglicher Zusammenbrüche des Verkehrsflusses sind ebenso zu konstatieren wie die zunehmende Besetzung der öffentlichen Räume durch den informellen Sektor, steigende Kriminalität und der darauf folgenden Auszug der Ober- und Mittelschichten aus den innenstadtnahen Wohnvierteln sowie die Bildung so genannter (oft suburbaner) „Gated Communities“ (v.a. Lateinamerika) für wohlhabende Bevölkerungsgruppen: Wohnen in Metropolen lässt zunehmende Separierungstendenzen erkennen.

In zahlreichen Stadtregionen (v.a. Süd-, Ost- und Südostasien) werden Unter- und Mittelschichten im Zuge großflächiger Modernisierungsprozesse aus innerstädtischen Lagen verdrängt, wo formelle und informelle Akteure derart alltäglich auf engstem Raum aufeinander treffen und teils wechselseitig aufeinander angewiesen sind (vgl. etablierter Einzelhandel und ambulante Händler). Aktuelles Beispiel dafür sind über 60.000 Vertriebene aus Zentraljakarta, die der Stadtregierung ein Hindernis zur Entwicklung nach westlichem Vorbild darstellten (www.achr.net; Zugriff: 30.4.2006) und Ende 2005 mit gezielten Polizeiaktionen ihr Lebensumfeld verloren. Besonders die historischen Altstadtbereiche, die für die Identität einer Stadt und die Identifikation ihrer Bürger von Bedeutung sind, sind oft von Degradierungserscheinungen betroffen und häufig einer unsensiblen „Modernisierung“ ausgesetzt, wie chinesische Boomstädte zeigen (Coy & Kraas 2003, 34ff).

6.2. Zwischen Lokalität und Globalität: Szenarien zur urbanen Regionalentwicklung

Die aktuellen Entwicklungstendenzen und Zukunftsperspektiven der Ballungsräume in den Entwicklungsländern lassen derzeit zwei Szenarien zu, die Coy & Kraas (2003, 40f) wie folgt ausführen:

Szenario 1: Status quo

Eine von zunehmender Degradierung begleitete zyklenartige Folge von Verdrängungsprozessen und Standortverlagerungen charakterisiert die Dynamik in diesem Modell: Entweder geben die Bessergestellten ihre Wohnstandorte in den Innenstädten auf, und es kommt zur Ausdehnung informeller Aktivitäten in den degradierten Zentrumsbereichen; oder die marginalisierten Bevölkerungsgruppen werden in periphere Stadtgebiete abgedrängt. Inselartige Stadtsegmente übernehmen zunehmend Zentrumsfunktionen (Freizeit, Kultur, Unternehmen) – es drohen der Verlust der „Mitte“ und die Entstehung diffuser Zentren.

Szenario 2: Gezielte Eingriffe

Hier bietet sich die Möglichkeit korrigierendes Handelns: Zum einen entstehen neue „Inseln“ im modernisierten Stadtbereich bzw. „sanierte Inseln“ innerhalb degradierter Milieus. Die Entwicklung derartiger „Modernisierungsinself“ geht jedoch meist zu Lasten sozial schwächerer Akteure, sorgt für die Zunahme privatwirtschaftlicher (neoliberal motivierter) Initiativen und verstärkt die Gefahr weiterer Vertiefung innerstädtischer Fragmentierung (Scholz 2002, 7ff). Gleichzeitig ergeben sich aber Chancen gezielter Gegensteuerung durch „Public-Private Partnerships“.

Die oben genannten Folgewirkungen unkontrollierbarer Urbanisierung lassen eine Integration von sektoraler und regional orientierter Entwicklungsplanung unumgänglich erscheinen. Vorrangiges Ziel muss es sein, mittelfristig die sozioökonomischen Disparitäten von der regionalen bis zur innerstädtischen Ebene abzubauen. Die historisch gewachsene funktionale Vormachtstellung der Megastädte verhindert bislang den Abbau von Entwicklungsunterschieden auf sämtlichen Einflussebenen. Die globalen entwicklungspolitischen Zielsetzungen sind allgemein dreigeteilt:

- Gerechtere Verteilung der Güter (sozial-moralische Begründung).
- Gefahr negativer Agglomerationseffekte (ökonomische Begründung).

- Erhaltung staatlicher Einheit (integrationspolitische Begründung).

Durch die Integration der Städte in globale Netzwerke und die Entstehung einer weltweiten verstärkten Gesellschaft gleichen sich vor allem die Megastädte immer mehr an. Diese Angleichung ist jedoch keine Homogenisierung, sondern eine Angleichung der Diversität und Heterogenität - Globalisierung erhöht die Vielfalt urbaner Räume, die sich zunehmend als Artikulationspunkte diverser globaler Strömungen und Gruppierungen profilieren und damit auch das Zentrum von unterschiedlichen Interessenskonflikten darstellen. Vor allem im Innenstadtbereich der metropolitanen Räume kulminiert die Diskrepanz zwischen den Interessen ‚armer‘ Bewohner und ‚mächtiger‘ (teils internationaler) Gruppen. Mehr denn je wird jegliche Stadtplanung zum Spielball endogener (regionale Raumplanung, sozio-ökonomische und ökologische Zwänge) und exogener Kräfte (Globalisierung, internationale Arbeitsteilung), deren gegenseitige Vernetzung zunehmend komplexer wird. Das übergeordnete Ziel jedweder Stadtentwicklungsstrategie (vgl. Habitat 2001, 2005) war eine sozial, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltige Stadtentwicklung, die allen urbanen Bevölkerungsgruppen ein menschenwürdiges Leben ermöglicht. Doch kann dies gelingen auf der Basis von globalen Produktions- und Konsumationsmustern, die alles andere als nachhaltig sind?

*Günter Spreitzhofer, (*1966), Dr., Studium der Geographie und Anglistik sowie Promotion an der Universität Wien. Seit 1992 zahlreiche mehrmonatige Forschungsaufenthalte in (Südost)Asien. Lehrtätigkeit an der Universität Wien und Autorenschaft für zahlreiche schulspezifische Themenhefte sowie Schulbuchreihen. Wissenschaftliche Schwerpunktsetzung: Urbanisierung, Globalisierung, Tourismus und Umwelt.*

Literatur

- Aridjis, H. (1994): Die Stadt und der Müll. In: Neue Zürcher Zeitung, 4.2.1994, 24-27.
- Bähr, J. und G. Mertins (2000): Marginalviertel in Großstädten der Dritten Welt. In: Geographische Rundschau, 52, 7-8, 19-26.
- Bronger, D. (1996): Megastädte. In: Geographische Rundschau, 48, 2, 74-81.
- Bronger, D. (2006): Metropolisierung und Globalisierung – Die Rolle der Metropole im Globalisierungsprozess. Gedanken zu einem weltweiten Vergleich. In: Geographie und Schule, 28. Jg, Heft 161, 16-22
- Coy, M. und F. Kraas (2003): Probleme der Urbanisierung in den Entwicklungsländern. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 147, 1, 32-41.
- Engelhard, K. (2006): Globalisierung und Entwicklung. In: Geographie und Schule, 28. Jg, Heft 161, 4-15
- Gertel, J. (2002): Globalisierung und Metropolisierung. Kairos neue Unsicherheiten. In: Geographische Rundschau, 54, 10, 32-39.
- HABITAT (United Nations Centre for Human Settlements) (2001): Cities in a globalizing world. Global report on human settlements. London.
- HABITAT (United Nations Centre for Human Settlements) (2005): International Seminar on the Millenium Development Goals and the City. Bandung, 30.9.2005. www.unhabitat.org/whd/2005/whd_jakarta.asp
- Husa, K. und H. Wohlschlägl, Hg. (1999): Megastädte der Dritten Welt im Globalisierungsprozess. Mexico City, Jakarta, Bombay - Vergleichende Fallstudien in ausgewählten Kulturkreisen. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd.6. Institut für Geographie und Regionalforschung, Wien.
- Feldbauer, P., Husa, K., Pilz, P. und I. Stacher, Hg. (1997): Megastädte: Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Südwind-Brandes & Apsel, Wien-Frankfurt.
- Flüchter, W. (1997): Megastadt Tokyo: ‚Monster‘ oder ‚Modell‘? In: Geographie und Schule, 110, 12/97, 30-38.
- Friedmann, J. (1986): The World City Hypothesis. In: Development and Change, 17, 1, 69-84.
- Gormsen, E. (1997): Mexiko-Stadt, faszinierende ‚Monstruopolis‘. In: Geographie und Schule, 110, 12/97, 20-29.
- Korff, H.-R. (1997): Globalisierung der Megastädte. In: Feldbauer et al. 1997, 21-36.
- McGurn (1997): City Limits. In: Far Eastern Economic Review, 6.2.1997, 34-37.
- Mertins, G. (1994): Verstädterungsprobleme in der Dritten Welt. In: Praxis Geographie, 1/94, 4-9.
- Parnreiter, C. (1999): Globalisierung, Binnenmigration und Megastädte der ‚Dritten Welt‘: Theoretische Reflexionen. In: Husa und Wohlschlägl 1999, 17-58.

- Sassen, S. (1993): Die informelle Ökonomie von New York. In: Ernst, R. et al, Hg. (1993): Arbeiten und Wohnen in städtischen Quartieren. Basel-Boston.
- Sassen, S. (1996): Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities. Frankfurt/Main.
- Scholz, F. (2002): Die Theorie der ‚fragmentierenden Entwicklung‘. In Geographische Rundschau, 54, 10, 6-11.
- Spreitzhofer, G. (2000): Metropolization in Suharto’s Western Java. Three Decades of Megacity Management in Jabotabek Region. In: asien, afrika, lateinamerika, 28, 4/00, 609-630.
- Spreitzhofer, G. und M. Heintel (2000): Metro-Jakarta: Zwischen Nasi und Nike. Suhartos ‚Neue Ordnung‘ als Motor der Regionalentwicklung in Westjava? Peter Lang, Frankfurt.
- Spreitzhofer, G. (2002): Globalizing Metro Manila? External and internal impact on landuse and infrastructure development in the Philippine NCR. In: Philippine Studies, 50, 2/02, 251-68.
- Spreitzhofer, G. (2003): From Farming to Franchising: Current Aspects of Transformation in post-crisis Metro-Jakarta. In: Asien, 87, 2/03, 52-64.
- United Nations (UN), Hg. (1997): Urban Agglomerations 1996. New York.
- United Nations (UN), Hg. (2003): World Urbanization Prospects: The 2003 Revision. New York.
- Wagner, H., Hg. (2001): Megacities. Segmente (Wirtschafts- und sozialgeographische Themenhefte), Hölzel. Wien.

Web-Links:

www.megacities.uni-koeln.de/documentation/megacity/statistic/wup2003.pdf

www.g-o.de