



Gabriela Neuhaus (2)



Ohne die Erträge des eigenen Stücks Land im Heimatdorf käme für viele Zugewanderte in der Stadt kaum genügend Essen auf den Tisch – so auch bei der siebenköpfigen Familie von Doña Máxima und Don René (oben) und der fünfköpfigen Familie von Filomena Annatea Chyma.

Vorbild Bogotá

Zahlreiche Projekte und Ideen, die heute in La Paz und anderen Städten Lateinamerikas umgesetzt werden, orientieren sich an der Philosophie von Antanas Mockus, dem ehemaligen Bürgermeister von Bogotá. Mit Hilfe unkonventioneller Ansätze verwandelten er und sein Nachfolger Enrique Peñalosa die einst korrupte und gefährliche Hauptstadt Kolumbiens ab 1995 in eine Vorzeigemetropole. Ein zentrales Anliegen von Mockus war es, die Bevölkerung in die Verantwortung zu nehmen, was ihm über weite Strecken gelang. So konnte er unter anderem 63000 Menschen dazu bewegen, freiwillig zehn Prozent Zusatzsteuern zu bezahlen oder die Bevölkerung zum Wassersparen motivieren. In La Paz gehen zahlreiche Projekte wie der Einsatz der Zebras im Stadtverkehr, das «Observatorio La Paz cómo vamos» oder das Projekt «La Paz-Bus» (siehe Artikel S. 14) auf Initiativen und Vorbilder aus Bogotá zurück.

Häuser wurden zerstört, über 5000 Menschen obdachlos. «Ein Leben lang haben wir für unser Haus gearbeitet, jetzt stehen wir vor dem Nichts», klagt die Lehrerin Catalina Eulate. Seit Monaten lebt sie mit ihrer Familie in einer der dürftig gezimmerten Notunterkünfte.

Wie es mit ihnen weiter geht, wissen die Menschen hier nicht. Manche würden gerne zurück, doch ob der Hang genügend stabil ist, muss zuerst untersucht werden. Andere haben Angst, hoffen auf ein Stück Land an einem sicheren Ort. Angesichts des akuten Platzmangels in La Paz dürfte dies allerdings schwierig sein. Der Staat hat den Opfern deshalb neue Unterkünfte in El Alto angeboten. Doch die meisten lehnten ab: Die Distanz von El Alto nach La Paz, wo sie ihr bisheriges Lebenszentrum

hatten, sei zu gross. Zudem würden sie das raue Klima auf dem Altiplano nicht ertragen, sagen sie.

Armut und Hoffnung

In El Alto, das sich 1985 von La Paz losgesagt hat und heute eine eigenständige Stadt ist, leben allerdings schon seit einigen Jahren mehr Menschen, als in La Paz. Hier hat es noch Platz. Entsprechend gross ist die Zuwanderung vom Land. Die meisten Menschen, die sich in El Alto neu niederlassen, gehören zu den Ärmsten: Sie haben keinen Beruf erlernt, manche können weder lesen noch schreiben. Im Gegensatz zum Dorf bietet ihnen die Stadt unzählige Möglichkeiten, etwas Geld zu verdienen, um sich und ihre Familien über Wasser zu halten. So pendeln täglich 300000 Menschen von El Alto nach La Paz hinunter, wo sie als Kehrrichtmänner, Wächter oder Schuhputzer – aber auch als Dienstmädchen und Köchinnen in Haushalten der Mittel- und Oberschicht ein Auskommen finden.

Umgekehrt verirrt sich kaum je ein Paceño nach El Alto. Mit einer Ausnahme: Jeweils donnerstags und sonntags locken das immense Angebot und die günstigen Preise der «Feria 16 de Julio», einem der grössten Märkte Lateinamerikas, sogar Wohlhabende aus dem Nobelquartier Zona Sur für einen Einkaufsbummel auf das Hochplateau. Mercedes Castro verkauft am Eingang zum Markt, wo die Käuferinnen und Käufer aus der Stadt hochsteigen, Hautcrèmes für 12 Bolivianos (rund 1.30 Franken). Das gleiche Fabrikat koste, sagt sie, in der Zona Sur von La Paz ein Mehrfaches. Auch Gregoria Ayla, die seit acht Jahren einen erfolgreichen Kleiderhandel betreibt, begrüsst an ihrem Stand Stammkunden aus La Paz: Nebst billigen Altkleidern aus dem Ausland, die hier trotz Importverbot in grossen Mengen angeboten werden, hat sie auch Kleider mit berühmten Markennamen wie Adidas oder Nike im Sortiment.

Prekäre Bedingungen, extreme Armut

Die «Feria 16 de Julio», wie überhaupt das ganze wirtschaftliche Treiben in El Alto, unterliegt eigenen Gesetzen, auf die der Staat kaum Zugriff hat. Laut Schätzungen leben rund 70 Prozent der Bevölkerung vom Handel. Viele allerdings mehr schlecht als recht: Zwar hat sich das einstige Elendsviertel von La Paz in den letzten Jahren stark entwickelt – mittlerweile gibt es auch in El Alto zahlreiche Produktionsbetriebe, Wohlstand und Mittelstandsquartiere. Doch ein Grossteil der Bevölkerung lebt nach wie vor unter prekären Bedingungen und in extremer Armut.

«Wir kämpfen – Tag für Tag», sagt Don René, der mit seiner Frau Máxima und den fünf Kindern in einer bescheidenen Unterkunft am Rand von El



Bolivians grösste Städte

(Anzahl Einwohner)

| | |
|--------------------|-----------|
| Santa Cruz | 1 452 000 |
| El Alto | 960 000 |
| La Paz | 840 000 |
| Cochabamba | 595 000 |
| Sucre (Hauptstadt) | 256 000 |
| Oruro | 217 000 |

La Paz und El Alto in Zahlen

La Paz auf 3600 m ü. M. und El Alto auf 4100 m ü. M. bilden zusammen mit einer Bevölkerung von rund 2 Millionen auf 200 km² das grösste und bevölkerungsreichste Stadtgebiet Boliviens.

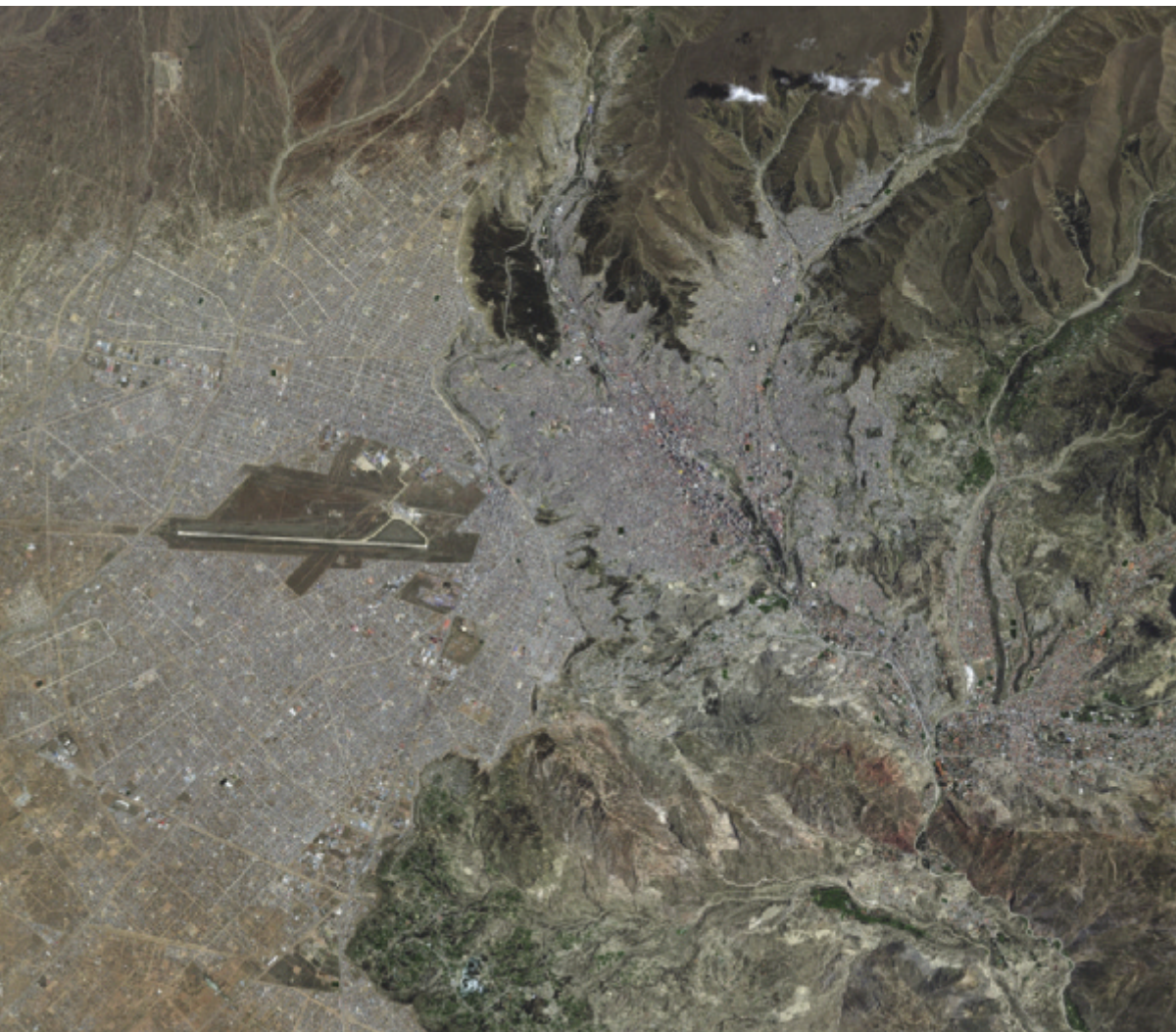
Bevölkerungsentwicklung

| | La Paz | El Alto |
|------|---------|---------|
| 1950 | 256 000 | 11 000 |
| 2001 | 793 000 | 650 000 |
| 2010 | 840 000 | 960 000 |

(2001 Volkszählung; 2010 Hochrechnung)

Bevölkerungswachstum pro Jahr

| | |
|---------|--------|
| La Paz | + 1,4% |
| El Alto | + 8,4% |



Obwohl 500 Höhenmeter und politisch voneinander getrennt, sind die beiden Städte El Alto (mit Flughafen) und La Paz längst zu einer einzigen riesigen Metropolregion verschmolzen.

Das Engagement der Schweiz

Traditionell fokussiert die DEZA in ihrem Engagement auf ländliche Entwicklung – so auch in Bolivien. Allerdings wurde, angesichts der zunehmenden Verstädterung des Landes, das Programm um einige Komponenten erweitert. So unterstützt die DEZA u.a. die Schaffung einer gemeinsamen Plattform der drei bolivianischen Städte La Paz, Cochabamba und Tarija. Solidar Suisse setzt im Auftrag der DEZA verschiedene Projekte in den Bereichen partizipative Gemeindeentwicklung sowie Gewaltprävention im städtischen Kontext um. Zudem unterstützt die DEZA verschiedene Projekte der Entwicklungsorganisation Swisscontact, die bereits seit 1999 in bolivianischen Städten präsent ist. Mit ihrem Engagement in den Bereichen Abfallentsorgung, Umwelt und Verkehr hat sie in der Vergangenheit verschiedentlich Impulse gesetzt, die über die städtische Entwicklung hinaus weisen: So basiert etwa der Entwurf für ein neues, fortschrittliches Abfallgesetz für ganz Bolivien auf Erfahrungen aus städtischen Projekten. www.deza.admin.ch (Suche: Länder, Bolivien) www.cooperacion-suiza.admin.ch/bolivia/



Gabriela Neuhäus (2)

Die Hälfte der 600 Quartiere von La Paz sind Armenviertel, die dringend Investitionen in ihre Infrastruktur benötigen.

Der Chip im Kopf

Die menschliche Lunge, abgebildet auf einer grossen Tafel in der Eingangshalle des Rathauses von La Paz, verfärbt sich je nach Luftqualität bedrohlich. Die Messeinrichtung ist Teil des von Swisscontact initiierten und von der DEZA finanzierten Programms «Aire Limpio», das heute von der Stadtregierung betreut wird. Die Initiative leistete in einer ersten Phase viel Sensibilisierungsarbeit bezüglich Luftverschmutzung und zielte darauf ab, Basisinformationen zur Luftqualität in den Städten zu generieren. Aktuell stehen u.a. die Verbesserung der Verkehrssituation in La Paz/El Alto sowie die Einführung regelmässiger Abgaskontrollen bei Fahrzeugen im Vordergrund. «Dabei geht es nicht nur darum, technische Normen zu erfüllen», betont Projektleiter Freddy Koch. «Viel wichtiger ist es, dass sich die Menschen der Zusammenhänge zwischen schlechten Abgaswerten und ihrer Gesundheit bewusst werden. Es geht darum, den Chip im Kopf auszuwechseln.»

Alto lebt. Immerhin haben sie Strom und fliessendes Wasser. Ihren Lebensunterhalt bestreitet die Familie mit Gelegenheitsarbeiten: Doña Máxima bestückt billiges Plastikspielzeug aus China mit Nylonbändern. Damit kann sie pro Tag bis zu 35 Bolivianos (rund 3.80 Franken) verdienen.

Don René, der seit einem Unfall behindert ist, arbeitet als Heiler und Seher. Viel kann er für seine Zukunftsprognosen, die er aus Coca-Blättern liest, nicht verrechnen, da seine Kundschaft ebenfalls arm ist. Der Speisezettel der Familie ist entsprechend bescheiden: Zum Frühstück gibt es Tee und etwas Brot, am Mittag eine dünne Suppe. Gemüse und Milch können sie sich nicht leisten. Umso willkommener ist das Frühstück für die Kinder, das in den Schulen abgegeben wird. Wie viele der vom Land Zugewanderten besitzt Doña Máxima zudem in ihrem Heimatdorf noch ein Stück Land. Damit kann sie die Familie mit Kartoffeln versorgen.

Auch für Filomena Annatea Chyma, die vor zwei Jahren mit ihrem Mann und drei kleinen Kindern nach El Alto gezogen ist, sind die Kartoffeln und das Quinoa-Getreide aus dem Dorf überlebenswichtig. «Wenn mein Mann auf dem Bau keine Arbeit findet, mangelt es uns an allem – in der Stadt dreht sich alles ums Geld», klagt sie. «Das Leben in der Stadt ist schwierig: Gas, Wasser, Abfall – alles kostet», bestätigt Doña Jacinta. Ihre Freundin Andrea Cancari nickt und zieht ein Säckchen mit Coca-Blättern aus der Schürzentasche: «Davon kauen wir den ganzen Tag – das stillt den Hunger.»

Viel Hoffnung, wenig Geld

Trotz aller Schwierigkeiten zieht es die Menschen weiterhin vom Land in die Stadt: Jährlich wächst die Bevölkerungszahl von El Alto um über acht

Prozent. Auch Nelson Sapata und seine Frau Alicia Caguan versuchen, genügend Geld zusammenzubringen, um sich in El Alto ein Backsteinhaus zu bauen. In der Stadt erhoffen sie sich für ihre beiden Kinder eine bessere Zukunft. Vorläufig pendelt das junge Paar aus Sapahaqui, einem Dorf rund 90 Kilometer südlich von El Alto, noch zwischen Land- und Stadtleben hin und her. Mit ihrer Arbeit auf einer kleinen Baustelle hoch über La Paz verdienen die beiden im Tag rund 18 Franken. Im Dorf bewirtschaften sie Fruchtbäume. «Die 50 Quadratmeter Land, die uns gehören, reichen nicht aus, um eine Familie zu ernähren», sagt Nelson, und Alicia ergänzt: «Wir müssen dorthin ziehen, wo wir Geld verdienen können.»

Ernährungskrise trotz Ressourcen

«Heute leben in Bolivien gerade noch 25 Prozent der Bevölkerung auf dem Land, der Rest ist in den Städten. Das ist ein grosses strukturelles Problem», beschreibt Walter Delgadillo, Minister für öffentliche Arbeiten, die aktuelle Situation. «Die Migration ist so gravierend, dass sie eine Ernährungskrise provoziert – in einem Land, das eigentlich genügend Ressourcen hätte.» Um dieser Entwicklung entgegenzusteuern, investiert die bolivianische Regierung von Evo Morales in die dringend notwendige Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem Land: In den letzten Jahren erhielten zahlreiche Dörfer erstmals Wasser- und Stromversorgung, Transportwege werden gebaut, bis 2020 soll in ganz Bolivien der Zugang zu modernen Telekommunikationsmitteln gewährleistet sein. «Man soll nicht mehr vom Land fliehen müssen. Wir wollen den Menschen Perspektiven schaffen, die sie zum Bleiben bewegen – oder gar zu einer Rückkehr», stellt der Minister in Aussicht.



Strassenfeste gehören zum festen Bestandteil des städtischen Kultur- und Wirtschaftslebens der bolivianischen Metropole.

Die flächendeckende Versorgung mit Basisinfrastruktur ist allerdings nicht nur auf dem Land ein Problem, auch in den Städten gibt es einen riesigen Nachholbedarf. In El Alto zum Beispiel verfügt nur eine Minderheit der Quartiere über Kanalisationsanlagen. Die Abfallentsorgung funktioniert in weiten Teilen der Stadt überhaupt nicht und viele Häuser sind weder an die öffentliche Strom- noch an die Wasserversorgung angeschlossen. Meist sind es die Ärmsten in den entlegenen Aussenquartieren, die Wasser am Brunnen holen oder für teures Geld von privaten Händlern kaufen müssen.

«Barrios de Verdad»

In La Paz ist man in dieser Hinsicht ein Stück weiter: Seit gut zehn Jahren ist hier eine Stadtverwaltung am Werk, die durch ihr konsequentes und zielgerichtetes Handeln schon viel erreicht hat. Es fällt auf, wie aufgeräumt und gepflegt die Innenstadt ist. Liebevoll gestaltete Blumenbeete findet man aber nicht nur auf der zentralen Plaza Murillo oder an der eleganten Avenida del Prado, sondern auch in den armen Aussenquartieren. Grossflächige Fotografien und bunte Gemälde schmücken Betonwände und Stützmauern entlang von Autostrassen und in den Barrios.

Dies, obschon Armut auch in La Paz ein zentrales Thema ist: Die Hälfte der insgesamt 600 Barrios sind Armenquartiere und benötigen dringend Investitionen. Die umgerechnet 12000 Franken pro Jahr, die jedes Quartier für den Unterhalt aus der Stadtkasse erhält, sind hier nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Deshalb wurde vor vier Jahren das Programm «Barrios de Verdad» (Wirkliche Quartiere) geschaffen, das zum Ziel hat, nach und nach alle armen Quartiere zu sanieren und aufzuwerten.

Von La Paz nach Indien

Pro Quartier wird eine einmalige Investitionssumme in der Grössenordnung von 400 000 Franken zur Verfügung gestellt. Je nach Bedarf setzen die Barrios dieses Geld für die Verbesserung von Strassen- und Weginfrastruktur ein, für die Installation von sanitären Anlagen und die Verbesserung der Kanalisation – oder sie bauen Sportplätze, legen Pärke an, investieren in Gemeinschaftszentren und Strassenlampen. «Solche Massnahmen bringen beeindruckende Veränderungen in die Quartiere», sagt Bürgermeister Luis Revilla. «So können etwa Mütter dank der Kindergärten, die in den neuen Gemeinschaftszentren angeboten werden, ihre Kleinen in Obhut geben. Dadurch erhalten sie Freiräume, können Workshops besuchen und sich weiterbilden.»

Bereits wurden 47 sanierte «Barrios de Verdad» eingeweiht – weitere 54 sind in Arbeit oder Planung. Aufgrund der bisherigen Erfolge will die Weltbank, die das Projekt mitfinanziert, diesen Ansatz für die Sanierung von Slums auch in Indien umsetzen. Dies erfüllt Luis Revilla mit Stolz und lässt ihn hoffen, dass dank der guten Resultate auch seiner Stadt genügend Entwicklungsmittel zur Verfügung gestellt werden, um in den kommenden zehn Jahren die verbleibenden 200 Armenquartiere in «Barrios de Verdad» zu verwandeln.

Diese Hoffnung ist – weitere politische Stabilität in der bolivianischen Regierungsstadt vorausgesetzt – nicht unrealistisch. Immerhin hat die Stadtverwaltung in den letzten zehn Jahren gezeigt, dass sie trotz enormer Bedürfnisse und beschränkter Mittel in der Lage ist, durch innovative Projekte und gezieltes Handeln die Lebensqualität in La Paz für breite Bevölkerungsschichten zu verbessern. ■

Feste und Proteste

Musik und Knallkörper übertönen das Rauschen des Verkehrs. Vom Bürofenster der Abteilung Cultura Ciudadana fällt der Blick auf die Gruppe tanzender und musizierender Menschen, die den Verkehr auf der Hauptverkehrsachse lahmlegen. «Die Bürgerinnen und Bürger von La Paz und El Alto wissen den öffentlichen Raum für ihre Zwecke zu nutzen», lacht Abteilungsleiterin Patricia Grossman Saenz. Berühmt und gefürchtet sind die Strassenblockaden, mit denen Unzufriedene ihre Forderungen an die Öffentlichkeit tragen und die nicht selten zu Versorgungsengpässen führen. Eine andere, allgegenwärtige Form der Strassenkultur sind die kulturellen Veranstaltungen und Feiern, mit denen die unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen ganze Quartiere während Stunden und Tagen in Musik- und Tanzplätze verwandeln. Sie dienen nicht nur der Pflege des kulturellen Erbes – sie sind auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Herausforderung Verkehr

Je grösser eine Stadt, desto weiter sind die Wege, welche die Menschen für die Verrichtung ihrer Geschäfte zurücklegen müssen. Weltweit kämpfen Städte gegen den Verkehrskollaps. So auch La Paz, wo das Zentrum aufgrund der topografischen Situation ein Nadelöhr ist, in dem der Verkehr regelmässig zum Erliegen kommt.

(gn) Eineinhalb Stunden braucht Magdalena Catisaya für ihren Arbeitsweg von El Alto in den Süden von La Paz, wo sie drei- bis viermal wöchentlich als Putzfrau und Abfallsammlerin arbeitet. Weil sie dafür mehrmals das Sammeltaxi wechseln muss und jedes Mal wieder eine neue Fahrgebühr anfällt, geht die Reise auch ins Geld. «Mit dem bestehenden System bezahlen die Ärmsten, die in den entlegenen Quartieren leben, am meisten», sagt René Chavez Justiniano, Ingenieur und Projektkoordinator für öffentliche Verkehrsprojekte bei der Stadtverwaltung von La Paz. Es ist nicht das einzige Problem, das die Stadt mit dem Projekt «La Paz-Bus» in den Griff zu bekommen hofft.

Regionale Aufgaben

Ein Bussystem allein für La Paz macht keinen Sinn: Die Lösung der Transportprobleme ist – wie die Abfallentsorgung oder die Wasserversorgung – eine regionale Aufgabe, die im Grossraum La Paz/El Alto gemeinsam gelöst werden muss. «Wir arbeiten daran, die Behörden von El Alto von der Notwendigkeit des neuen Transportsystems zu überzeugen, obschon dies aus politischen Gründen schwierig ist», sagt Luis Revilla, Bürgermeister von La Paz. Verschiedene Projekte, wie etwa der Bau einer Luftseilbahnverbindung zwischen La Paz und El Alto, scheiterten bereits an den Differenzen der beiden Städte. Luis Revilla ist überzeugt, dass die Trennung El Altos von La Paz ein Fehler war: «Egoistisch könnte ich argumentieren: La Paz hat davon profitiert. Wären wir zusammengeblieben, müssten wir El Alto mit all seinen Mängeln und den armen Bewohnern, die keine Steuern bezahlen, mittragen. Dafür könnten wir den Metropolitanraum effizienter entwickeln, und El Alto ginge es heute besser.»

Spezialspur für Grossbusse

Heute ist das öffentliche Transportwesen fest in den Händen von privaten Fuhrunternehmen. Die meisten operieren mit 16-plätzigem Minibussen oder Gemeinschaftstaxis, die unterwegs immer wieder Passagiere ein- und ausladen. Niemand weiss, wie viele davon unterwegs sind. Fest steht: Es sind zu viele, was insbesondere im Zentrum von La Paz regelmässig zu Verkehrsstaus führt. Zudem machen sich die Fahrer mit Dumpingpreisen gegenseitig das Geschäft kaputt. «Heute sind wir täglich bis zu 16 Stunden unterwegs, bis wir genügend eingenommen haben, um unsere Kosten zu decken», klagt Taxi-Unternehmer Manuel Corazón. «Überall sind die Strassen blockiert, der Job wird immer anstrengender.»

Unter der Situation leiden Fahrer genauso wie Fahrgäste. Die Verbesserung des öffentlichen Transportwesens – täglich werden im Grossraum La Paz/El Alto schätzungsweise 1,8 Millionen Fahrten absolviert – ist denn auch ein primäres Legislaturziel der Stadtregierung. Unterstützt wird sie dabei unter anderem von der Entwicklungsorganisation Swisscontact.

Aufgrund umfangreicher Abklärungen und Machbarkeitsstudien entschied man sich nun für die Errichtung einer separaten Busspur auf der Hauptachse aus dem Süden von La Paz bis hinauf nach El Alto. Die Strecke soll mit Grossbussen für bis zu



Eines der primären Ziele der Stadtregierung von La Paz ist ein verbessertes öffentliches Transportwesen.

160 Passagiere bedient werden. Die Feinverteilung in die Barrios wird auch künftig von Minibussen und Sammeltaxis gewährleistet. Eine elektronische Fahrkarte berechnet die Streckenkosten und bucht sie automatisch ab, sodass das Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes nicht mehr zwingend zu Mehrkosten führen wird. ■

«Längst leiden nicht nur Arme unter der Situation»

Die Verstädterung unseres Planeten und deren Herausforderungen finden bisher zu wenig Beachtung, sagen die ETH-Professoren Alfredo Brillembourg und Hubert Klumpner. Ihr Interesse gilt der Stadtentwicklung in den Slums und Favelas des Südens, wo die Menschen auf engstem Raum und oft in prekären Verhältnissen leben. Interview von Gabriela Neuhaus.



Urban-Think Tank

Statt breite Strassen zu bauen gibt es manchmal andere Möglichkeiten: Eine Seilbahn mitten in der venezolanischen Hauptstadt Caracas verbindet die Bevölkerung eines Armenquartiers mit dem Stadtzentrum.

«Eine Welt»: Wie beurteilen Sie die Folgen der zunehmenden weltweiten Verstädterung?

Alfredo Brillembourg: Entscheidend ist, wie sich die Städte des Südens entwickeln – sie verzeichnen das stärkste Wachstum, dort wird künftig der grösste Teil der Weltbevölkerung leben. Dies betrifft ganz Indien, Teile von China, Südostasien sowie Afrika und Lateinamerika.

Hubert Klumpner: Wir müssen uns bewusst werden, dass Leben in der Stadt, wie wir es im nordwestlichen Kulturraum kennen, die Ausnahme ist. Der Normalzustand für die Mehrheit der heutigen Stadtbevölkerung sind die Slums im Süden und Lebensumstände, die oft schocken und überwältigen.

Was sind die Ziele Ihrer Forschungsarbeit?

A.B.: Ähnlich wie ein Notarzt schauen wir, wo man Schnitte ansetzen und auf intelligente Art und Weise Infrastruktur in diese Städte bringen kann. Wir wollen keine neuen Überbauungen im Grünen und glauben nicht an die Nachhaltigkeit der gläsernen Bürohochhäuser. Die Zukunft der Stadtplanung liegt in der Suche nach rascher und intelligenter Nachbesserung bestehender Quartiere und einer Vision, wie sich die Städte weltweit entwickeln sollen.

Wie muss man sich das vorstellen?

A.B.: Heute profitieren wir zum Beispiel von neuen Technologien: Dank der Mobiltelefonie können Millionen Dollars gespart werden, weil keine Leitungen mehr errichtet werden müssen. Umgekehrt gibt es in vielen Städten Autobahnen,



Urban-Think Tank

Der Venezolaner Alfredo Brillembourg und der Österreicher Hubert Klumpner leiten seit Herbst 2010 gemeinsam den Lehrstuhl für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich. Ihr Hauptinteresse gilt der Entwicklung und Verbesserung gewachsener Stadtstrukturen in den sich rasch vergrössernden Megacities des Südens. 1995 gründeten sie den Urban-Think Tank – ein Architekturbüro, das neue urbane Ansätze aufzeigen will. Das bisher bekannteste Projekt von Brillembourg/Klumpner ist der Bau einer Luftseilbahn in Caracas, die zur Aufwertung eines grossen Slumquartiers geführt hat. Ab 2007 lehrten die beiden Architekten als Gastprofessoren an der Columbia University in New York. 2010 erhielten sie den Ruth and Ralph Erskine Award. Ihre oft unkonventionellen Ansätze wurden u.a. in einer Ausstellung im New Yorker Museum of Modern Art gezeigt. www.u-tt.com

die bald nicht mehr gebraucht werden. Soll man sie abreißen, überbauen, als Zugtrassees nutzen oder für die Produktion von Solarenergie? Für uns Architekten gibt es viel spannende Arbeit im Bereich der urbanen Anpassung und Restrukturierung.

H.K.: Wir realisieren aktuell eine Reihe massstäblich kleiner, aber beispielhafter Projekte, die wie Akupunkturbehandlung auf das grössere Ganze wirken sollen. So bauten wir, zusammen mit dem schweiz-österreichischen Seilbahnunternehmen Doppelmayr-Garaventa in Caracas eine Luftseil-

im Zentrum. Wir verstehen unsere Entwicklungen als Prototypen: Wer Interesse hat und sich für das öffentliche Wohl engagiert, bekommt zum Beispiel die Konstruktionspläne für unsere vertikale Sporthalle, ohne dafür zu bezahlen. Sie ist das grösste überdachte Gebäude in Caracas, wo es nebst Karate- oder Salsakursen unter anderem auch Filmvorführungen, Muttertagspartys und ein Wahllokal gibt. Dieses Konzept wurde schon mehrmals kopiert.

Sie kritisieren, dass die Dringlichkeit der Situation noch zu wenig wahrgenommen wird.

H.K.: Richtig. Bereits die Tatsache, dass so viele Menschen unter schwierigsten Bedingungen in Städten leben, macht Urbanisierung zu einem prioritären Thema. Längst sind es nicht nur Arme, die unter der Situation leiden: Versorgungsschwierigkeiten, Kriminalität und Umweltprobleme betreffen die gesamte Stadtbevölkerung. Arm und Reich sind eng miteinander verbunden, auch wenn manche dies immer noch nicht wahrhaben wollen. Die Slums und die Gated Communities (geschlossene Wohnsiedlungen) sind die zwei Seiten ein und derselben Medaille. Wir prägten deshalb den Begriff «Urban Planet». Damit wollen wir aufzeigen, wie angesichts der aktuellen Urbanisierung alle Lebensbereiche miteinander verknüpft sind. Und dass wir deshalb die Probleme nur gemeinsam angehen und lösen können.

Wo sehen Sie – über Ihre Projekte hinaus – Handlungsmöglichkeiten?

H.K.: Zum Beispiel wäre es sinnvoll, Schweizer Entwicklungen wie etwa das Null-Energiehaus, einem Massenpublikum zugänglich zu machen: In Caracas oder Lima könnte die Technologie tausendfach eingesetzt werden, um im Sinne eines Best-Practice-Beispiels ganze Stadtviertel klimafreundlich zu sanieren. Mit solch breitem Einsatz von Technologie könnte für die gesamte Umweltbilanz des Planeten ein wesentlich grösserer Effekt erzielt werden. Das Gleiche gilt für die Entwicklungszusammenarbeit: Im urbanen Kontext können enorm viele Menschen erreicht werden. Zudem sind Städte von Problemen wie Lebensmittelknappheit, Umweltkatastrophen oder den Auswirkungen der Klimaveränderung besonders stark betroffen. Je dichter Menschen aufeinander leben, desto grösser das Risikopotenzial. Diesen Herausforderungen sind in Millionenstädten, wo die Menschen unter prekären Verhältnissen dicht beieinander leben, enorm. Ihnen muss sich unsere Generation stellen. In der Zukunft wird man uns danach beurteilen, was wir hierzu zu leisten imstande waren. ■



Auch die Erstellung und Pflege von Treppen sind für die Quartierentwicklung oft von grosser Bedeutung.

bahn, die das an steilen Abhängen gelegene Barrio San Agustín mit der Metrolinie der Stadt verbindet. Damit verkürzen sich die Wege von rund 200 000 Slumbewohnern und Mitbürgern in die Innenstadt enorm. Zudem ist die Bahn umweltfreundlich und liess sich ins dicht überbaute Gelände besser integrieren als dies mit einer Strasse der Fall gewesen wäre. Eine wichtige Rolle spielen die verschiedenen Bahnstationen, die wir als soziale Zentren gestaltet haben. Dort treffen sich die Menschen, und es werden Dienstleistungen angeboten.

Ist das, angesichts der Millionen von Armen in den Megacities des Südens, nicht bloss ein Tropfen auf den heissen Stein?

H.K.: Solche Projekte sind für uns Transportmittel, mit denen wir in unserem Massstab Beiträge leisten können. Damit verbreiten wir unsere Ideen – für uns steht der Prozess der Bewusstmachung

Die grössten Metropolregionen der Welt

| (Mio. Einwohner) | |
|------------------|--------------|
| 34.3 | Tokio |
| 25.2 | Guangzhou |
| 25.1 | Seoul |
| 24.8 | Shanghai |
| 23.3 | Delhi |
| 23.0 | Mumbai |
| 22.9 | Mexiko-Stadt |
| 22.0 | New York |
| 20.9 | São Paulo |
| 20.3 | Manila |

(Quelle: www.citypopulation.de – Agglos)

Facts & Figures

Links

Das UN-Programm für menschliche Siedlungen Habitat engagiert sich weltweit für nachhaltige Entwicklung von Städten und Siedlungen und berichtet regelmässig über die weltweite Urbanisierung.

www.unhabitat.org

City Mayors ist eine internationale Denkfabrik für urbane Angelegenheiten. Website mit vielen Informationen und Statistiken zu Verstädterung und Metropolitanregionen.

www.citymayors.com

Das Urban Age Projekt hat seit 2005 eine Reihe innovativer Forschungsarbeiten und Konferenzen zu Fragen der Urbanisierung und der Zukunft unseres Zusammenlebens initiiert und unterstützt, sowie eine Reihe von Publikationen veröffentlicht – u.a. «The Endless City» und «Living in the Endless City» – beide Phaidon Press Ltd.

www.urban-age.net

Klare Worte

«Unerbittliche Kräfte vertreiben die Menschen aus den ländlichen Gebieten, und diese, durch die globalisierte Ökonomie überflüssig gemachte Bevölkerung drängt sich in den Slums, an Stadträndern, die weder Land noch wirklich Stadt sind und deren Realität sich den Theoretikern des Urbanismus nur mit Mühe erschliesst.»

Mike Davis, Planet der Slums, 2007

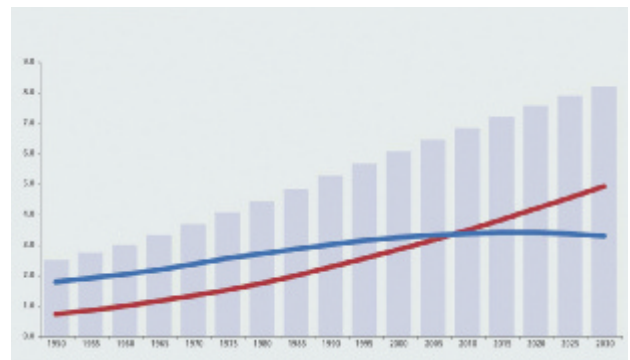
«Der Kampf um das Millennium-Entwicklungsziel, die extreme Armut bis zum Jahr 2015 zu halbieren, kann nur in den urbanen Slums gewonnen werden. Die Entwicklung der Städte entscheidet über die Entwicklung von Nachhaltigkeit, Sicherheit und wirtschaftlichem Wachstum eines Landes.»

Thoraya Obaid, Leiterin des UN-Bevölkerungsfonds UNFPA

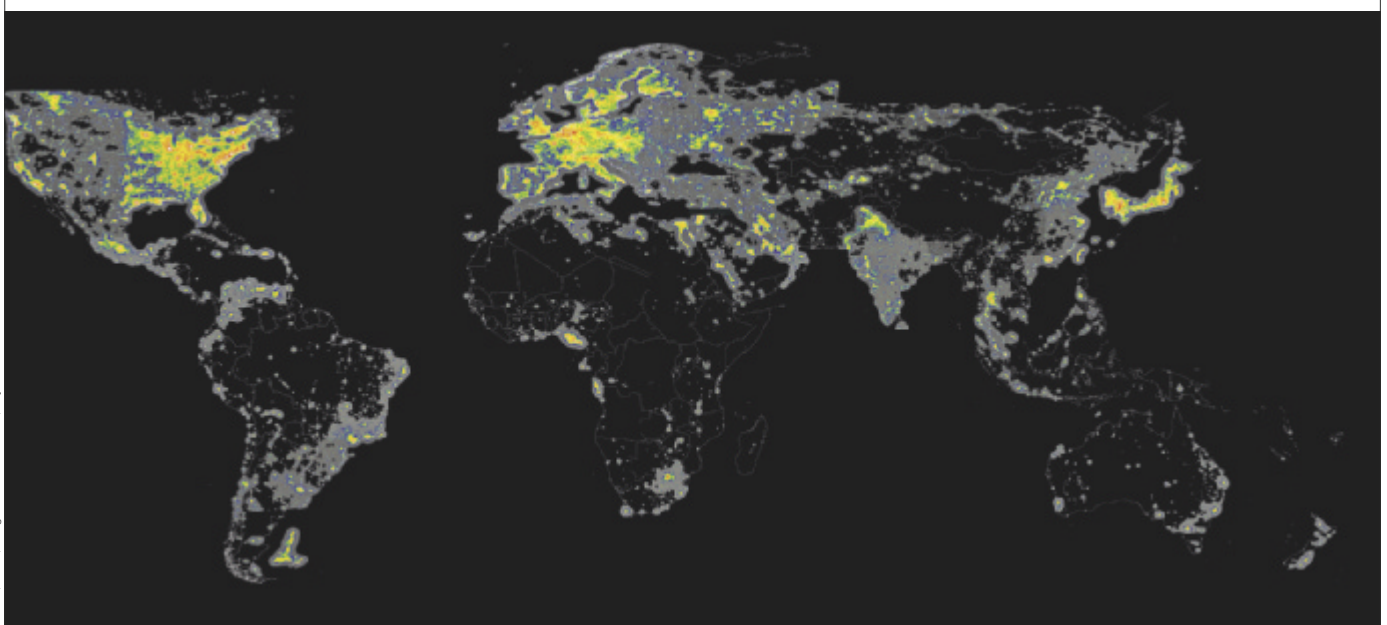
Der urbane Planet

Die Satellitenaufnahme zeigt die Welt bei Nacht mit den leuchtenden Städten. Im Jahr 1900 lebten 13 Prozent der Menschen in Städten – 1950 waren es bereits 29 Prozent. 2007 lebten erstmals mehr Menschen in der Stadt als auf dem Land (siehe Grafik nebenan; Blau: Landbevölkerung; Rot: Stadtbevölkerung). Laut UN-Prognosen wird sich das künftige Bevölkerungswachstum auf Stadtregionen konzentrieren, 2030 werden in allen Regionen mehr Menschen in Städten als in ländlichen Gebieten leben. Rund ein Drittel der städtischen Bevölkerung in den Entwicklungsländern muss mit weniger als 2 USD im Tag auskommen.

Bevölkerungsentwicklung 1950–2030 Stadt-Land



Quelle: www.un.org (Suche: Population)



Zebras in La Paz

Seit 2007 lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten – Tendenz steigend. In Bolivien sind es gar drei Viertel der zehn Millionen Einwohner. Allein in La Paz/El Alto ist die Bevölkerung seit 1950 von einer Viertelmillion auf fast zwei Millionen angewachsen. Die massive Abwanderung aus ländlichen Gebieten in städtische Ballungsräume stellt insbesondere in Entwicklungsländern sowohl die Stadtbevölkerungen wie die Behörden vor grosse Herausforderungen. Eine Reportage aus der bolivianischen Metropole von Gabriela Neuhaus.





Gabriela Neuhäus (2)

La Paz und El Alto breiten sich auf über 200 Quadratkilometern aus, doch erst in jüngster Zeit kümmert man sich gezielt um die Entwicklung der einzelnen Quartiere.

Kurz vor Mittag im Zentrum von La Paz: Hupende Minibusse und Taxis versperren sich gegenseitig den Weg. Bremsen quietschen, ein Fahrer flucht. Geschäftige junge Männer und Businessfrauen drängen sich an Müttern mit Kindern vorbei, die ihnen den Weg versperren, und ein Strassenhändler versucht, mit seinem Holzkarren die Strasse zu überqueren.

Da eilt leichtfüßig tänzelnd ein Zebra herbei und nimmt einen sechsjährigen Jungen an der Hand. Kaum ist der Kleine mit seiner Mutter auf dem gegenüberliegenden Trottoir angelangt, winkt ein zweites Zebra freundlich einen Bus sowie die folgenden Autos vorbei und stoppt zwei junge Männer mit Handy am Ohr, die bei Rot die Strasse überqueren wollen. Dann dreht es sich blitzschnell um die eigene Achse, um einen Minibus zum Weiterfahren zu bewegen, solange dessen Ampel auf Grün steht.

Urbane Lebensformen näher bringen

Zehn Jahre ist es her, seit die Stadtverwaltung von La Paz erstmals als Zebras verkleidete Jugendliche einsetzte, um den Menschen Verkehrs- und Verhaltensregeln in der Stadt näher zu bringen. «Damals wusste niemand, wofür Fussgängerstreifen da sind», erinnert sich die 34-jährige Carmen, ein Zebra der ersten Stunde. Heute ist die Herde von

mittlerweile 240 Cebritas, wie sie von den Paceaños liebevoll genannt werden, eine Institution in der Stadt. Ihre Aufgaben beschränken sich längst nicht mehr auf die Verkehrserziehung: Als Vermittlerinnen und Vermittler von urbanen Lebensregeln besuchen die Zebras auch Schulen und Quartiere, wo sie den Leuten zeigen, wie Abfall getrennt entsorgt oder Lärm vermieden werden kann. Ebenfalls stadtbekannt sind ihre Kampagnen gegen Alkohol und gegen Gewalt in der Familie.

In den Anzügen stecken meist junge Menschen, viele aus schwierigen Verhältnissen. «So wie wir uns in diesem Projekt verändert haben, verändern wir auch die Stadt», schwärmt die 28-jährige Amanda. Als älteste Tochter einer kinderreichen Familie musste sie ihrer Mutter beim Strassenverkauf von Kleidern helfen, bis sie vor acht Jahren zum Team der Cebritas stiess. Heute absolviert sie eine Ausbildung zur Sozialarbeiterin, ihr Herzblut gehört aber nach wie vor den Zebras; im gestreiften Kostüm vermittelt sie auf spielerische Art und Weise, was sie selber erlebt hat. «Sobald du dich in den Strassen der Stadt wie in deinem eigenen Haus bewegst, änderst du dein Verhalten», sagt sie. «Du beginnst die Stadt zu lieben, übernimmst Verantwortung und wirst dir bewusst, dass sie ein Haus ist, das dir nicht allein gehört, sondern das du mit vielen andern teilst.»

Verstädterung

Im Jahr 2007 lebten laut Statistik des UN-Programms für menschliche Siedlungen Habitat erstmals mehr als die Hälfte der Menschen weltweit in städtischen Gebieten – 1950 war es erst jeder Vierte. Von 1950 bis 2000 wuchs die in Millionenstädten lebende Bevölkerung fast dreimal so rasch wie die urbane Bevölkerung insgesamt. Die am stärksten verstädterte Region der Welt ist Lateinamerika und die Karibik: 78 Prozent der 590 Millionen Menschen leben dort in städtischen Zonen.

Urbanität

(lateinisch urbs = Stadt) Städtische Lebensqualität beinhaltet Zusammenleben, Weltoffenheit, Infrastruktur etc. Urbane Lebensformen sind heute auch oft in ländlichen Gebieten anzutreffen.

Urbanisierung

Prozess der Ausbreitung städtischer Lebens- und Verhaltensweisen – dazu gehören nebst physischer Ausbreitung von städtischen Siedlungsgebieten auch sozialpsychologische und sozialökonomische Komponenten.

Städtische Lebensqualität unter der Lupe

Die unabhängige Bürgerinitiative «Observatorio La Paz cómo vamos» publizierte im Sommer 2011 die Resultate einer repräsentativen Umfrage bei der Bevölkerung von La Paz über ihre Zufriedenheit und Wünsche: 45 Prozent der Befragten gaben an, dass sich die Lebensqualität in den letzten Jahren verbessert habe. Nur gerade neun Prozent waren mit den Leistungen der Stadtregierung unzufrieden. Die grössten Sorgen bereitet den Paceños die Sicherheitsituation – Kriminalität, Drogen sowie häufige Demonstrationen oder Strassenblockaden führen dazu, dass sich viele unsicher fühlen – gefolgt von der Verkehrssituation. Im Rahmen des «Observatorio La Paz cómo vamos», das von Solidar Suisse und der DEZA unterstützt wird, sind weitere vertiefende Studien geplant. Die Initiative hat zum Ziel, die Partizipation der Bevölkerung am politischen Geschehen zu verbessern und ihre Anliegen vermehrt und gezielt in die politischen Entscheidungsprozesse einzubringen. www.lapazcomovamos.org

Gabriela Neuhäus (3)



Immer wieder gibt es Erdbeben: Als im Februar 2011 ein ganzes Quartier abrutschte wurden 800 Häuser zerstört und über 5000 Menschen obdachlos.

Die Zebras sind heute Teil der Abteilung Städtische Lebenskultur (Cultura Ciudadana), die 2005 vom damaligen Bürgermeister geschaffen wurde und zum Ziel hat, den Einwohnerinnen und Einwohnern von La Paz urbane Lebensformen näher zu bringen. Dies ist wichtig, weil ein Grossteil der Bevölkerung vom Land zugewandert und mit den Anforderungen, die das Zusammenleben von Hunderttausenden von Menschen auf engem Raum mit sich bringt, nicht vertraut ist.

In Kursen und Kampagnen sowie in enger Zusammenarbeit mit den Schulen werden Themen wie Lärm, Ordnung, Alkoholismus oder Sauberkeit und Gesundheit angegangen. «Neu haben wir auch Risikoprävention in unser Programm aufgenommen», sagt Patricia Grossman Saenz, Leiterin der Abteilung Städtische Lebenskultur. «Und künftig wollen wir vermehrt Umweltfragen, inklusive Wasser- und Luftqualität ansprechen.»

Flucht in die Stadt

La Paz wurde 1548 von den spanischen Konquistadoren als Handelsstation zwischen der damals boomenden Silbermetropole Potosí und der Hafenstadt Callao gegründet. Die Kolonialisten gaben den ursprünglichen Standort auf dem Hochplateau bald auf: Weil sie immer wieder von den Einheimischen angegriffen wurden, und weil der Tal-

kessel des Choqueyapu-Flusses, wo sich schon in vorkolonianer Zeit zahlreiche Handelswege gekreuzt hatten, ein milderer Klima bot.

Am zentralen Stellenwert des Handels für die Wirtschaft und Entwicklung der Region hat sich bis heute nichts geändert. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass die Stadt La Paz in den 450 Jahren ihres Bestehens von schweren wirtschaftlichen Einbrüchen, wie sie die einstigen Hochburgen des Bergbaus erlitten, verschont geblieben und für Hunderttausende zu einem Zufluchtsort geworden ist.

Wie einst in Europa arme und rechtlose Bauern dem Ruf «Stadtluft macht frei» folgten und ihr Glück in den neu gegründeten Städten suchten, zogen in den 1950er-Jahren Hunderttausende benachteiligter Campesinos in der Hoffnung auf eine bessere Zukunft nach La Paz. Eine zweite grosse Einwanderungswelle erfolgte ab 1976, ausgelöst durch Krisen und Privatisierungen im Bergbau sowie durch Hunger und Armut auf dem Land, wo Naturkatastrophen wie Erdbeben und Überschwemmungen die prekären Lebensbedingungen noch verschärften.

Immer wieder Erdbeben

Innerhalb von 50 Jahren stieg die Zahl der Menschen in La Paz/El Alto von 267000 auf heute



Als Zebras verkleidete Jugendliche – viele von ihnen stammen aus schwierigen Verhältnissen – vermitteln urbane Lebensregeln, sei dies bezüglich Verkehrserziehung, Abfallentsorgung oder Lärmbekämpfung.



knapp zwei Millionen. Diese Bevölkerungsexplosion führte zu neuen städtischen Phänomenen: Die massive Zuwanderung von mittellosen Bauern und

Arbeitern hatte zur Folge, dass sich Armut nun auch in der Stadt auf breiter Basis etablierte. Überall, wo es noch freien Platz gab, liessen sich Menschen nieder. Die Migrantinnen und Migranten nahmen auch die gefährlichen steilen Hänge in Beschlag, und weil der Talkessel von La Paz nur beschränkt Platz bietet, breitete sich die Agglomeration auf dem Hochplateau in El Alto, 4100 Meter über Meer weiter aus.

«Über 50 Jahre lang wuchs die Stadt ohne irgendwelche Planung», sagt Luis Revilla, seit 2010 Bürgermeister von La Paz. «Während Jahrzehnten haben die Paceños ganze Stadtteile, inklusive Strassen und Infrastruktur selber gebaut.» Der 39-jährige Bürgermeister sieht sich deshalb heute mit einem schwierigen Erbe konfrontiert: «Die Sicherung der bestehenden Quartiere hat erste Priorität: La Paz ist eine Stadt mit grossen geologischen und hydrologischen Risiken. Diese müssen entschärft werden, bevor wir an eine künftige Stadtplanung denken können.»

Immer wieder kommt es zu gravierenden Erdbeben – 60 Prozent der Stadt sind auf unsicherem Grund gebaut. In den letzten Jahren haben die Niederschläge während der Regenzeit an Heftigkeit gewonnen, was die Gefahr zusätzlich verstärkt. Wie durch ein Wunder gab es keine Toten, als im Februar 2011 ein ganzes Quartier abrutschte: 800

Abfall als Chance

In La Paz fallen täglich rund 400 Tonnen Abfall an, für deren Lagerung die Stadt teures Geld bezahlt. Dies müsste nicht sein, sagt Matthias Nabholz, Umweltingenieur und Projektleiter bei Swisscontact. Laut Berechnungen der Entwicklungsorganisation birgt der Abfall in Bolivien ein wirtschaftliches Potenzial, mit dem 20000 Arbeitsplätze geschaffen werden könnten. Voraussetzung: Der Abfall wird getrennt gesammelt und konsequent wiederverwertet. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung sind die Ecoconvencindarios (Ökoquartiere), wie sie mit Unterstützung von Swisscontact in 26 Quartieren von La Paz und El Alto lanciert worden sind. Im Barrio Anutha Hansa Anutha zum Beispiel schiebt Magdalena Catisaya ihren Sammelwagen zweimal wöchentlich von Tür zu Tür, um Abfall einzusammeln und für den Verkauf an Recycling-Unternehmen vorzubereiten. Zusammen mit ihrem weiteren Einkommen als Haushaltsgehilfin bestreitet sie so ihren Lebensunterhalt. www.swisscontact.org