

Megacities III

Handlungsmodelle und strategische Lösungen

Onlinedokumentation
der Konrad-Adenauer-Stiftung

Unter der Fragestellung, wie nachhaltige Entwicklung und damit Zukunftsfähigkeit auch für Megastädte gewährleistet werden kann, gilt es vor allem, für vier Problemkomplexe Handlungsmodelle und strategische Lösungen zur Diskussion zu stellen.

Sankt Augustin, 17. Juni 2004

Megacities III

Handlungsmodelle und strategische Lösungen

Unter der Fragestellung, wie nachhaltige Entwicklung und damit Zukunftsfähigkeit auch für Megastädte gewährleistet werden kann, gilt es vor allem, für vier Problemkomplexe Handlungsmodelle und strategische Lösungen zur Diskussion zu stellen.

Programm

Montag, 24. November 2003

14.00 Uhr Eröffnung der Konferenz

Dr. Johannes von Thadden

Stellv. Generalsekretär der Konrad-Adenauer-Stiftung e. V. Sankt Augustin

Dr. Christian Ruck MdB,

Entwicklungspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Berlin
(angefragt)

Prof. Dr. Frauke Kraas

Vorsitzende der MegaCity TaskForce der International Geographical Union
(IGU), Geographisches Institut der Universität zu Köln

Ulrich Nitschke

Leiter der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt / InWEnt gGmbH,
Bonn

14.30 Uhr Einführung in die Tagungsthematik

Dr. Günter W. Dill

Koordinator Internationale Verwaltungs- und Kommunalberatung,
Internationale Zusammenarbeit, Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Sankt
Augustin

15.30 Uhr Gastvortrag I: „**Die soziopolitisch-räumliche Fragmentierung der Stadt: eine zunehmende Entwicklungspolitische Herausforderung**“

Prof. Dr. Marcelo Lopes de Souza

Núcleo de Pesquisas sobre Desenvolvimento Sócio-Espacial (NuPeD)
Departamento de Geografia Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasilien

16.15 Uhr Gastvortrag II: „**The challenge of sustainable development in Megacities. Some reflections for a research agenda**“

Prof. Dr. Roberto Sanchez Rodriguez

University of California, Santa Cruz

17.00 Uhr Gastvortrag III: „**Durban's sustainability roadmap: a framework for megacities?**“

Dr. Debra Roberts

Manager Environment Development Planning & Management, Durban,
South Africa

17.45 Uhr **Diskussion**

20.00 Uhr „**Markt der Möglichkeiten**“ in den Räumen des Schlosses Eichholz
mit kurzer Vorstellungsrunde der Aussteller

Dienstag, 25. November 2003

09.00 Uhr Parallelle Arbeitsgruppensitzungen

AG 1: STEUERUNGSMODELLE

Keynote Speaker: *Prof. Dr. Harald Fuhr*

Lehrstuhl Internationale Politik, Universität Potsdam

Moderation: *Eugen Kaiser*

Leiter der Abteilung Demokratieförderung/Verwaltungsreformen, InWEnt gGmbH, Bonn

Rapporteur: *Prof. Dr. Uta Hohn*

Geographisches Institut, Ruhr-Universität Bochum

Critical Experts:

Prof. Dr. Peter Herrle

Fakultät Architektur, Umwelt, Gesellschaft, TU Berlin

Gregor Meerpolh

Misereor, Abt. Asien, Aachen

AG 2: NACHHALTIGKEITSMODELLE

Keynote Speaker: *Prof. Dr. Martin Coy*

Institut für Geographie, Universität Innsbruck

Moderation: *Reinhard Sellnow*

Moderation&Mediation, Nürnberg

Rapporteur: *Dr. Martina Neuburger*

Geographisches Institut, Universität Tübingen

Critical Expert: *Dr. Debra Roberts*

Manager Environment Development Planning & Management, Durban,
South Africa

AG 3: INNOVATIVE VERKEHRSSTRATEGIEN

Keynote Speaker: *Christopher Zegras*

Research Associate, Center for Environmental Initiatives, Cooperative Mobility Program, Massachusetts Institute of Technology (MIT), Cambridge, MA (USA)

Moderation: *Wolfgang Forderer*

Koordinator Urb-AI, Stadtverwaltung Stuttgart

Rapporteur: *Dr. Jan Marco Müller*

Ass. des wissenschaftlichen Geschäftsführers, Umweltforschungszentrum, Leipzig

Critical Expert: *Dr. Wahyu Utomo*

Office of the Coordinating Ministry of Economic Affairs, Jakarta

AG 4: FLÄCHENNUTZUNGSSTRATEGIEN

Keynote Speaker: *Prof. Dr. Gerd Schmidt-Eichstaedt*

Institut für Regionalplanung, TU Berlin

Moderation: *Prof. Andreas Hempel*

Architecture Policy Advisor (AGH), Berlin

Rapporteur: *Babette Wehrmann, M.A.*

Lehrstuhl für Bodenordnung und Landentwicklung, TU München

Critical Expert: *Peter Palesch*

GTZ/Weltbank, Cities Alliance/Cities without Slums, Washington

14.00 Uhr **Fortsetzung der Arbeitsgruppen AG 1 – AG 4**

16.30 Uhr **Abschluss der Arbeitsgruppensitzungen**
unter Einbeziehung von entwicklungspolitischen Sprechern der Fraktionen

Impulsreferat:

Conny Mayer, MdB (angefragt)

City-Managerin, Mitglied der AG Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Berlin

Moderation:

Dieter Brauer

Redaktionsleiter D+C /Development and Cooperation, Köln

20.00 Uhr **„Markt der Möglichkeiten“**

Mittwoch, 26. November 2003

09.00 Uhr **Schlussfolgerungen aus den Arbeitsgruppen:**

- Steuerungsmodelle,
 - Nachhaltigkeitsmodelle,
 - Innovative Verkehrsstrategien,
 - Flächennutzungsstrategien
- mit integriertem Pressegespräch**

10.45 Uhr **„HANDLUNGSMODELLE UND STRATEGISCHE LÖSUNGEN“**
Schlusspanel der Experten mit Vertretern von Politik und Organisationen
der Entwicklungszusammenarbeit

Moderation:

*Dr. Günter W. Dill
Ulrich Nitschke*

Internationale Fachkonferenz
MEGACITIES III: HANDLUNGSMODELLE
UND STRATEGISCHE LÖSUNGEN
24.-26. November 2003

Eröffnung

(Es gilt das gesprochene Wort)

DR. JOHANNES VON THADDEN
STELLV. GENERALSEKRETÄRS DER
KAS

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Gäste,

im Namen der Konrad-Adenauer-Stiftung darf ich Sie zu unserer Internationalen Konferenz „Megacities III: Handlungsmodelle und Strategische Lösungen“ auf das herzlichste willkommen heißen.

Mit dieser 25. Entwicklungspolitischen Fachtagung kann die Stiftung auf eine beachtliche Tradition einschlägiger Veranstaltungen zurückblicken. Die heutige Konferenz ist zudem eine Folgeveranstaltung der beiden Megacities-Tagungen, die wir im vergangenen Jahr durchführen konnten.

Lassen Sie mich an dieser Stelle kurz erläutern, was die Stiftung veranlasst hat, der Megacities-Problematik einen eigenen Arbeitsschwerpunkt zu widmen.

Spätestens seit der Weltkonferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio 1992 ist die *wichtigste Orientierungslinie internationaler Entwicklungszusammenarbeit das Ziel der Nachhaltigkeit zur Erhaltung der ökologischen, wirtschaftlichen*

und sozialen Lebensgrundlagen der Menschheit. Ganz in diesem Rahmen bewegt sich auch die Agenda 21 als ein Aktionsprogramm für das 21.

Jahrhundert. Sie enthält detaillierte Handlungsaufträge an alle Staaten für wesentliche Bereiche der Umwelt- und Entwicklungspolitik.

Auch den Kommunen kommt in der Agenda 21 besondere Verantwortung zu:

„Da viele der in der Agenda 21 angesprochenen Probleme und Lösungen auf Aktivitäten auf der örtlichen Ebene zurückzuführen sind, ist die Beteiligung und Mitwirkung der Kommunen ein entscheidender Faktor bei der Verwirklichung der in der Agenda enthaltenen Ziele“. Und an anderer Stelle heißt es ganz dezidiert: „Die Dezentralisierung der Entscheidungsfindung, also die Verlagerung hin zu lokalen und kommunalen Organisationen, ist der Schlüssel zu einer Veränderung des Verhaltens der Menschen und zur Umsetzung nachhaltiger Bewirtschaftungsstrategien“.

Nichtregierungsorganisationen, die – wie die Konrad-Adenauer-Stiftung – in der Entwicklungszusammenarbeit tätig sind, können auf vielfältige Weise für die langfristigen Ziele der Nachhaltigkeit und der Lokalen Agenda 21 tätig werden:

- durch *Bewusstseinsbildung* und Vermittlung von *Erfahrungsaustausch*,
- durch Mitwirkung bei der *Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung*,
- durch Vermittlung von *best practices als Orientierungshilfen* für die Kommunen weltweit,
- durch Förderung von *Netzwerken als Hilfen zur Selbsthilfe*.

Gerade die Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung ist in den letzten Jahren ein wichtiges Ziel im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit der Konrad-Adenauer-Stiftung geworden.

Grundlage dafür ist das Bekenntnis zur *Demokratie als einem Ordnungskonzept*, das sowohl die Achtung der Menschenrechte, wie auch Möglichkeiten stärkerer Mitwirkung der Bürger beinhaltet. Konstitutiv dafür sind die Grundwerte, die auch die übrige Stiftungsarbeit bestimmen: Freiheit, Solidarität und Gerechtigkeit.

Dieses Demokratieverständnis ist maßgebend für die Bemühungen der Konrad-Adenauer-Stiftung, in ihrem weltweiten Wirkungskreis vorrangig Anstrengungen zur Dezentralisierung bzw. zur Förderung der kommunalen Selbstverwaltung zu unterstützen, zumal Demokratie auf der Gemeindeebene am unmittelbarsten erfahren und praktiziert werden kann.

Auch die *Probleme der Megacities* fanden in der Stiftungsarbeit schnell die ihnen gebührende Aufmerksamkeit, zumal - wie die in den letzten Jahren rasch gewachsene Zahl von internationalen Kommunalprojekten deutlich macht - nach Aussage unserer Auslandsmitarbeiter in einer Vielzahl von Partnerländern der Beratungsbedarf in beträchtlichem Umfang angewachsen ist.

Ausschlaggebend war dabei die Einsicht, dass wir heute in einem ‚urbanen Millennium‘ stehen. Insofern sind die Probleme der Megacities eingebunden in einen weltweiten säkularen Urbanisierungsprozess. *Megacities* sind – wie die Poster-Präsentation hier im Raum sehr anschaulich macht – *Risikoräume*, aber gleichzeitig auch *Stätten mit großen Zukunftspotentialen*. Ich sage dies auch und gerade mit Blick auf die unbestreitbaren Probleme, die ja auch Gegenstand dieser Konferenz sein werden.

Städte generell - und erst recht Megacities - sind als komplexe und dynamische Systeme gleichsam ein Spiegelbild dessen, was an ökonomischen, sozialen und umweltbezogenen Prozessen auf lokaler wie auf globaler Ebene abläuft. Halten

wir uns dabei immer vor Augen, dass nicht nur mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten leben wird, sondern dass von dem künftigen Bevölkerungswachstum mehr als 90% sich in Städten aufhalten und darüber hinaus noch arm sein werden.

Mindestens drei Probleme belasten dabei besonderes die Entwicklungsländer und ihre Städte/Megastädte:

- *Armut und schwaches Stadtmanagement* bedeuten, dass sich die Städte im wesentlichen unkontrolliert entwickeln;
- der *Mangel an Infrastruktur* sowie der zunehmende Landverbrauch schaffen die Probleme, die je länger sie andauern, umso schwerer zu lösen sind;
- die niedrigen Einkommensniveaus machen es *schwer, Investoren dazu zu gewinnen*, an der Lösung der Infrastrukturprobleme mitzuwirken.

Da der weltweite Urbanisierungsprozess nicht mehr umkehrbar ist, muss der ‚*homo urbanus*‘ des 21. Jahrhunderts aber auch die *Potentiale städtischen Lebens* in wirtschaftlicher, sozialer, infrastruktureller und nicht zuletzt auch kultureller Hinsicht *für die Zukunftsgestaltung nutzbar machen*.

Die Diskussion über das tatsächliche *Gewicht der Weltstädte* oder der Megacities zeigt aber auch, dass hier bereits Akteure von internationalem Gewicht herangewachsen sind. Eine Stadt wie Mexiko 1998 mit einem erwirtschafteten BIP von mehr als 100 Mrd. Dollar hat eine Größenordnung erreicht, die die Summe der BIPs von Guatemala, Honduras, Haiti, Nicaragua, Costa Rica, El Salvador, Dominikanische Republik, Bolivien und Panama zusammen übersteigt. Oder eine andere Bezugsgröße: Mit mehr als 15 Mio. Einwohner hat São Paulo eine gleichgroße Bevölkerung wie Ecuador.

Werden wir in der Lage sein, die Städte zu schaffen, die wir uns vorstellen und die das Etikett ‚sustainable‘ = nachhaltig, besser ‚zukunftsfähig‘ verdienen?

Die demographischen und ökonomischen Ursachen des Wachstums der Megacities und der sozialen Konsequenzen dieses Wachstums, aber auch der Defizite bei der Problembewältigung haben die Referenten und Teilnehmer der beiden Megacities-Konferenzen im letzten Jahr in beeindruckender Weise beschrieben und diskutiert. Jetzt kommt es darauf an, aus den Bestandsaufnahmen *Konsequenzen für die Entwicklungszusammenarbeit* zu ziehen.

Bei aller Schwerpunktsetzung auf die Megacities in dieser Konferenz müssen wir auch Antworten geben auf die Fragen

- ach Möglichkeiten der *Verbesserung der Lebensqualität* generell in Städten, ➤nach den *Bedingungen für nachhaltiges Wachstum der Megacities* in einer sich weiterentwickelnden Weltwirtschaft,
- ach den *Bedingungen für kompetente und leistungsfähige Verwaltung* von Megacities in einer Welt wachsender Demokratisierungs- und Dezentralisierungsanstrengungen,
- ach *verallgemeinerbaren Handlungsmodellen* auch mit Blick auf die insbesondere in Asien rasch heranwachsenden (Millionen-)Städte unterhalb des Megacity-Status mit längst vergleichbaren Problemlagen.

Und schließlich müssen wir auch *Lösungen anstreben im Kontext von Globalisierung*: hier liegen vor allem die großen Zukunfts-Herausforderungen. Globalisierung und Urbanisierung gehen zweifellos Hand in Hand: Um die Risiken zu minimieren, müssen sowohl Armut als auch die Umweltbedrohungen im weitesten Sinne offensiv angegangen werden.

Der ehemalige Bundesumweltminister und heutige Leiter der UN-Umweltbehörde UNEP, Klaus Töpfer, hat die Armut als größte „Umweltbelastung“ bezeichnet: Wer wenig Hoffnung für die Zukunft habe, von dem könne keine besondere Sorgfalt in Umweltbelangen erwartet werden. Aber die ständig wachsende städtische Armut führt in einen Teufelskreis: Umweltschädigung einerseits, Proliferation von Slums, schlechte Gesundheit und wachsende Armut lassen keine Hoffnung auf Entwicklung, schon gar nicht auf nachhaltige Entwicklung.

Insofern sind die Lösungswege für die Megacities, die mit wachsender Dringlichkeit erwartet werden (auch von dieser Konferenz!), auch Beiträge zu einer konstruktiven Entwicklungszusammenarbeit, die sich dem ganzheitlichen Ansatz der erwähnten Agenda 21 verpflichtet fühlt.

Steuerbarkeit von Megacities, good governance, moderne und effiziente Verwaltungsstrukturen, Transparenz und Verantwortlichkeit der handelnden Akteure gegenüber den Bürgern – dies alles sind *Voraussetzungen für die Regierbarkeit der Megastädte*, verlangt aber auch große Anstrengungen und innovative Lösungsansätze.

Wirkliche Dezentralisierung, klare Aufgabenzuweisung an die lokale Ebene einschließlich angemessener Finanzausstattung, public-private-partnership in allen städtischen Belangen – das sind nur einige Stichworte, die deutlich machen können, wohin eine nachhaltige/zukunftsfähige Strategie der *Optimierung der Politik- und Verwaltungsstrukturen der Megacities* sich orientieren soll.

Antworten auf die Probleme der Megacities und der Urbanisierungsprobleme generell können auch nicht nur auf einer Ebene gefunden werden: es sind

vielfältige Anstrengungen erforderlich, um strategische Lösungen zu finden und umzusetzen:

- *durch *Makro-Steuerung* der Urbanisierungsprozesse ,
- *durch *innerstädtisches Management* zur Feinsteuerung
- *durch Stärkung aber auch der *bürgerschaftlichen Partizipation*.

Im Unterschied zu früher steht dafür heute eine Vielzahl von Instrumenten zur Verfügung, letztlich auch unterstützt durch die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechniken.

Aber alle Reformmaßnahmen, die im Rahmen dieser Konferenz in den nächsten Tagen in den Workshops zu Fragen der Steuerbarkeit, der Nachhaltigkeit, der Mobilität und der Flächennutzung erörtert werden, betreffen nicht nur die Entwicklungsländer, sondern richten sich gleichermaßen auch an uns: Immerhin geht es zum einen um Lösungsinstrumente, gleichzeitig aber auch um die Änderung von Lebensstilen.

In einer auch von *Globalisierung des Wissens* gekennzeichneten Welt ist es zweifellos leichter geworden, Praxiserfahrungen und best-practice-Beispiele aus anderen Ländern (und nichts anderes heißt Benchmarking!) nutzbar zu machen. Insofern hat unsere Konferenz eine hervorragende Ausgangsbasis, weil es gelungen ist, eine Reihe erstklassiger Wissenschaftler und international ausgewiesener Experten zu verpflichten.

Erlauben Sie mir zum Abschluss noch ein paar Bemerkungen *zur Rolle der Stiftung* im Kontext unserer heutigen Konferenz. Mit Veranstaltungen dieser Art erweitert die Stiftung in gewisser Weise auch ihren Aktionsradius.

Der *Standortvorteil der Stiftung* liegt vor allem in mehreren Sachverhalten begründet:

- Durch ihre Netzwerke kann sie gerade beim Thema Planung und Steuerung von Urbanisierung und Megacity-Entwicklung den Erfahrungsaustausch durch Vermittlung von best-practice-Beispielen voranbringen.
- Sie kann darüber hinaus ein Netzwerk von Wissenschaftlern und Praktikern anregen, mit begründen und kontinuierlich weiterentwickeln.
- Und schließlich: Sie kann gerade in den Entwicklungsländern Programme zum capacity building als wichtigen Bestandteil der Schulungs- und Beratungsprogramme fördern.

Vor diesem Hintergrund gewinnt auch die heute beginnende Konferenz *zusätzliche Legitimation für die Stiftung*: So wie die vorhergehenden Konferenzen auch zur öffentlichkeitswirksamen Information über Chancen und Risiken der Megacities beigetragen haben, ebenso zum Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen und Praktikern der Entwicklungszusammenarbeit, so wird die heutige, *explizit praxisorientierte Tagung* die von mir genannten Arbeitsschwerpunkte der KAS in den Entwicklungsländern befruchten und vertiefen.

In diesem Sinne danke ich Ihnen nochmals sehr herzlich für Ihr Kommen und wünsche uns allen interessante Vorträge und ertragreiche Gespräche und Diskussionen.

Megacities III

Handlungsmodelle und strategische Lösungen

Megastädte als globale Potential- und Risikoräume



Prof. Dr. Frauke Kraas, Universität
zu Köln, IGU MegaCity TaskForce

**Der Turm zu Babel: Alte
Vorstellungen
konzentrierter Verwirrung**

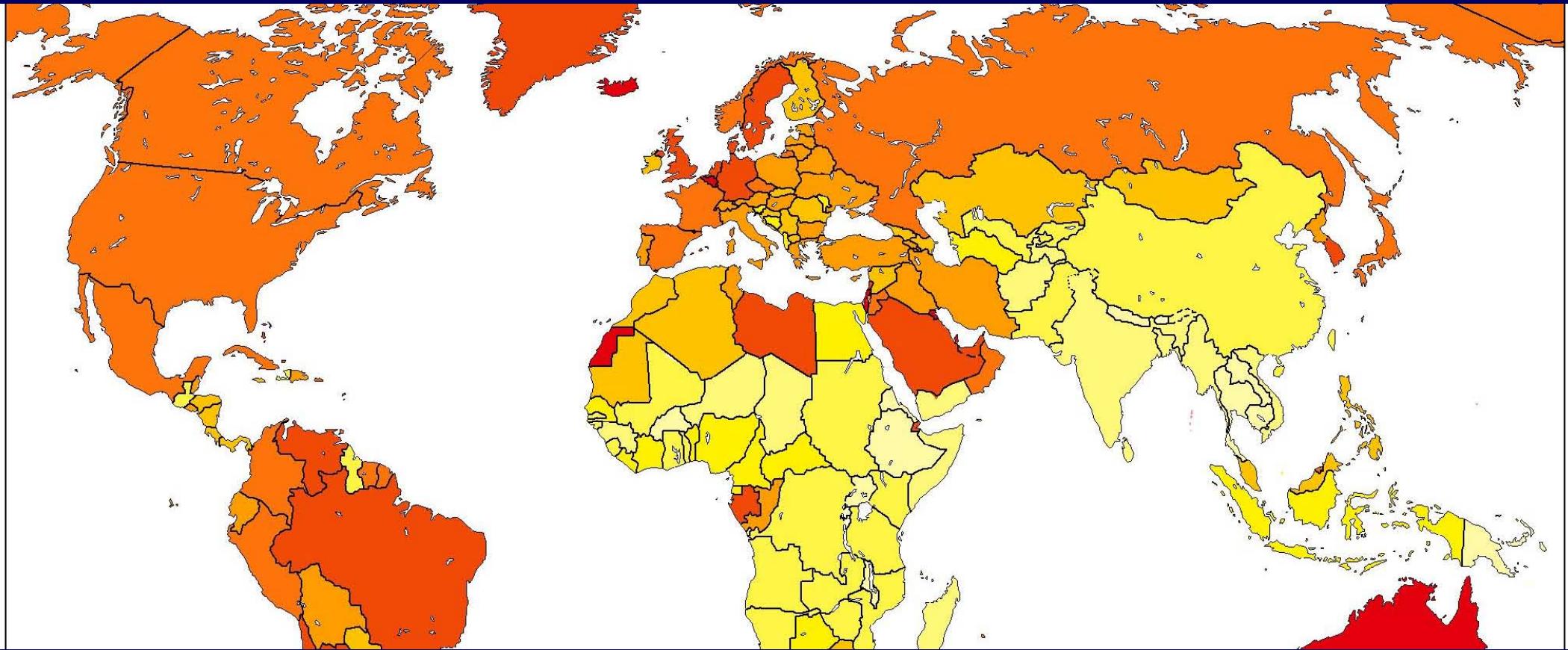


Tokyo



© Kraas

Urbanisierungsgrad in den Staaten der Erde 2000



Im Jahr 2007 werden erstmals mehr Menschen in Städten leben als auf dem Lande

- höchste Wachstumsraten in Städten von Asien und Afrika

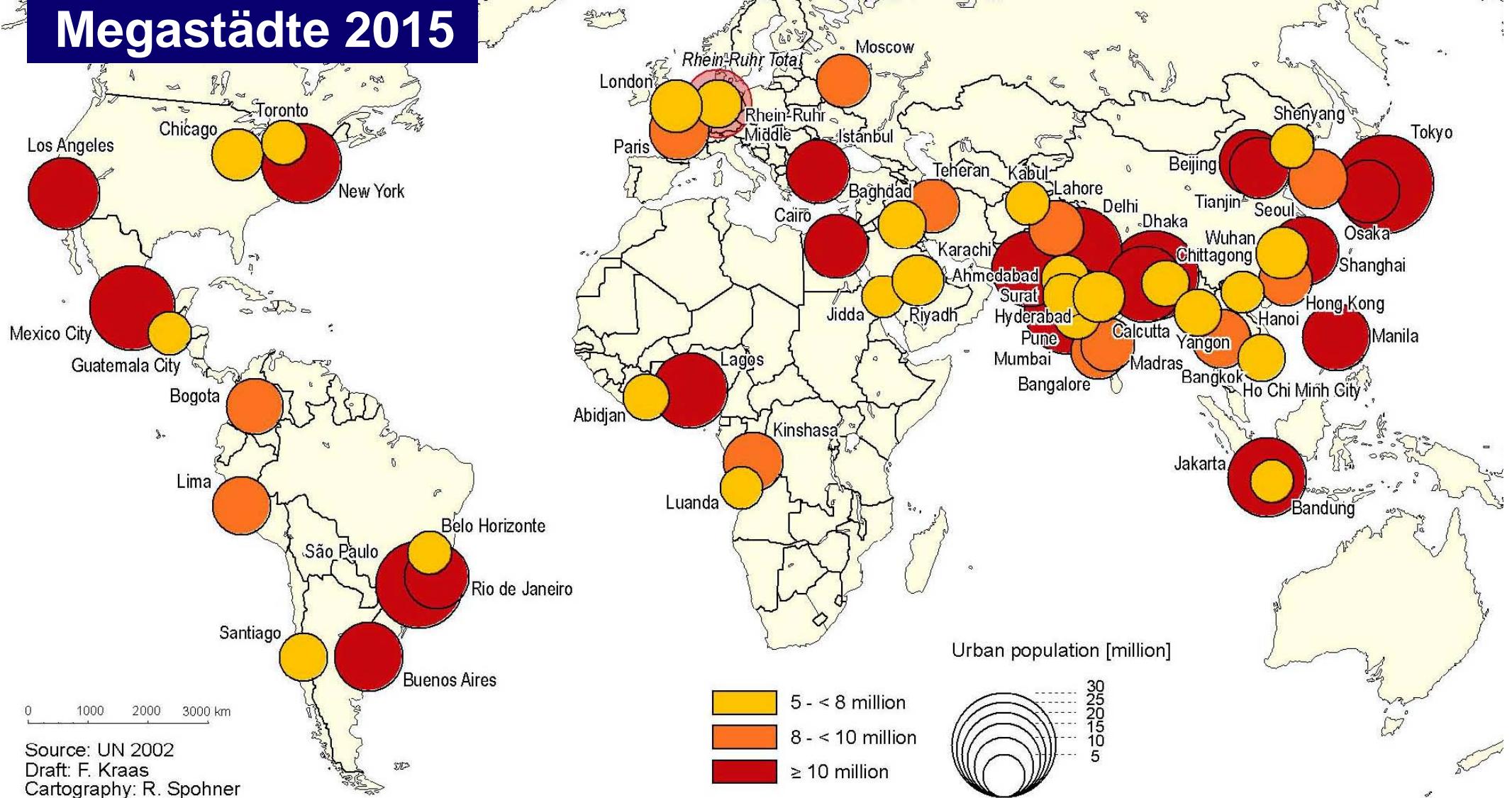
Urbanisierungsgrad
Wohnbevölkerung in Städten [%]



Metropolen

• Städte mit
1–10 Mio. Einwohnern

Megastädte 2015



- 1950: 4, 1980: 28, 2002: 39, 2015: 59 Megastädte weltweit; 2/3 in Entwicklungsländern, i.w. Süd-/Ostasien
- 2002: 394 Mio. Menschen, davon: 246 Mio. in Entwicklungsländern, über 215 Mio. in Asien; im Jahr 2015: 604 Mio. weltweit
- Verdreifachung der Bevölkerungszahlen 1970-2000: Mexico City, São Paulo, Seoul, Mumbai, Jakarta, Teheran

Fokus auf Megastädte - warum?

- **höchste Konzentrationen** (Bevölkerungszahl und -dichte, Industrialisierung, Infrastruktur, Kapital, Entscheidungen)
- **höchste Dynamik** (räumliches und demographisches Wachstum, Landnutzungsveränderungen, urbane Ökonomien: Teil der Nationalökonomien, Kapitalmarkt, informeller Sektor)
- **höchste sozio-ökonomische Vulnerabilität** (Zahl der betroffenen Personen, führende politische Zentren, ökonomische Netzwerke und Abhängigkeiten, breites Spektrum sozio-ökonomischer Disparitäten, Lücken in der öffentlichen Versorgung, soziale Fragmentierung, sozio-kulturelle Konflikte – Konsequenzen: Versorgungsgaps für große Zahl von Personen, speziell urbaner Armer; Fragen der mentalen Bewältigung, menschlichen Würde, Partizipation und Kontrolle)
- begrenzte **Steuerungskapazitäten** und partieller **Verlust der Regierbarkeit**: schwache Administration und Planung

Megastädte als globale Wachstums- und Aktivräume

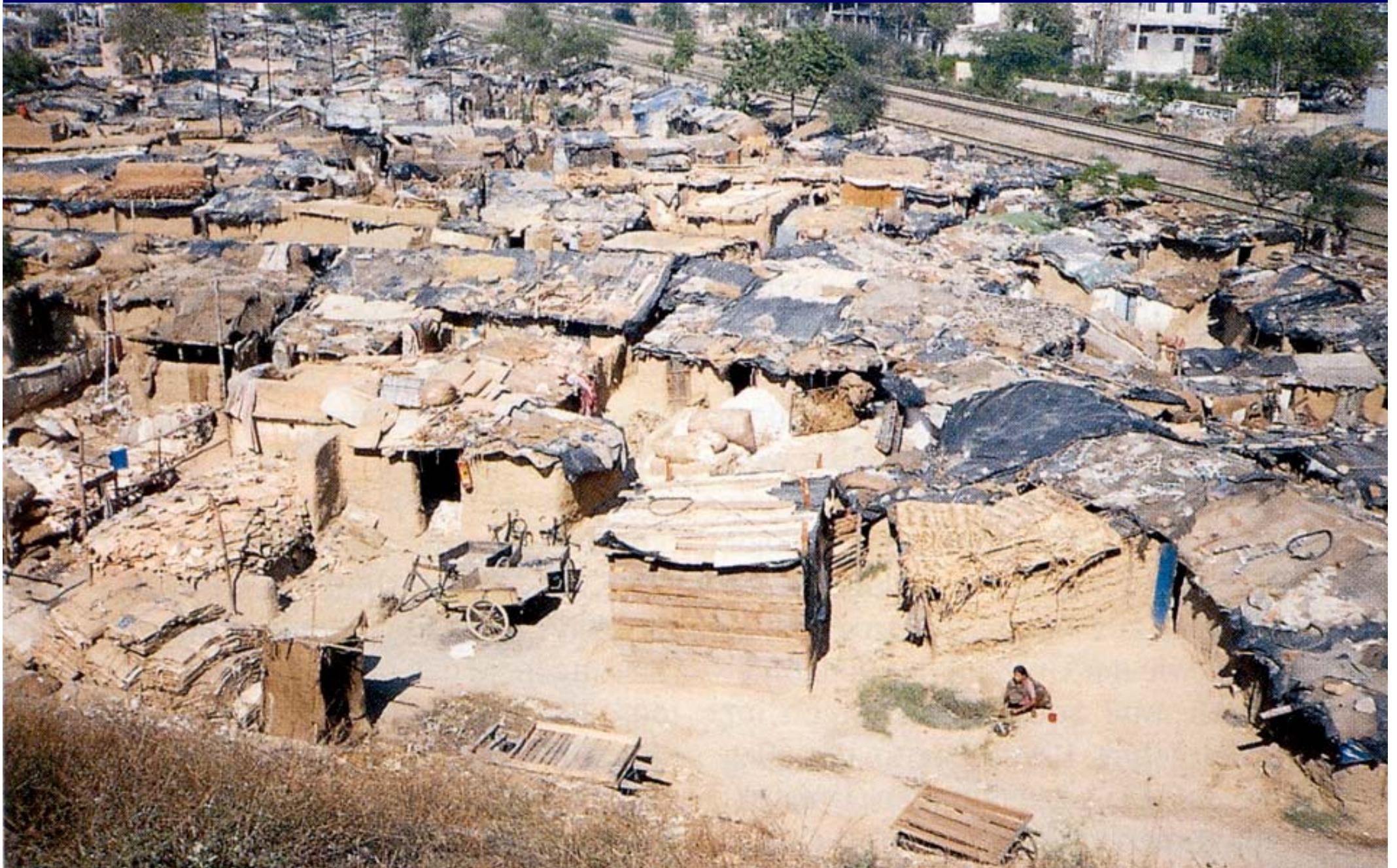


Megastädte sind Knotenpunkte der Globalisierung



- Konzentration ökonomischer Aktivitäten der nationalen und globalen Wirtschaft
- Motorwirkung und Vorreiterrolle für nationale und großregionale Entwicklungen
- Potentiale der megaurbanen Ökonomien: breites Spektrum und hohe Dynamik der Wirtschaftsaktivitäten
- Bündelung nationaler Potentiale und Verknüpfung mit internationalen Wirtschaftskreisläufen
- Hohe Konzentration ausgebildeter Fachkräfte und großes Reservoir „billiger“ Arbeitskräfte für diversifizierte Entfaltung der Arbeitsmärkte (formeller/informeller Sektor)
- überdurchschnittliche Kapitalakkumulation
- zumeist hohe Innovationsfähigkeit und Attraktivität für internationale Direktinvestitionen.

Megastädte als globale Problem- und Risikoräume





Megastädte sind Risikoräume globalen Wandels

- ökologische Überlastungerscheinungen (Luft-, Wasser-, Bodenverschmutzung, Flächen“verbrauch”),
- hoher Ressourcenverbrauch (Energie, Wasser),
- Folgen naturräumlicher Risiken (Erdbeben, Taifune, Überschwemmungen, Meeresspiegelanstieg),
- hohe Verkehrsbelastung,
- Ver- und Entsorgungsprobleme (Grundversorgung, Entsorgung von Müll und Abwasser),
- Gesundheits- und Armutssprobleme, besonders in Marginalvierteln,
- sozioökonomische Fragmentierung und Disparitäten,
- soziale Verdrängung und Desorganisation,
- mentale Probleme, Frage der menschlichen Würde,
- teils zunehmende Konfliktpotentiale und Konflikte.



www.megacities.uni-koeln.de

**International Geographical
Union (IGU)**
MegaCity TaskForce, 2000

- a) Research programmes and participation in international committee work
- b) Information und services
- c) Networks and networking

Objectives of the MegaCity TaskForce of the IGU



a) Research programme and participation in international committee work

- Encouragement of research: structures, dynamics, problems, policies; theoretical approaches, comparative view
- Development, promulgation and dissemination of new research topics
- Promotion of modern methods in megacity research

b) Information und services

- Homepage, information service and centre for research on megacities, communication platform

c) Networks and networking

- Exchange of information regarding megacity research, networking with relevant organisations and initiatives

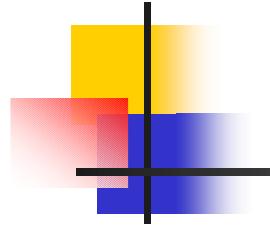
NUPED

**Núcleo de Pesquisas sobre
Desenvolvimento Sócio-Espacial**



Universidade Federal do Rio de Janeiro

UFRJ



DIE SOZIOPOLITISCH-RÄUMLICHE FRAGMENTIERUNG DER STADT: EINE ZUNEHMENDE ENTWICKLUNGSPOLITISCHE HERAUSFORDERUNG

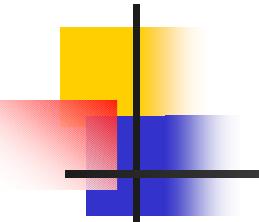
Vortrag von Prof. Dr. Marcelo Lopes de Souza

Núcleo de Pesquisas sobre Desenvolvimento Sócio-Espacial

(NuPeD)

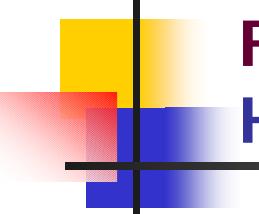
von der Universidade Federal do Rio de Janeiro

Schloss Eichholz bei Köln, November 2003



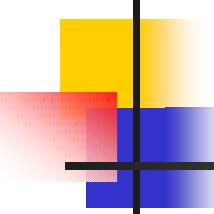
WAS IST FRAGMENTIERUNG?

- Fragmentierung als (zunehmende) sozioökonomische Disparitäten: Fragmentierung *versus* Globalisierung
- Fragmentierung als sozialräumliche Segregation
 - „Celebrating fragmentation“: Fragmentierung als „(kulturelle) Vielfalt“
 - Soziopolitisch-räumliche Fragmentierung: jenseits der „gewöhnlichen“ sozialräumlichen Segregation...



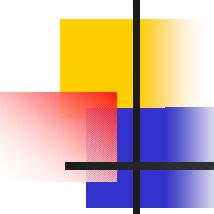
SOZIOPOLITISCH-RÄUMLICHE FRAGMENTIERUNG DER STADT: HAUPTMERKMALE (1)

- Bildung von illegalen territorialen „Enklaven“: Segregierte Räume (z.B. *Favelas*) werden zu illegalen territorialen Enklaven, welche von Kriminellen (v.a. Drogenhändlern) kontrolliert werden; Spannungen und Vorurteile gegen die Armen wachsen (Wiederbelebung des „Marginalitätsmythos“); blutige Konflikte zwischen rivalisierenden kriminellen Banden bzw. „Organisationen“ sowie zwischen Verbrechern und der Polizei; ein „Bürgerkriegsklima“ kann langsam entstehen, und sogar die Armee (wie im Fall von Rio de Janeiro) kann eventuell intervenieren.



SOZIOPOLITISCH-RÄUMLICHE FRAGMENTIERUNG DER STADT: HAUPTMERKMALE (2)

- **Selbstsegregierung der Eliten und der oberen Mittelschicht: Bildung von „gated Communities“ („condomínios exclusivos“, „barrios cerrados“, „security villages“, „walled communities“...), welche in manchen Städten (wie Rio de Janeiro und v.a. São Paulo) sehr gross und komplex sind; Elite- und Mittelstandswohnräume haben immer weniger zu tun mit der „normalen Stadt“; Sozialisierung von Mittelstandsjugendlichen in künstlichen „Sicherheitsblasen“.**

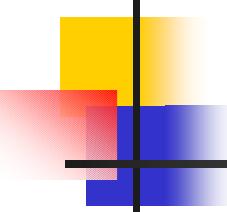


SOZIOPOLITISCH-RÄUMLICHE FRAGMENTIERUNG DER STADT: HAUPTMERKMALE (3)

- Öffentliche Räume werden zunehmend zu „Risikogebieten“: Plätze und städtische Parks werden entweder immer weniger besucht oder eingezäunt/gemauert/überwacht; Straßen werden zunehmend als „gefährlich“ empfunden; „zurück ins Private“, Angst vor der Strasse; der Güterkonsum (sowie das kulturelle Leben) des Mittelstands beschränkt sich stark und zunehmend auf „gesicherte Räume“, v.a. *Shopping Malls*; das „überwachte-Stadt-Syndrom“: Überwachungskameras überall, vermehrung von privaten Sicherheitsfirmen, immer zahlreicher werdende Sicherheitsmassnahmen bei Läden; Einschränkung der räumlichen Mobilität sowie der Privatheit (von daher: Verluste bezüglich der Lebensqualität und soziopolitisch gefährliche Tendenzen).

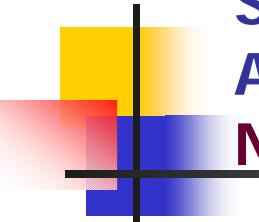


SOZIOPOLITISCH-RÄUMLICHE FRAGMENTIERUNG ALS UNTERMINIERUNGSFAKTOR VON NACHHALTIGER STADTENTWICKLUNG



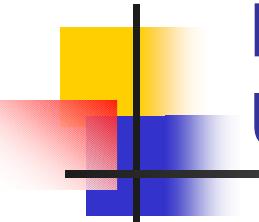
WAS HEISST ABER „STÄDTISCHE NACHHALTIGKEIT“?...

- **Ökologische Nachhaltigkeit:** vernünftiger Umgang mit der Natur (bezüglich der Nutzung von Ressourcen und Energiequellen, der Müllentsorgung, der Vermeidung von Umweltbelastungen usw.).
- **Sozialräumliche Nachhaltigkeit:** umfasst die ökologische Nachhaltigkeit, geht aber über diese Grenze weit hinaus. Wichtige Fragen sind: Wie werden Einkommen und Vermögen (v.a. Land) verteilt? Wie tief sind die sozialen Gegensätze und Spannungen? Wie sieht die Machverteilung aus? Inwieweit sind die Institutionen „gerechtigkeitsfördernd“? Wie tief ist die soziale/sozialräumliche Segregation? Wie tief verankert sind soziale Vorurteile (gegen die Armen, Rassismus usw.) und sozialräumliche Stigmatisierungen (kulturelle Stigmatisierung von segregierten Räumen)?



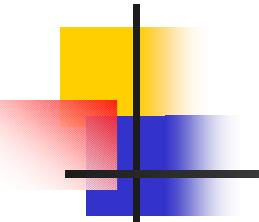
SOZIOPOLITISCH-RÄUMLICHE FRAGMENTIERUNG ALS UNTERMINIERUNGSFAKTOR VON NACHHALTIGER STADTENTWICKLUNG

- Der Teufelskreis
Armut/Segregation/Umweltkatastrophen kann durch die Bildung von illegalen territorialen Enklaven verschärft werden (z.B. wegen der zunehmenden Schwierigkeit, *Community-Upgrading*-Prozesse durchzuführen, wie im Fall von Rio de Janeiro bereits passiert).
- „Unregierbarkeitsgefühle“ und Verschlechterung des „sozialen Klimas“.
- Stadt als „Einheit in der Vielfalt“ oder... „hochgespannter Bündel von sozialräumlichen Fragmenten“?
- Schrumpfung bzw. Verfall der Öffentlichkeit...

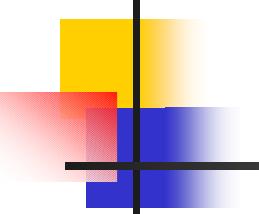


DIE FÄLLE RIO DE JANEIRO UND SÃO PAULO (1)

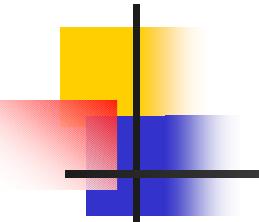
- Beginn der „Territorialisierung“ von *Favelas* durch Drogenhändlerorganisationen in Rio de Janeiro: Anfang der 80er Jahre (in São Paulo etwas später, und dieses Problem ist bis heute nicht so gravierend in São Paulo wie in Rio de Janeiro).



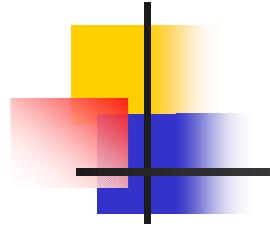
Favela Santa Marta,
Rio de Janeiro



Einsatz der Polizei: Eine *Favela* wird besetzt (Rio de Janeiro)

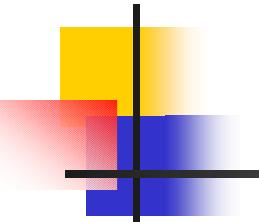


“Bürgerkriegsklima”?...

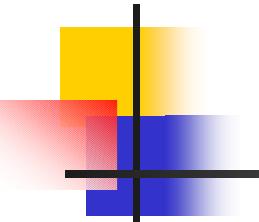


DIE FÄLLE RIO DE JANEIRO UND SÃO PAULO (2)

- Entstehung der ersten grossen „gated Communities“ in São Paulo und Rio de Janeiro: Mitte der 70er Jahre.

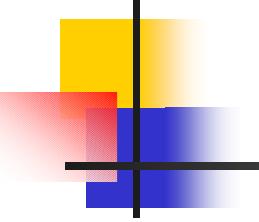


“gated Community” (metropolitane Region von São Paulo): individuelle Lösung... kollektives Problem



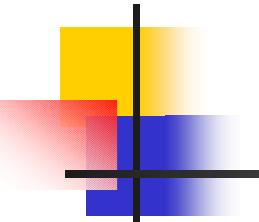
DIE FÄLLE RIO DE JANEIRO UND SÃO PAULO (3)

- Soziopolitische Verfallsmerkmale der öffentlichen Räume: Zäune und Überwachungskameras überall... Absperrung von Strassen sogar an der Peripherie...

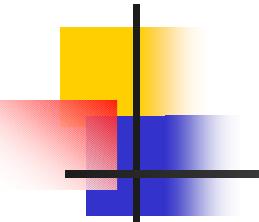


ENTWICKLUNGSPOLITISCHE „LEKTIONEN“, DIE MAN AUS SOLCHEN FÄLLEN LERNEN KANN (1)

- Alternative Stadtplanung und alternatives Stadtmanagement („Stadtreform“-Ansatz, partizipatorische Haushaltsplanung usw.) müssen mit demokratischen sicherheitspolitischen Massnahmen (z.B. *Community Policing*) integriert werden.



"Community Policing" in Rio de Janeiro? Ein Begriff, der sympathisch klingt und oft missbraucht wird...



ENTWICKLUNGSPOLITISCHE „LEKTIONEN“, DIE MAN AUS SOLCHEN FÄLLEN LERNEN KANN (2)

Zunehmende gegenseitige Abhängigkeit von
Stadtplanung und –management, auf der einen Seite,
und **Sicherheitspolitik**, auf der anderen Seite.



Breiter formuliert: Stadtentwicklung muss umfassender erfasst werden, und Verbesserungen mit bezug auf die **Wohnungspolitik**, **infrastrukturelle Verbesserung**, **Bodeneigentumsregularisierung**, **Eikommenschaffung** und **öffentliche Sicherheit** müssen miteinander integriert werden.



Durban's Local Agenda/Action 21 Programme

Working together towards
sustainable development



Locality Map





Need for Local Authorities to initiate "Local Agenda 21's"

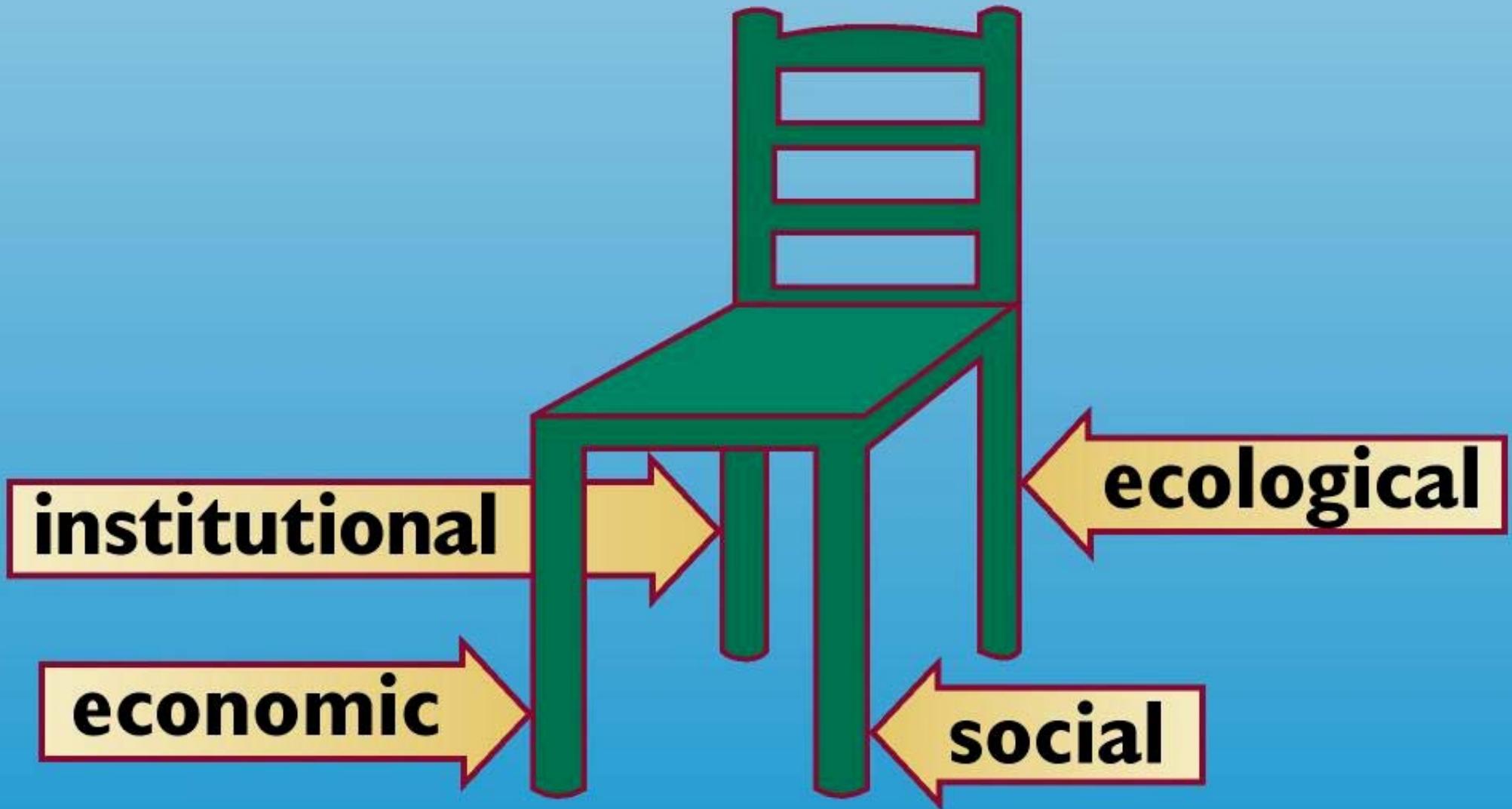
An aerial photograph of the Durban coastline, showing the city built along a bay with hills in the background and the ocean in the foreground.

In 1994 Durban became the first city in South Africa to accept Local Agenda 21 as a corporate responsibility.

1
9
9
2



The Sustainable Development Chair



Durban's LA 21 Programme



Phase 1 (1994-1996) : Assessment and Prioritisation Phase



Phase 2 (1997-1999) : Policy Formulation and Planning Phase



Phase 3 (1999-2000) : Transition and Review

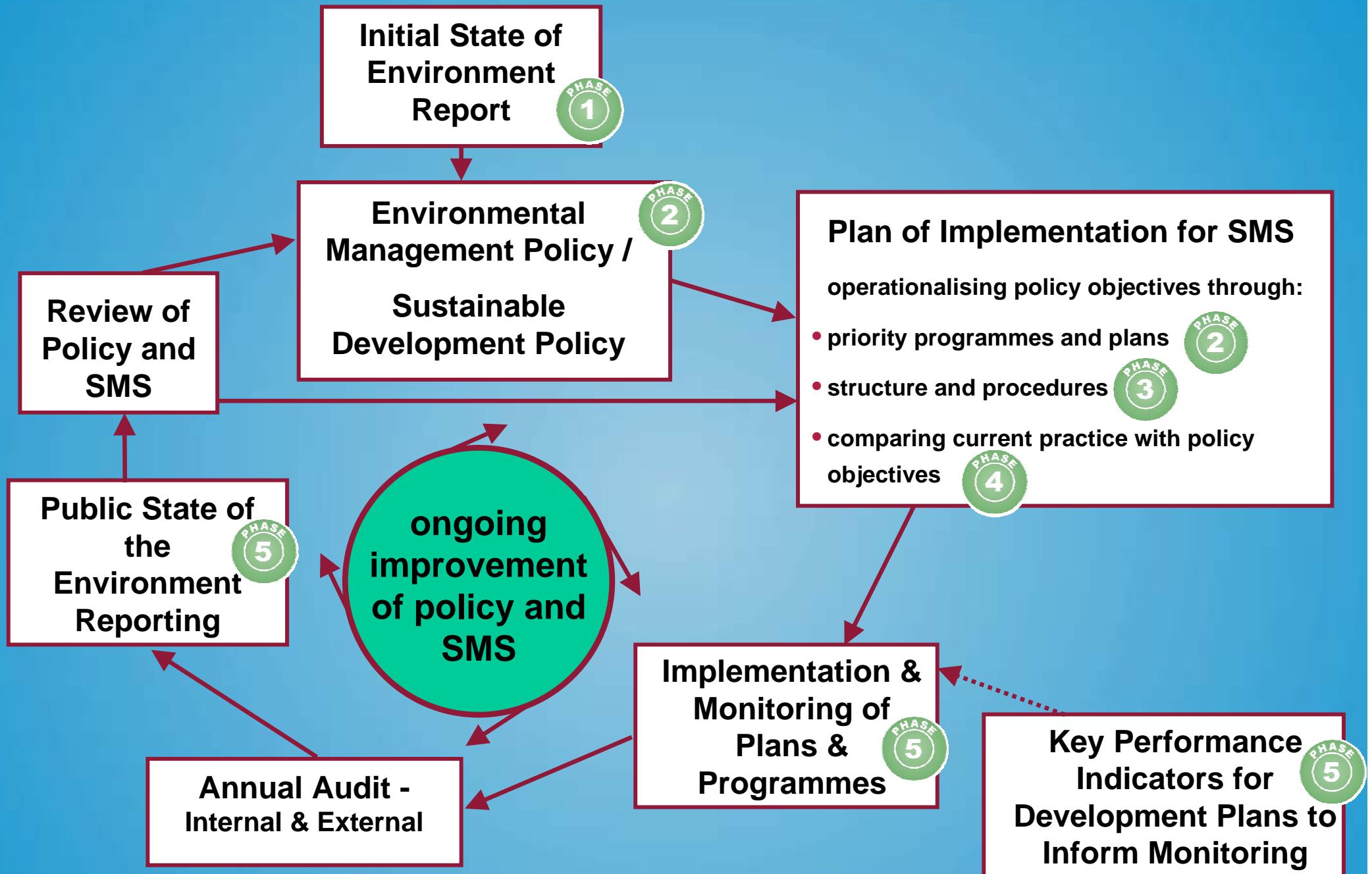


Phase 4 (2001-2002) : Preparing for the Unicity



Phase 5 (2002 onwards): Local Action 21 - Focus on Implementation

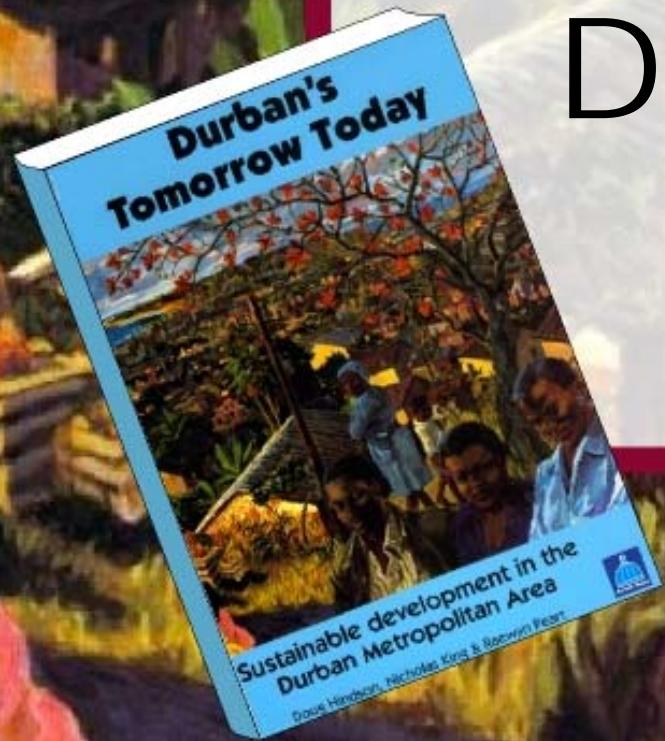
Sustainability Management System





Phase 1 - Assessment & Prioritisation (1994-1996)

Initial State of
Environment &
Development
Report





Phase 2 - Policy Development & Planning (1997-1999)

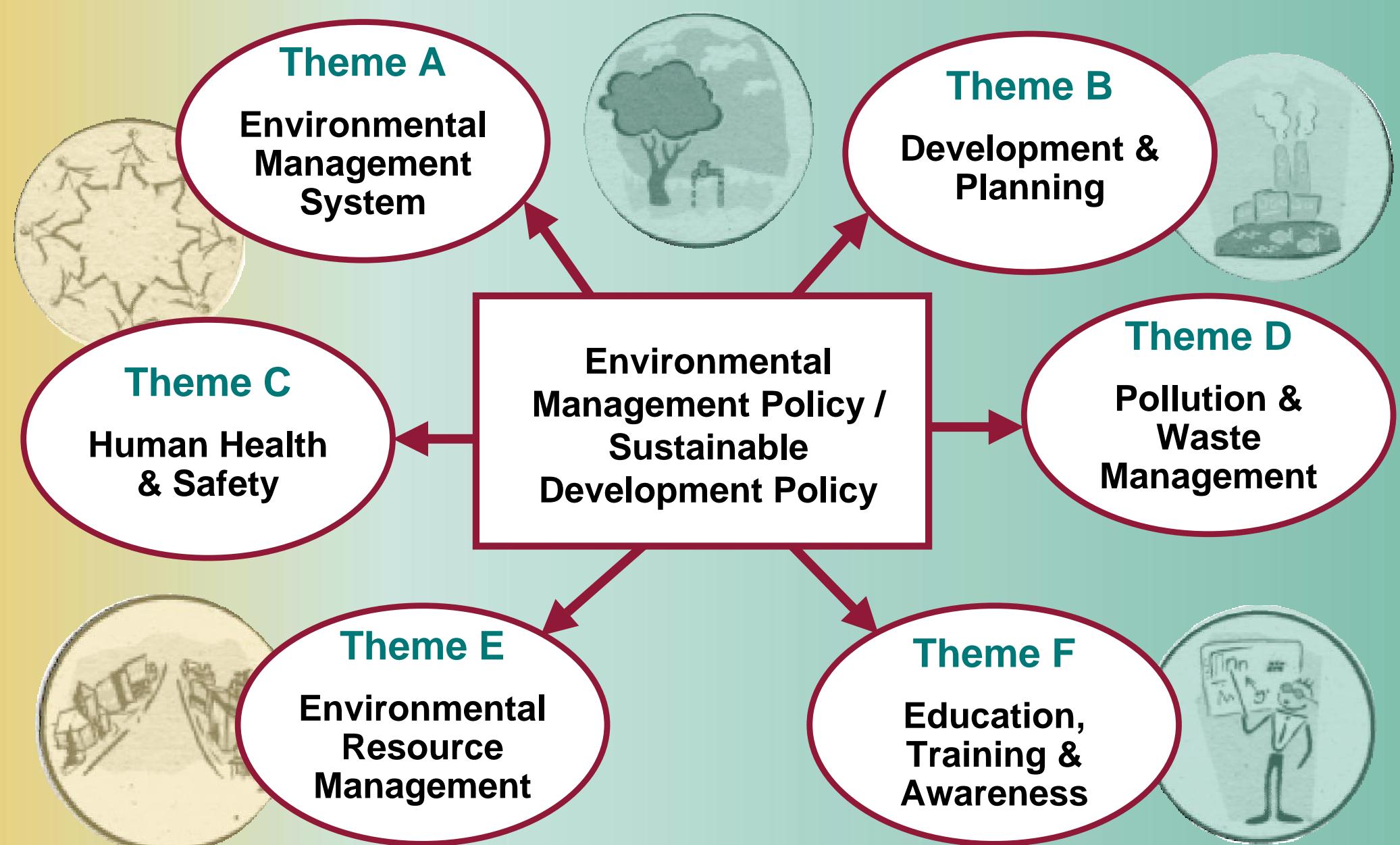
Environmental
Management Policy/
Sustainable
Development Policy

Plan of Implementation for SMS
Operationalising policy objectives
through:

- Priority programmes and plans
- Structure & procedures
- Comparing current practice with policy objectives



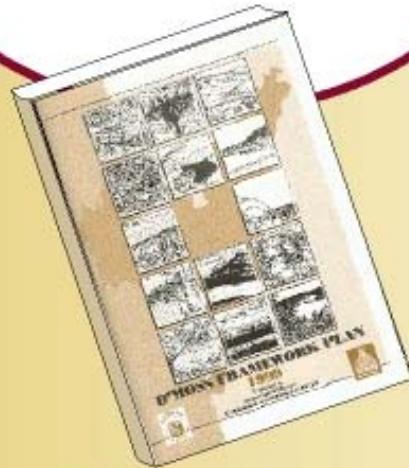
Policy Development



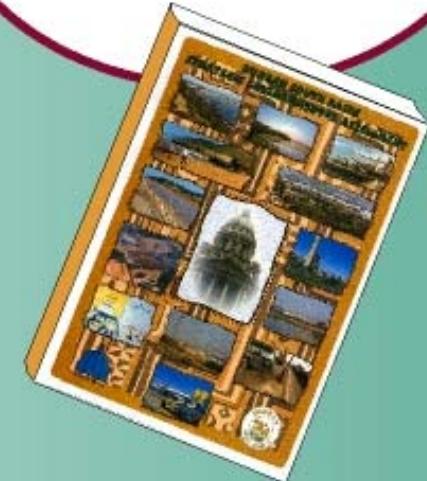


Priority Programmes

Durban
Metropolitan
Open Space
System
Framework Plan

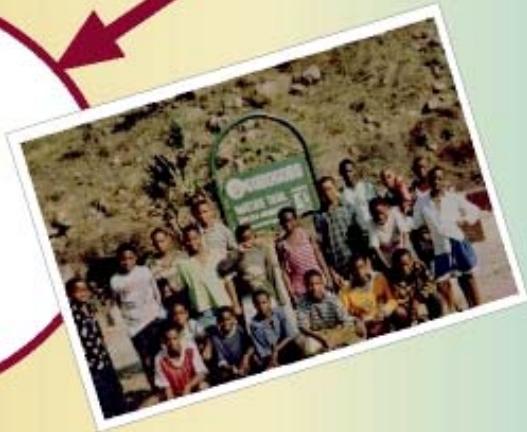


Durban South
Basin Strategic
Environmental
Assessment



Priority
programmes
& plans

Community
Open Space
Development



Education
&
Outreach





Phase 3: Transition & Review (1999-2000)

Plan of Implementation for SMS

Operationalising policy objectives through:

- priority programmes and plans
- structure & procedures
- comparing current practice with policy objectives



Structure & Procedures

Creation of interim environmental management unit

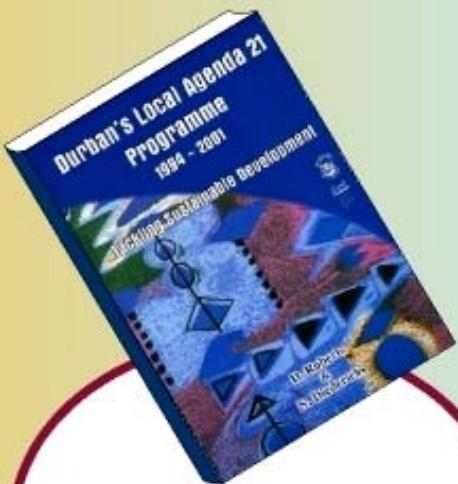


Cities environmental reports on the internet (CEROI) project



**Structure
&
procedures**

International case study



Awareness & preparedness for emergencies at the local level (APELL) project



Phase 4: Preparing for the Unicity (2001→)

Plan of Implementation for SMS

Operationalising policy objectives through:

- priority programmes and plans
- structure & procedures
- comparing current practice with policy objectives



First Review





Phase 5: Local Action 21

Implementation
& monitoring of
plans &
programmes

2
0
0
2

SEPTEMBER 2, 2002

www.timeeurope.com AOL Keyword: TIME

SPECIAL REPORT

TIME

HOW TO SAVE THE EARTH



9 770928 843010

The wild weather is a sign of
things to come. But fresh ideas
and new technology can help us
make this a **GREEN CENTURY**



System Priorities



**Implementing the
open space
system**



**CCP as a vehicle
to tackle air
quality issues**

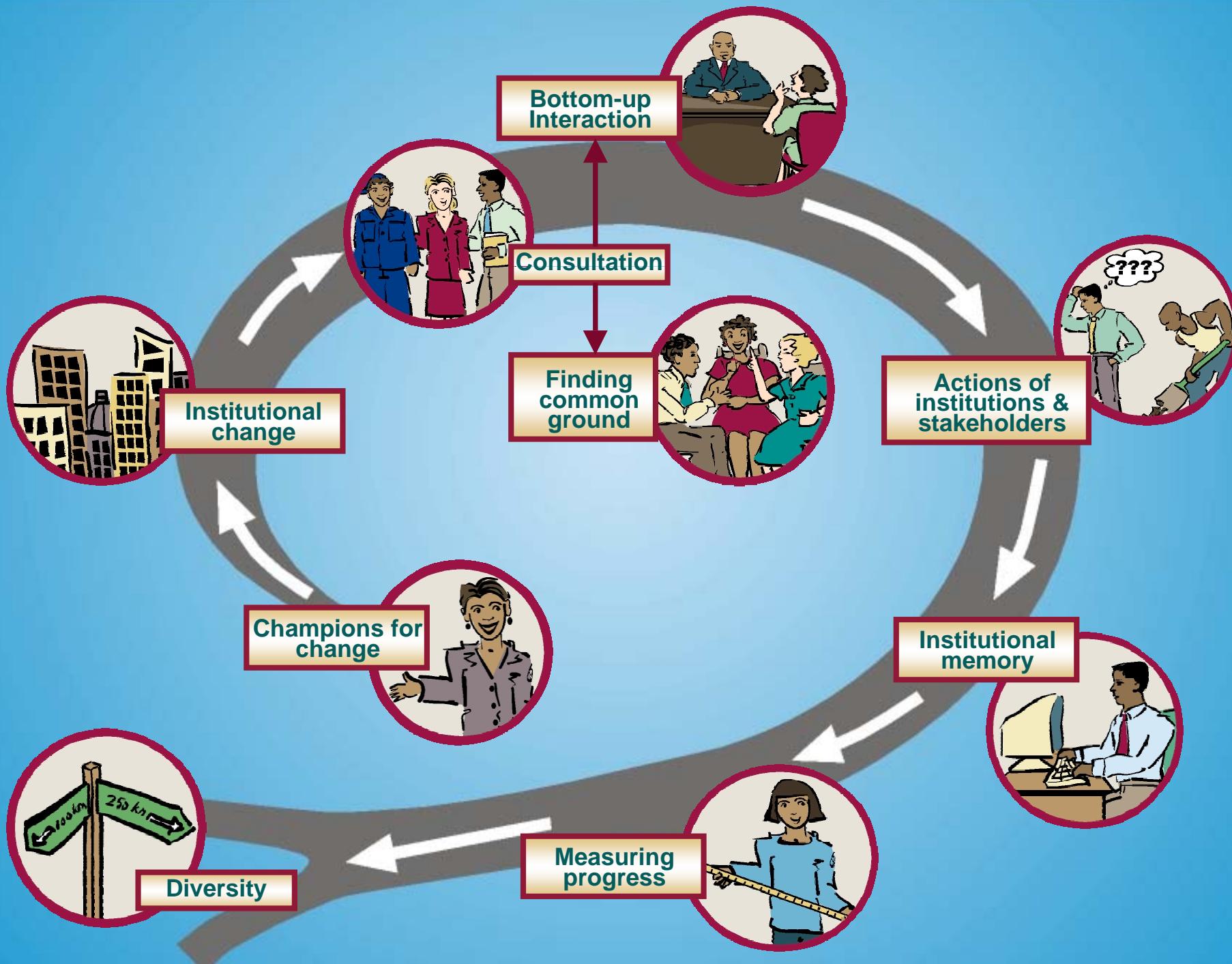
**Ecoprocurement
Project**



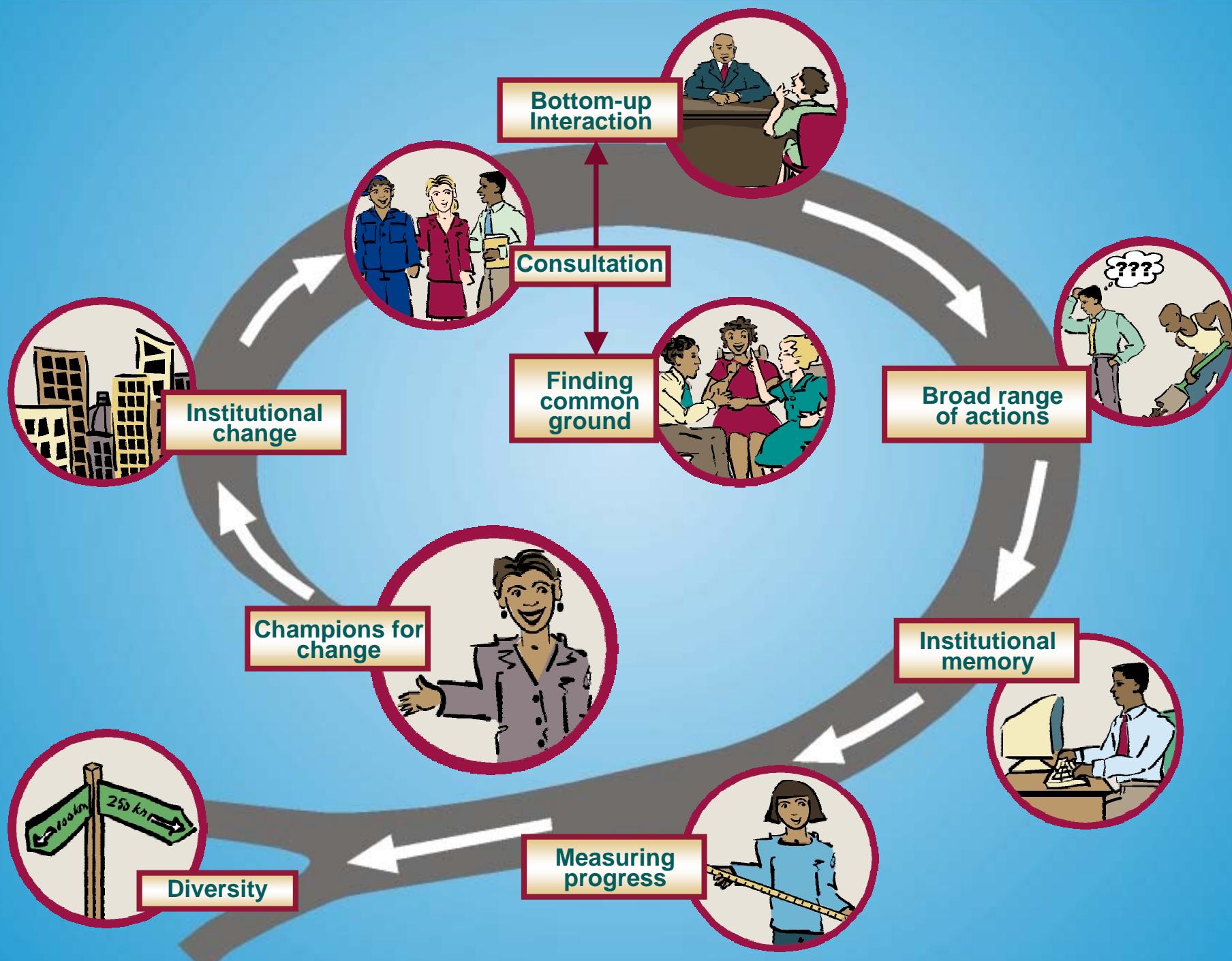
**Sustainability
Best Practice
Portfolio/SOER**



Sustainability Roadmap



Sustainability Roadmap

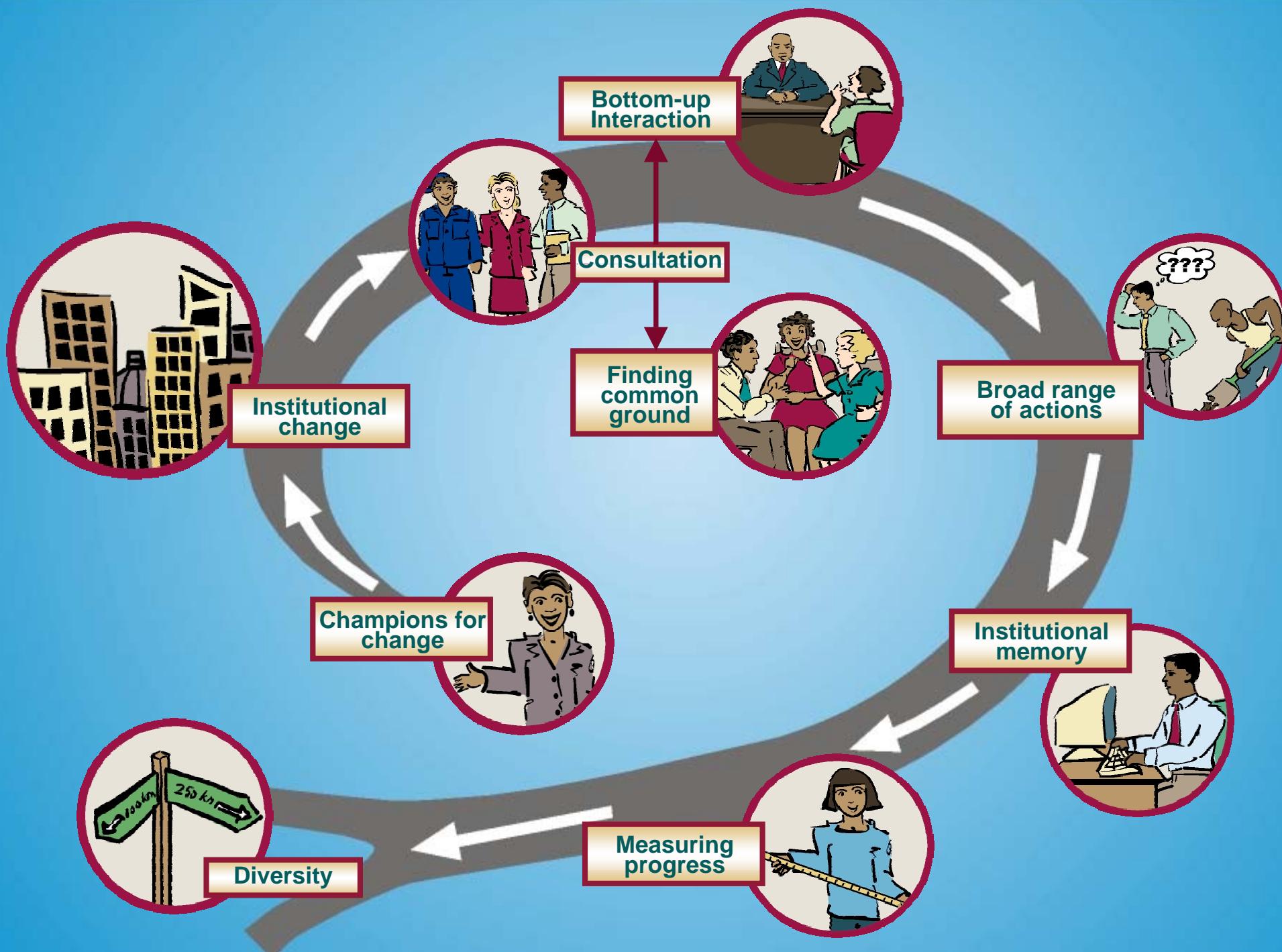


Champions for change

Champions as
change agents to
help create a
new vision of
sustainability



Sustainability Roadmap



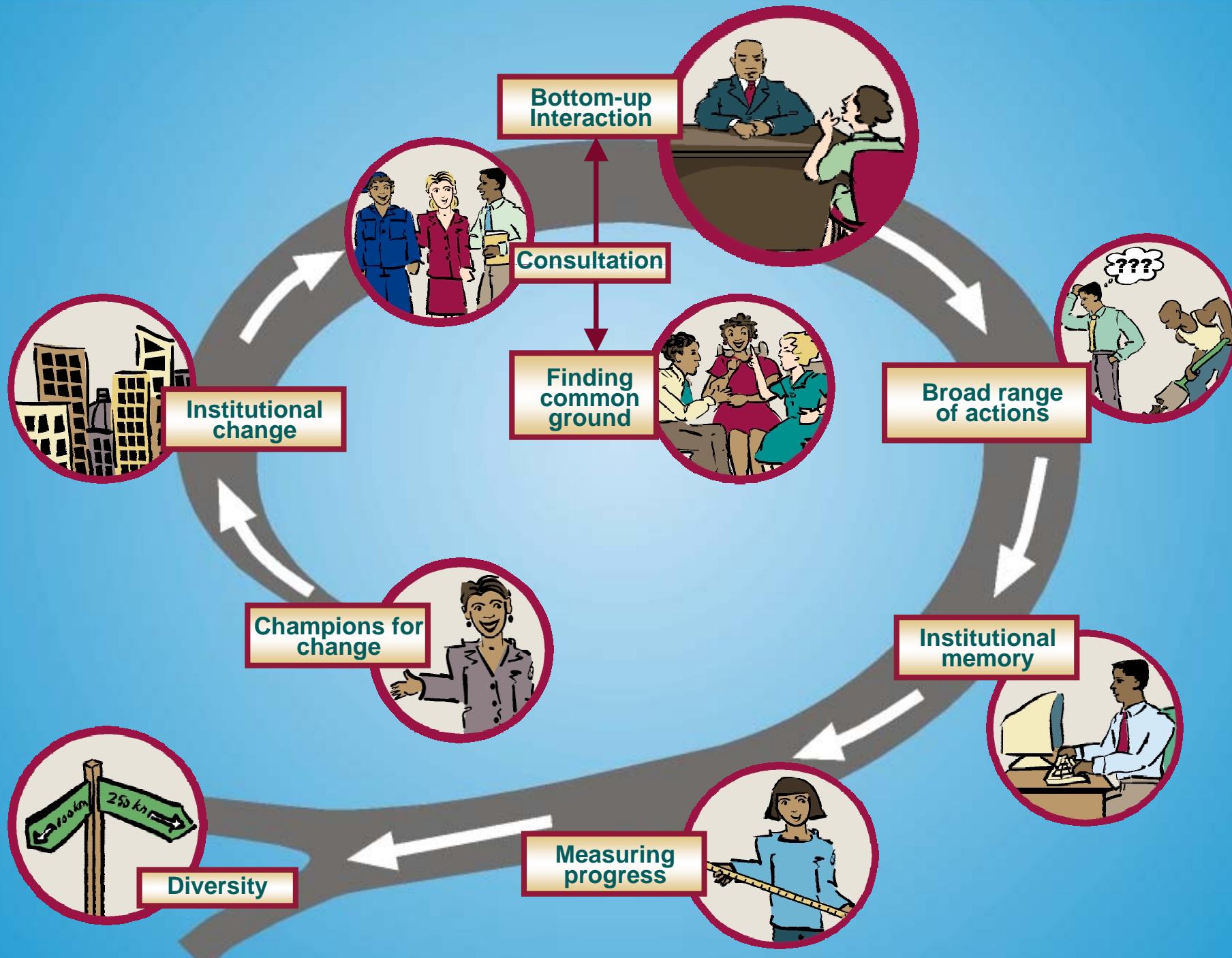
Institutional change

Institutional change

- Mainstreaming sustainable development
- Appropriate resourcing (human & financial)
- Use windows of opportunity



Sustainability Roadmap

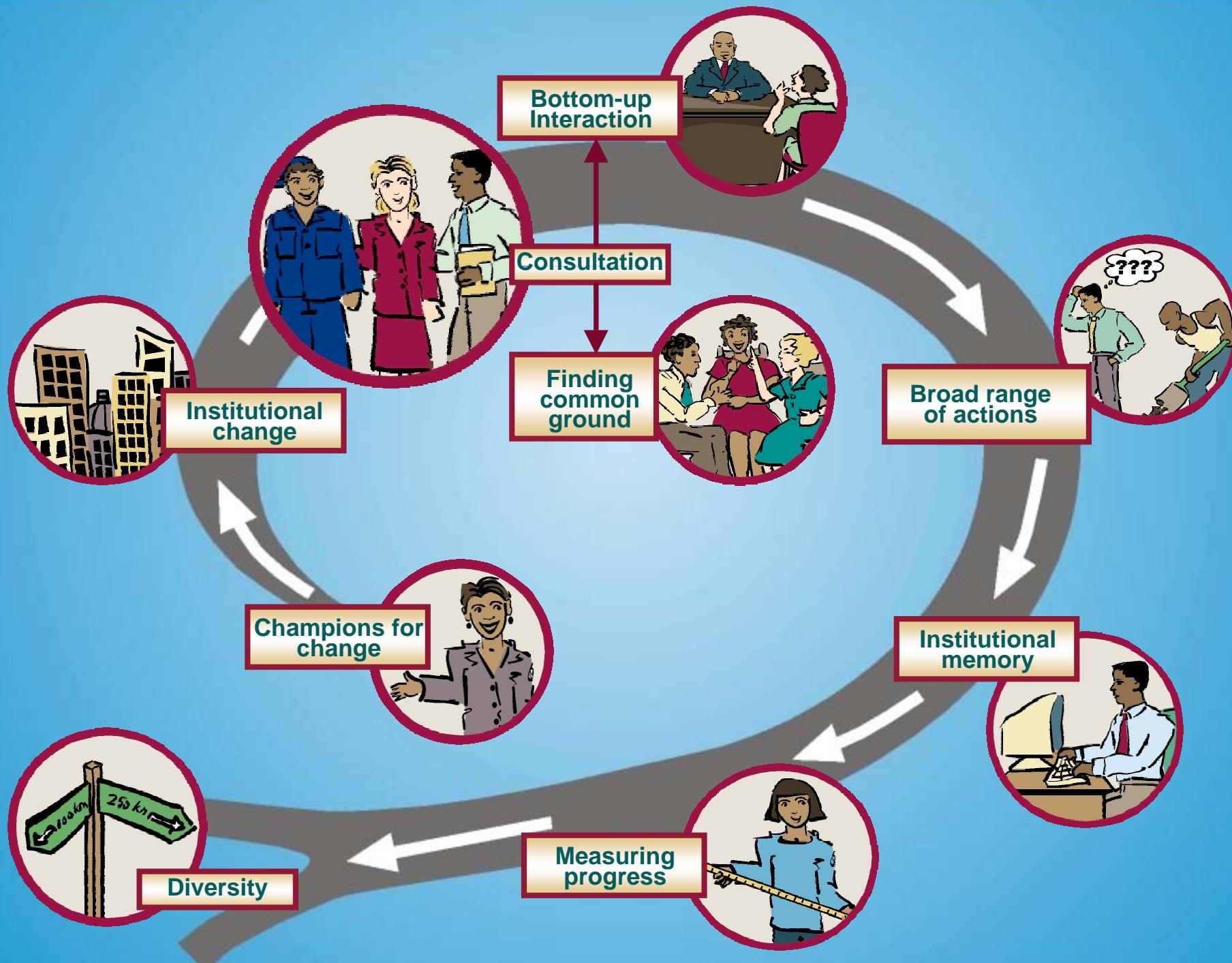


Bottom-up interaction



Encourage bottom-up interaction between all stakeholder groups and spheres of government

Sustainability Roadmap

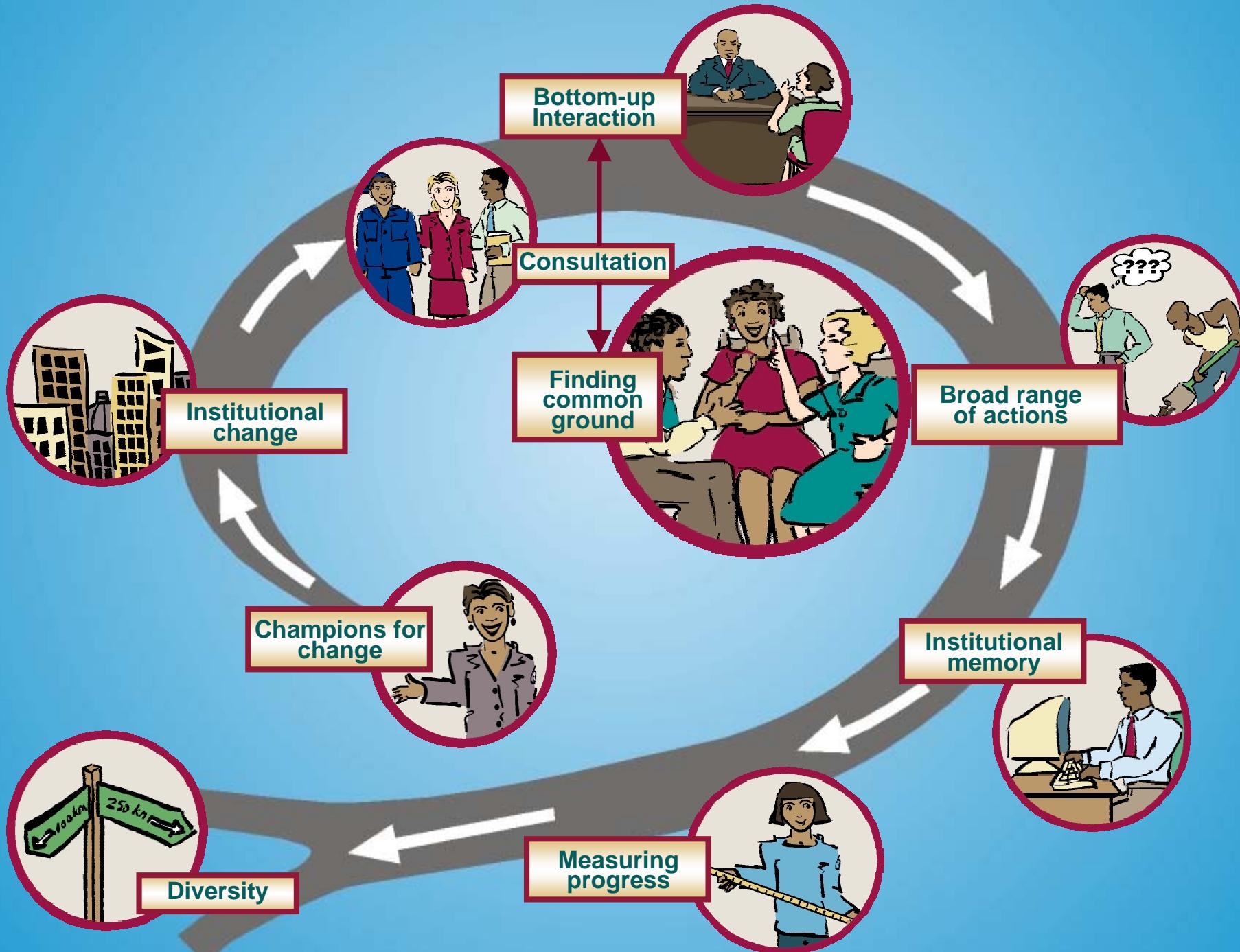


Consultation

Consult
with and
build
capacity
in others
in a
structured
way



Sustainability Roadmap



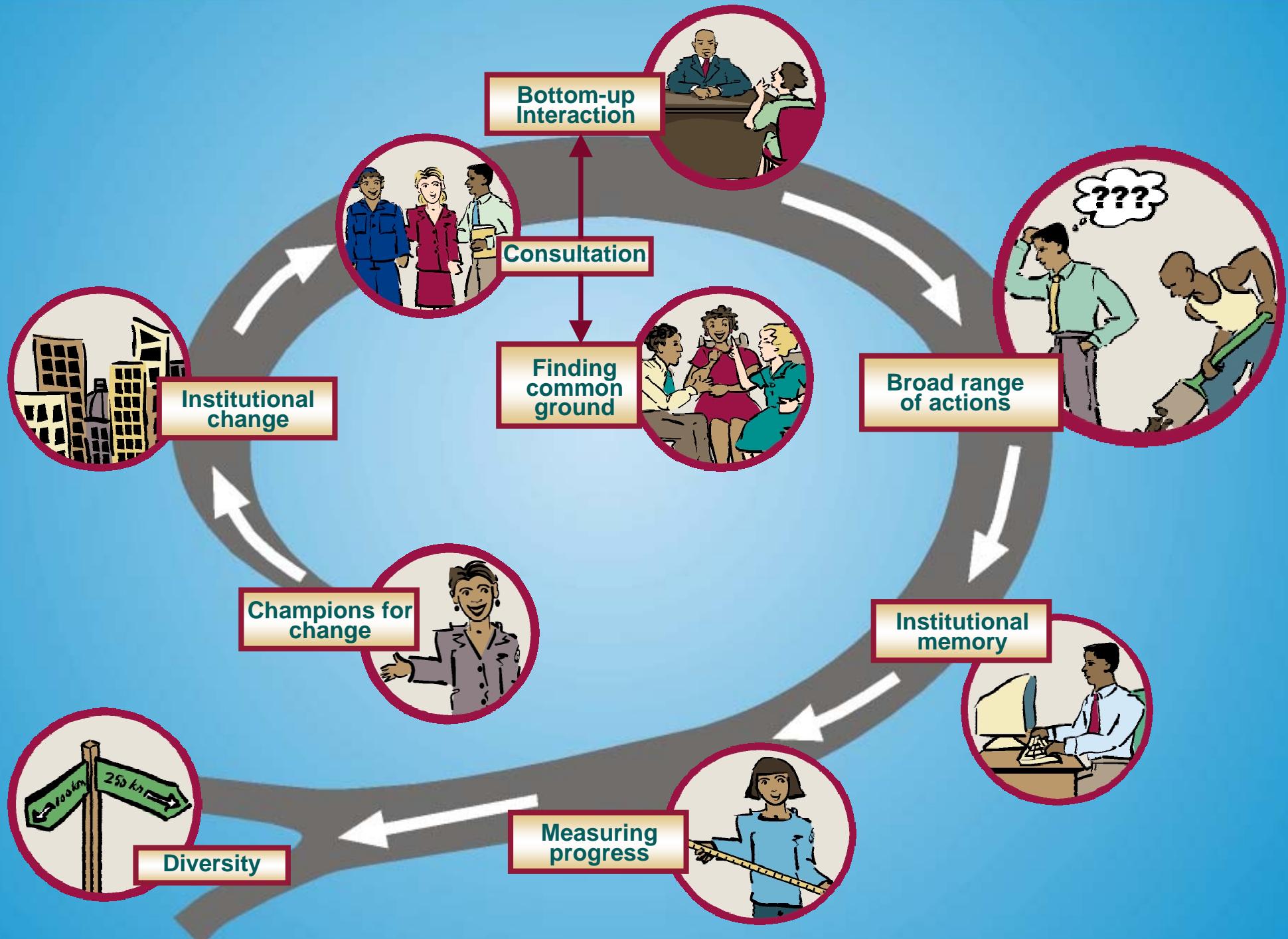
Finding common ground

Through

- Conflict management
- Compromise
- Respecting diversity (e.g. culture, gender)



Sustainability Roadmap

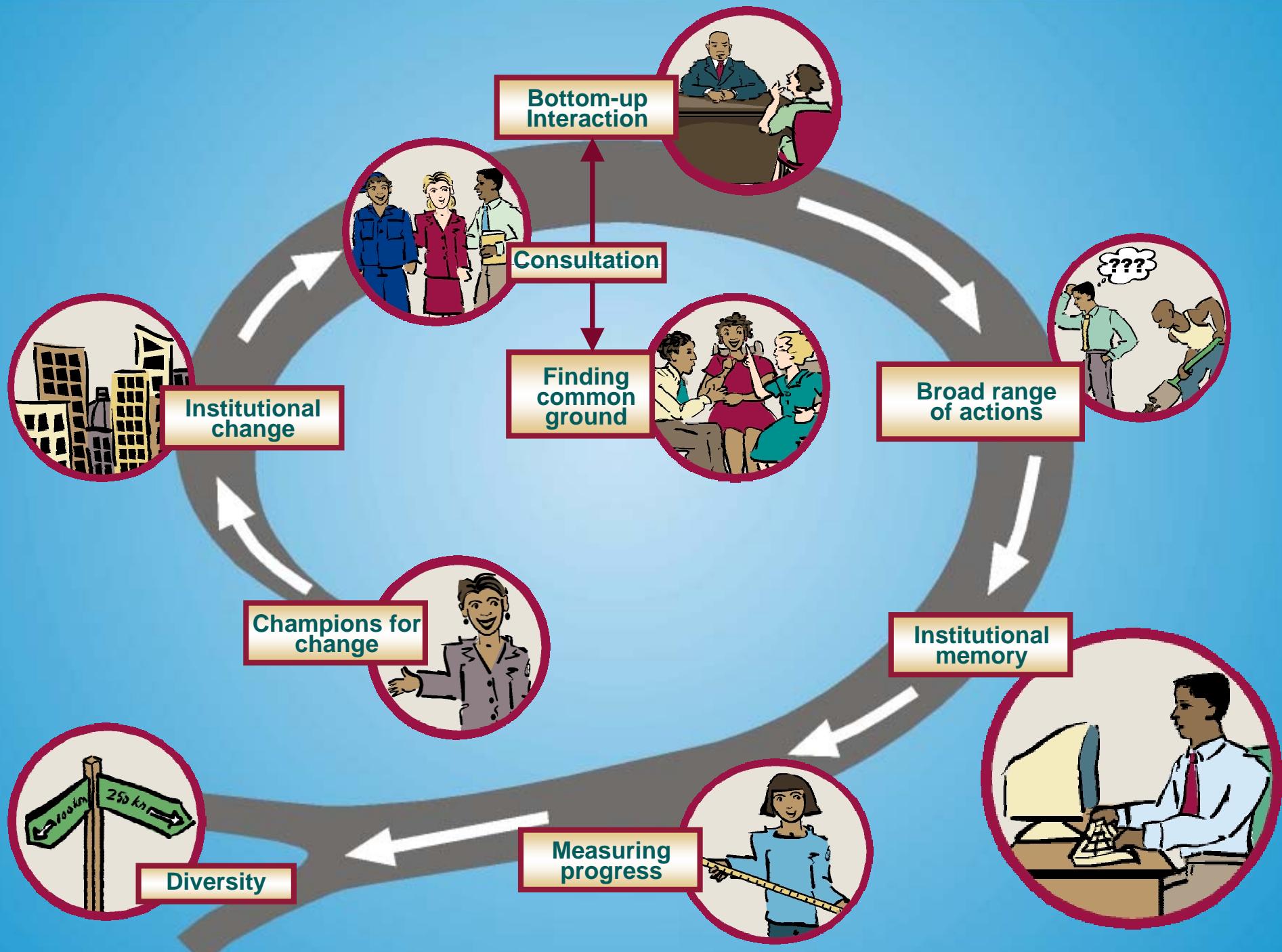


Actions of institutions & stakeholders

Actions of institutions and stakeholders must span full spectrum: i.e. policy development to local development projects



Sustainability Roadmap

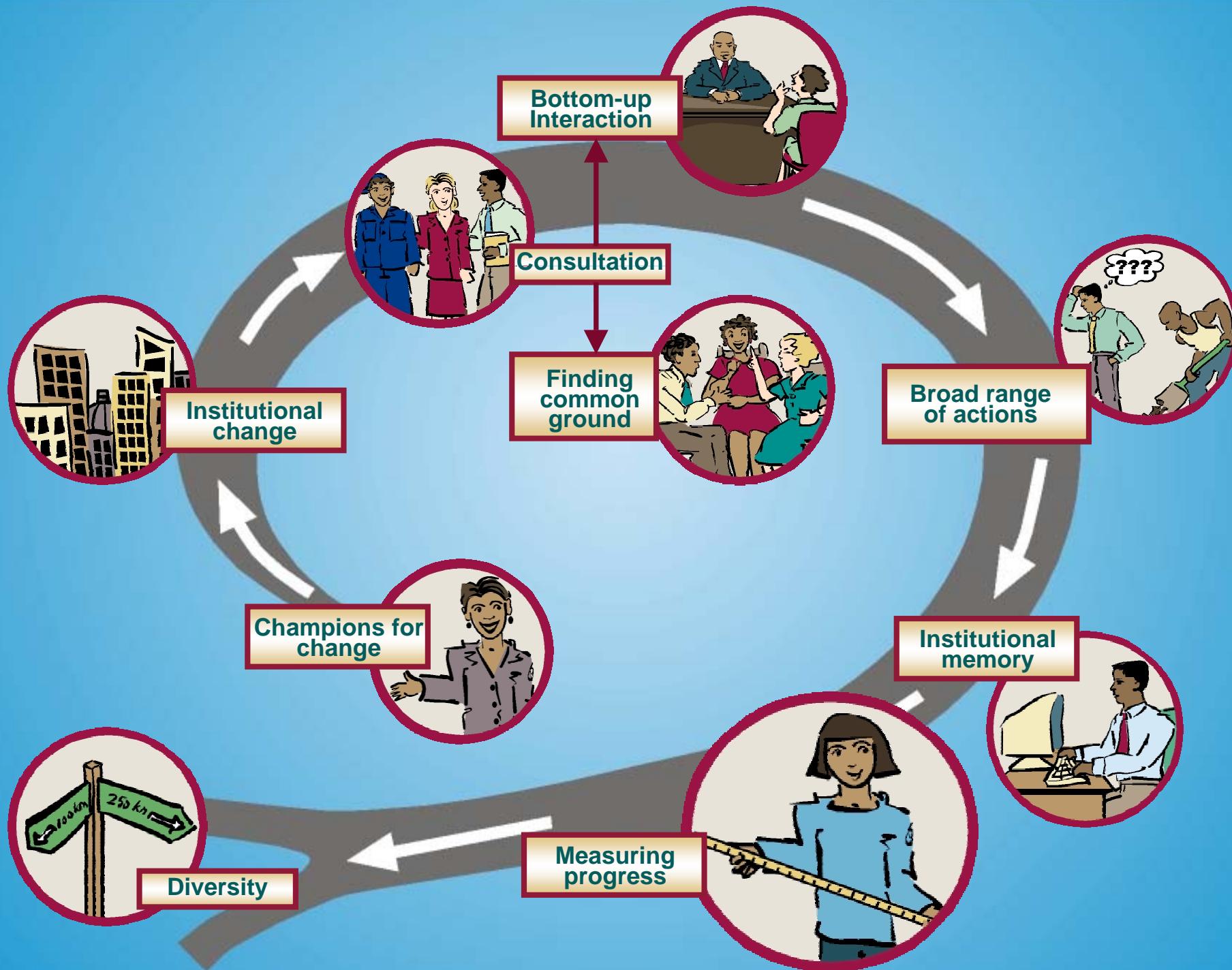


Institutional memory

Need to
create
institutional
memory of
good and bad
practice!



Sustainability Roadmap

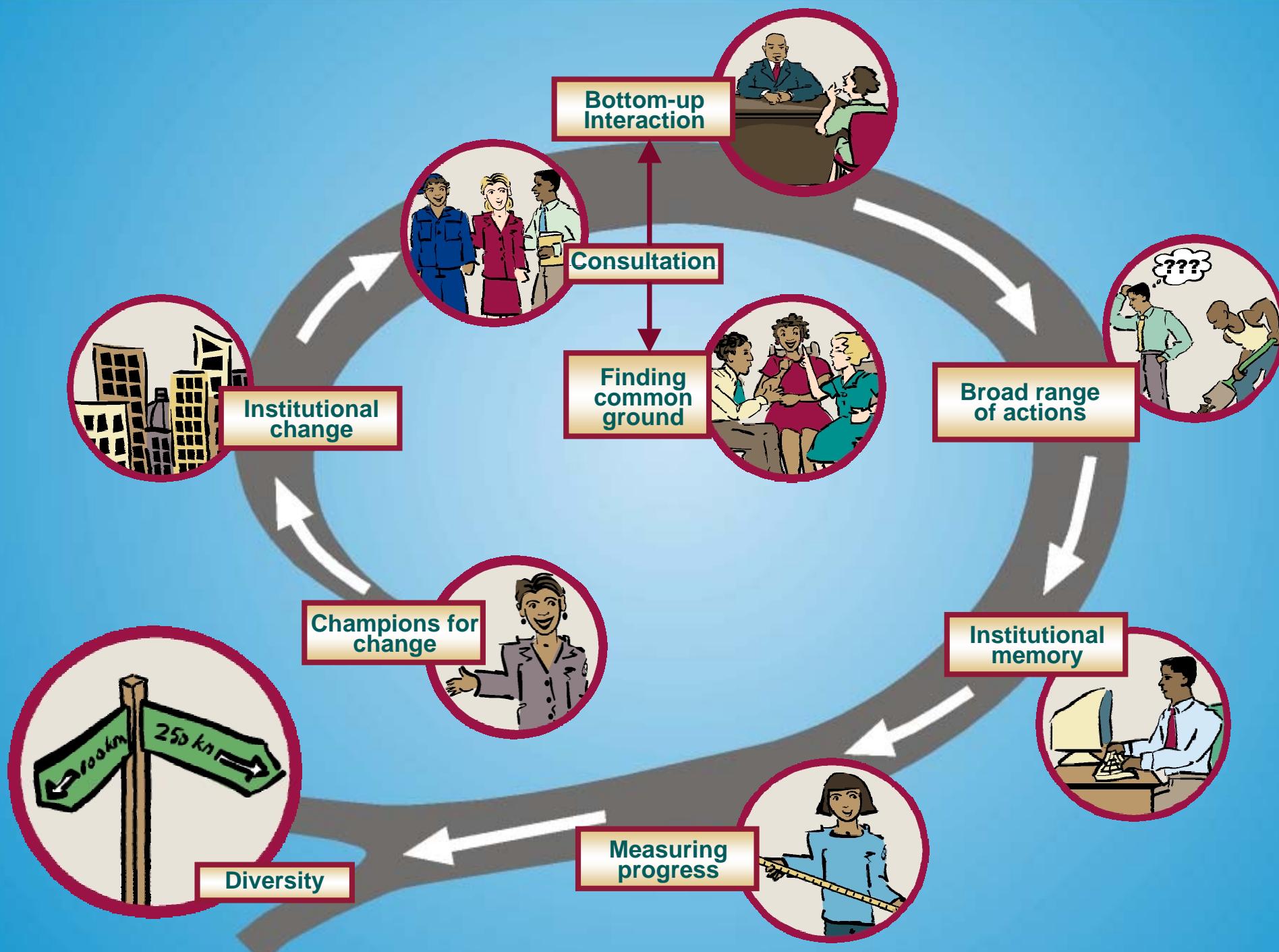


Measuring progress

Need to measure progress in achieving original objectives

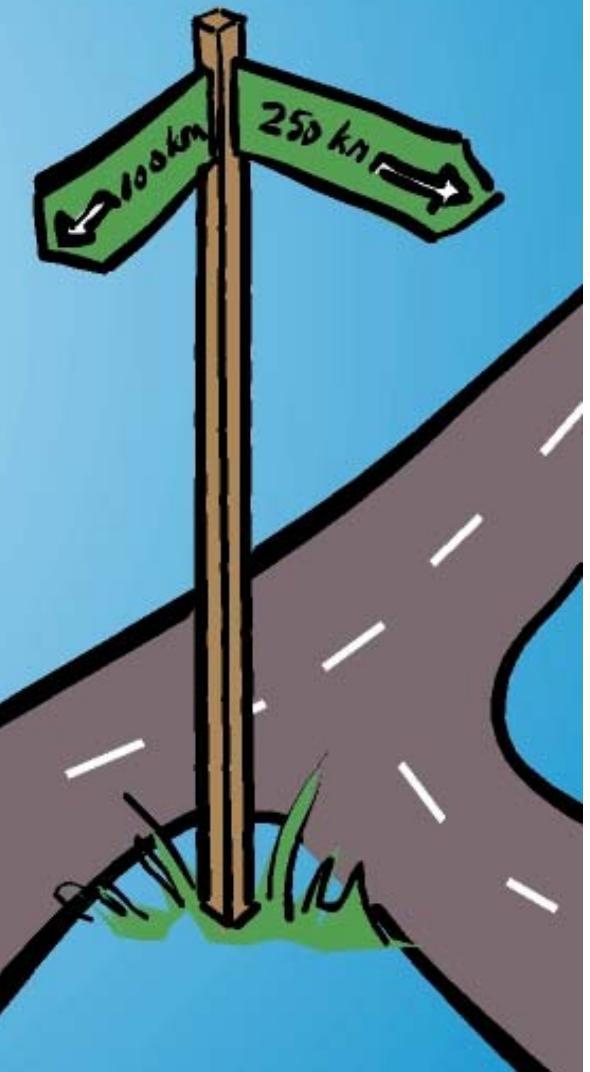


Sustainability Roadmap



Diversity

There is no
standard
recipe -
each case is
special





KAS Conference Mega Cities III Nov 03 **The Amazing(?) Bangkok Story**



‘Mega Cities III’: Action models and strategic solutions
International Conference organized by Konrad Adenauer Stiftung
Schloss Eichholz, 24 – 26 November 2003

Mega-City Development and Transport: The Amazing(?) Bangkok Story... Trends, Facts and Figures of 30 Years

H. Detlef Kammeier

Professor (emeritus), Asian Institute of Technology, Bangkok (1976-2000)
Visiting Professor, BTU Cottbus, Germany (since 2002) kammeier@tu-cottbus.de
Independent Consultant, Bangkok kammeier@asianet.co.th

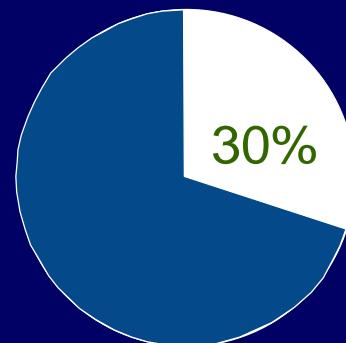
Mega Cities III: Global Urban Development Prospects

1. Background: The Bangkok Transportation Study
2. 30 Years of Urban Development in Outline
3. Public Transport
4. Urban Expressways
5. Institutions and Policies
6. Some Conclusions

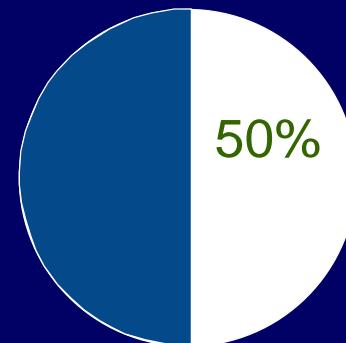
Cities in a “Globalizing” World

**GROWING
PROTAGONISM
OF CITIES**

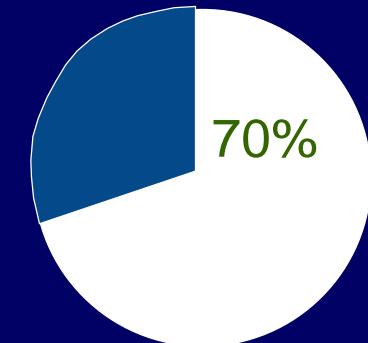
1950



2000



2025



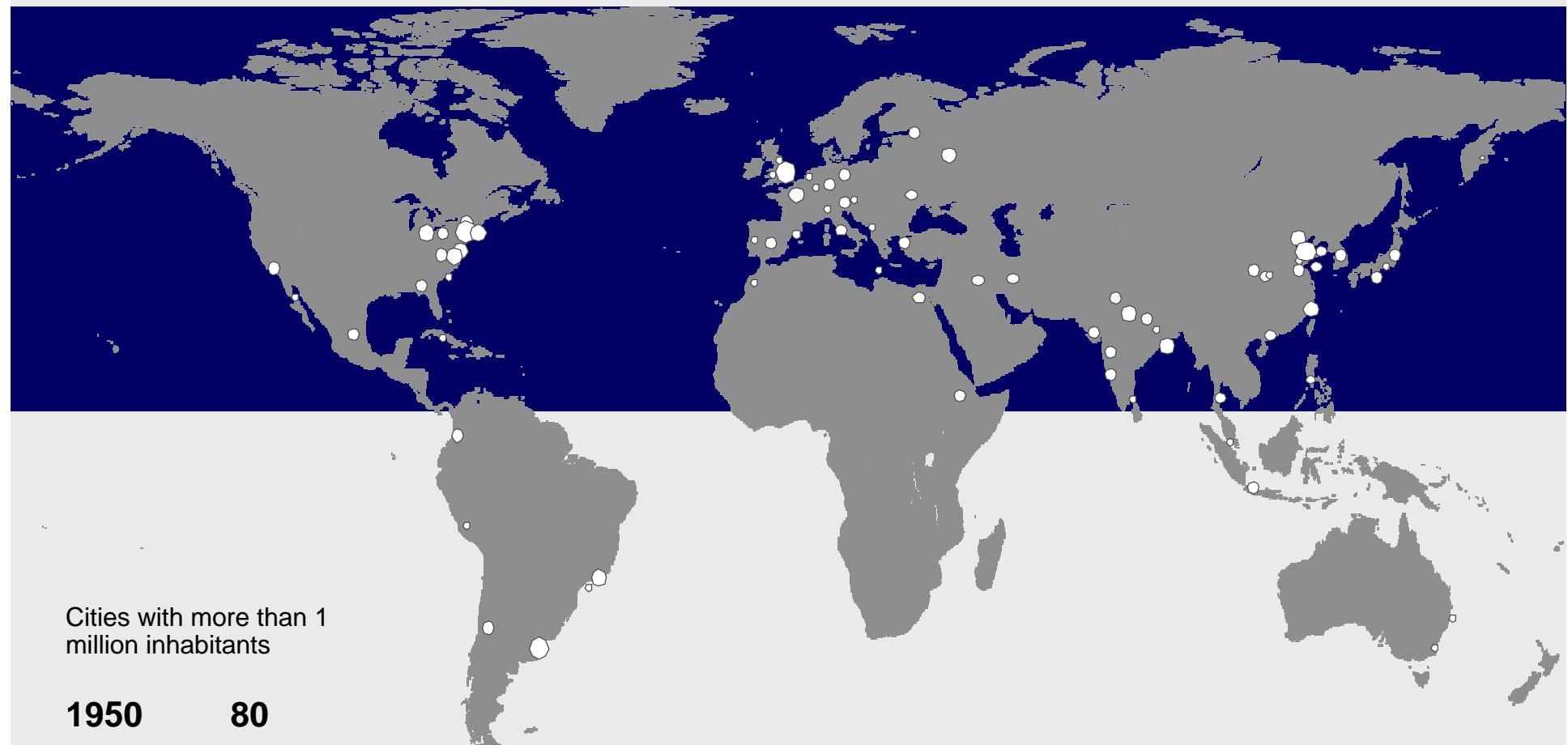
World Urban Population

Over the next 25 years, the growth of cities at the global level will produce 2 billion new urban citizens.

Source of this series: ISOCARP presentation (Alfonso Vegara, Sep. 2003)

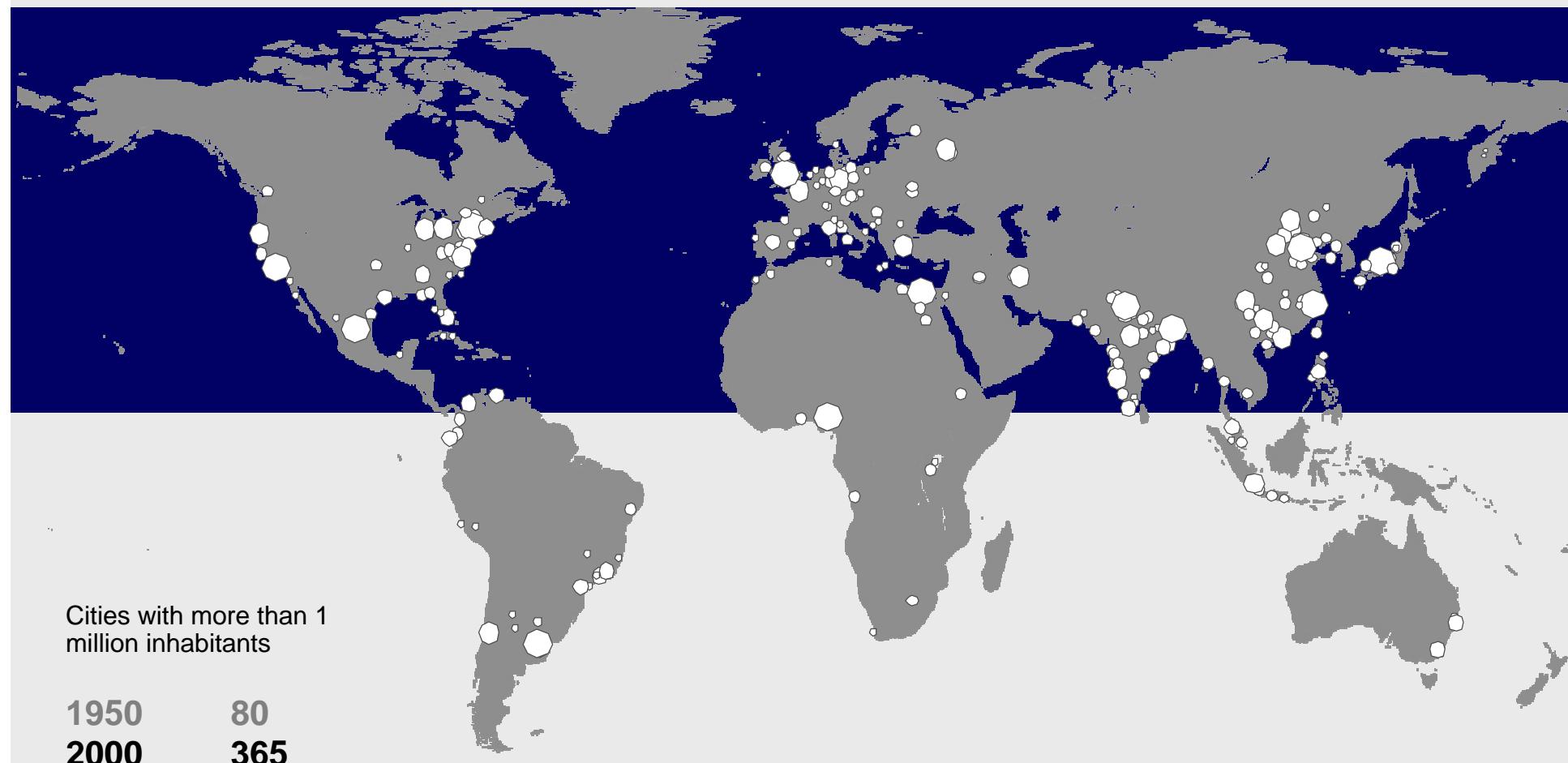
Cities in a “Globalizing” World

At the start of the XXI century, our cities are experiencing some of the most profound transformations in the history of humanity.



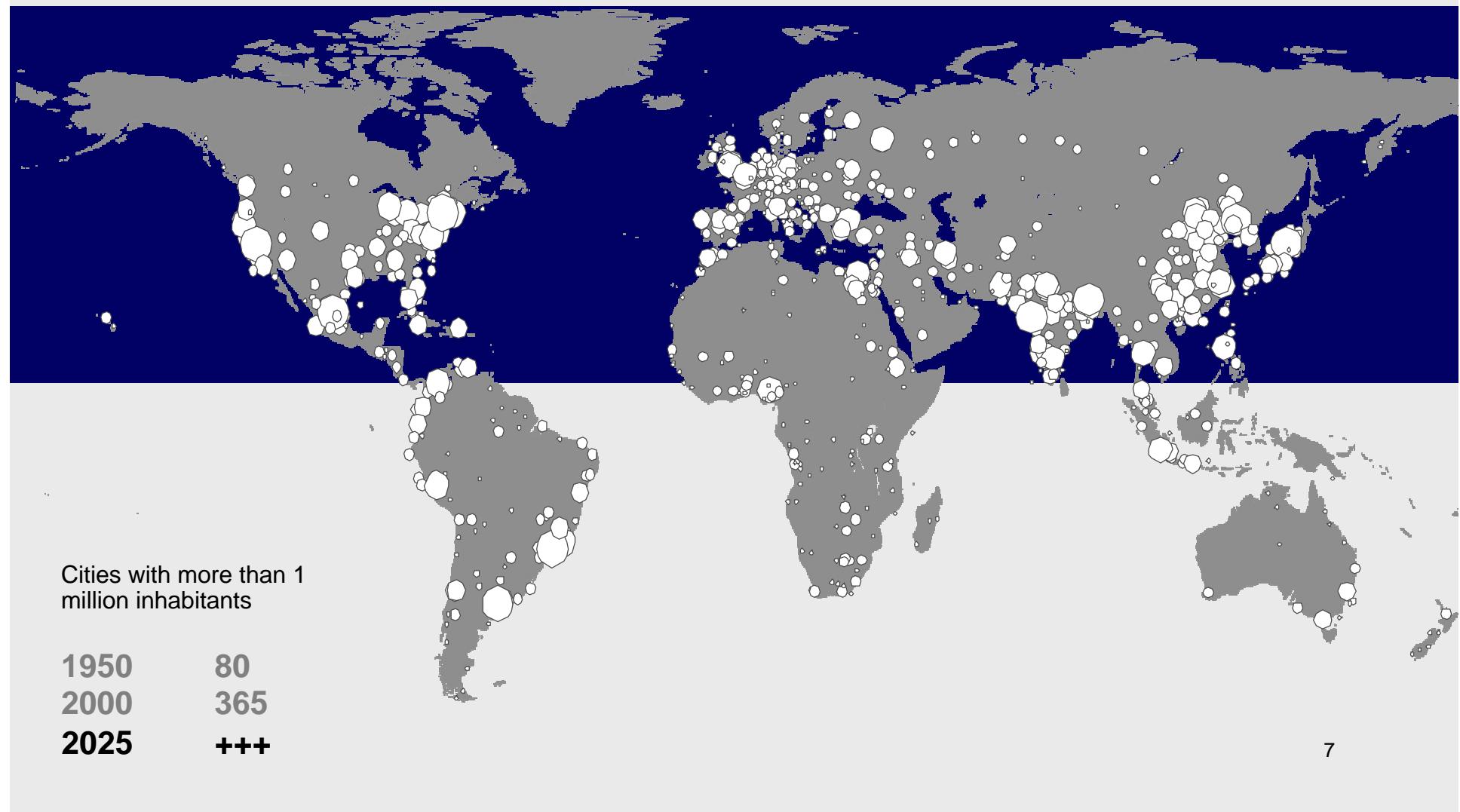
Cities in a “Globalizing” World

At the start of the XXI century, our cities are experiencing some of the most profound transformations in the history of humanity.



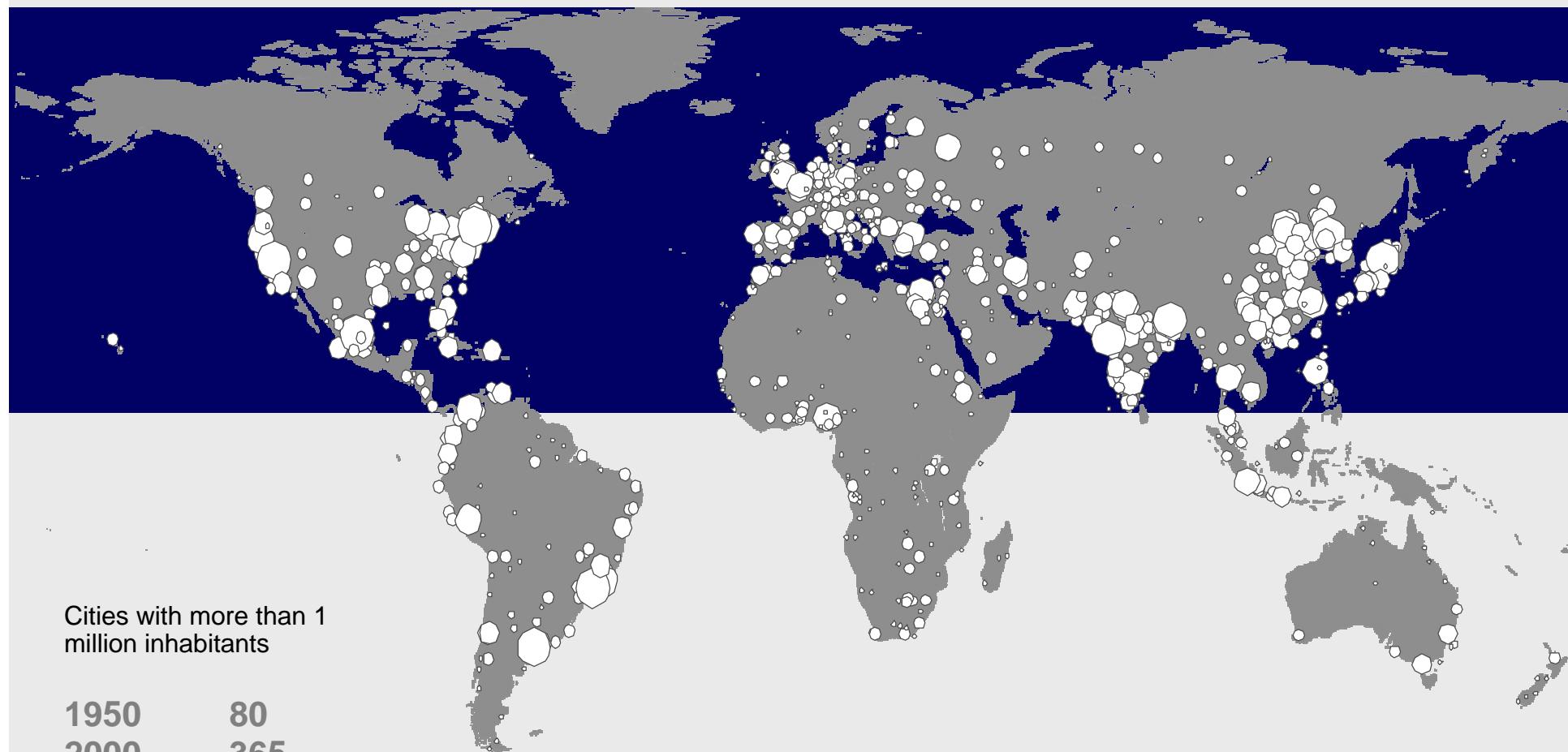
Cities in a “Globalizing” World

At the start of the XXI century, our cities are experiencing some of the most profound transformations in the history of humanity.



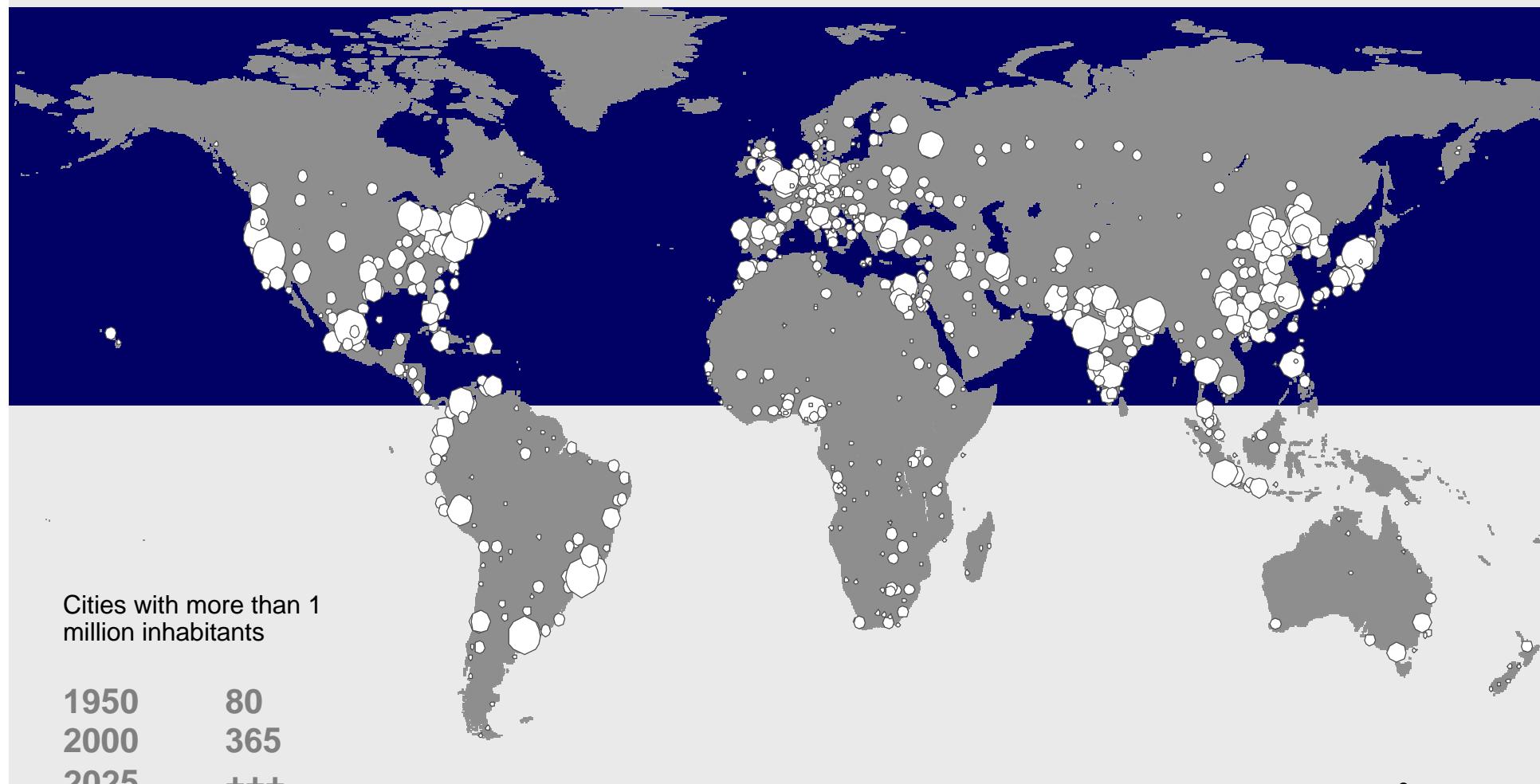
Cities in a “Globalizing” World

Cities and their regions are the leadership nodes of ideas, culture, economy and society ...



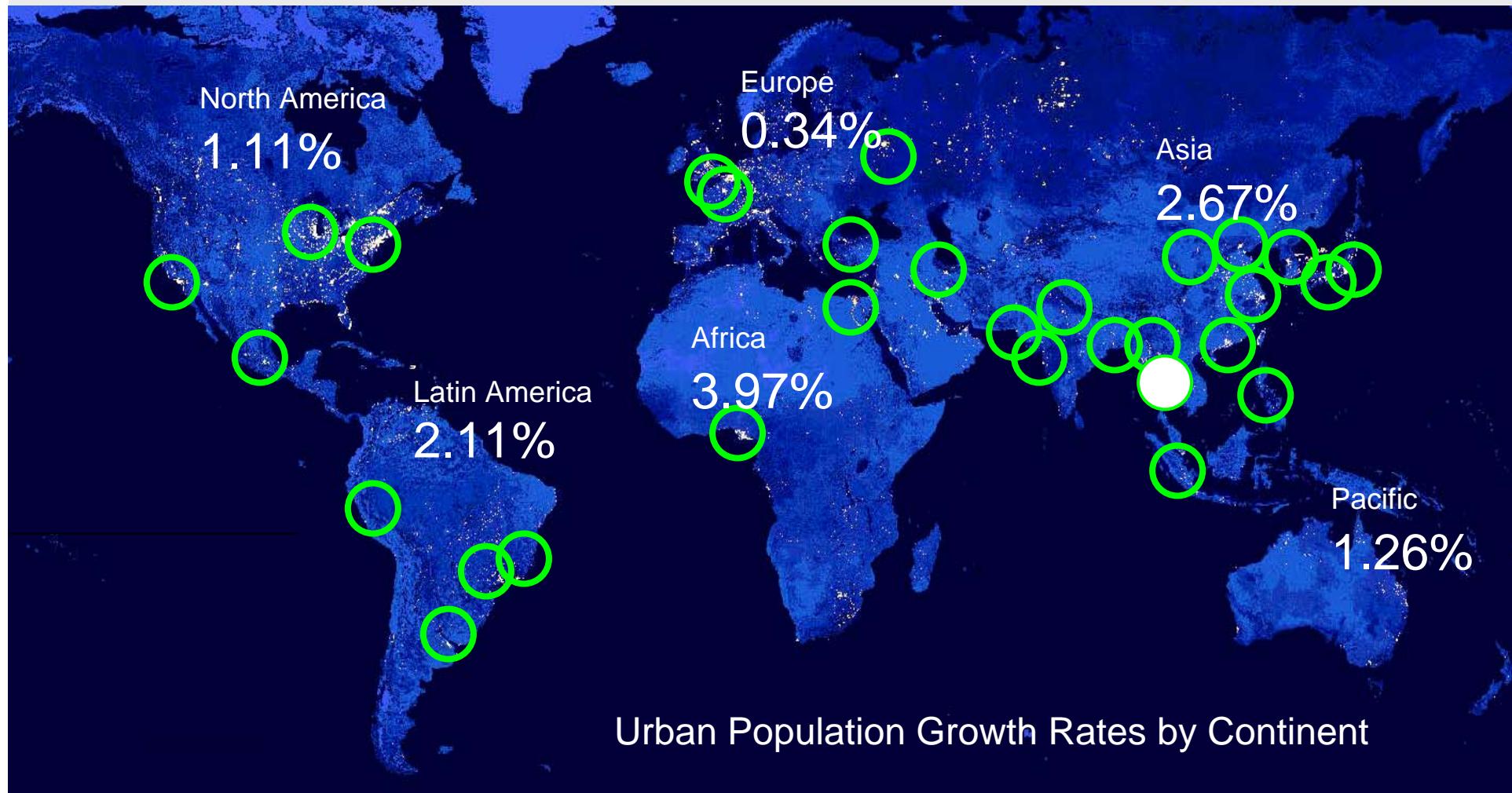
Cities in a “Globalizing” World

But here we also find enormous concentrations of poverty ...
and many of humanity’s greatest challenges.



Cities in a “Globalizing” World

The 30 Largest Urban Agglomerations (2003)



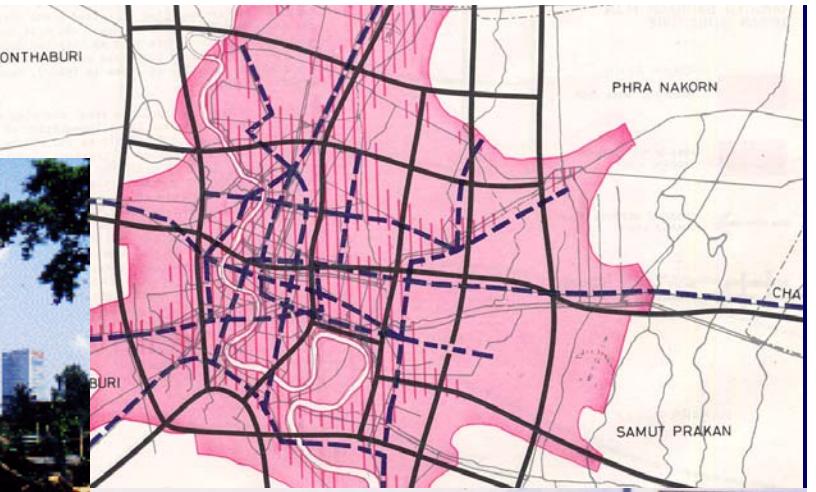
As a summary of the introduction:

Key issues, and strategies for rapidly growing urban regions

- Sustainable development as an ambitious policy / goal, or as the “utopia of the early 21st century”(?)
- Democratic governance (empowerment) as the overall delivery mechanism
- Neo-liberal faith in market mechanisms, including the full acceptance of globalization as inevitable(?)
- Key drivers of mega city development:
FDI, national planning, and mobility / accessibility
- Mitigated by responsive government and civil society
- "Urban bias"? Importance of rural-urban linkages and intermediate cities re-emphasized



This is a modified version of my guest lecture titled
Bangkok: Chaos or System?
Presented at the University of Karlsruhe, June 2002



Mega Cities III: Bangkok Development and Transport

- 1. Background: The Bangkok Transportation Study**
2. 30 Years of Urban Development in Outline
3. Public Transport
4. Urban Expressways
5. Institutions and Policies
6. Some Conclusions

Personal Background: Bangkok Transportation Study, 1971-1975

- One of three Mega-Projects of German Technical Co-operation: Assistance in urban transport management, plus export of transport planning know-how
- Multi-disciplinary, broad strategic approach
- Large expert pool in Bangkok – in 1973, a full soccer team...
- Significant innovations (methodology, computer simulation)
- Essential strategic recommendations on transport policy – still referred to today (sometimes)
- Thai Government follow-up on urban mega investments (MRT and Freeways) politically untenable until at least 1985
- German follow-up declined after 1975 – focus on rural development (but returning to urban focus 15 years later...)

Assumptions (1972) – Reality (2003)

(Bangkok Transportation Study, completed in 1975)

Explicitly:

- Urban planning exists and works
- National pop'n growth growth rate = 2.5% p.a.
- Projected growth (Greater Bangkok) = 1.5% p.a.

Wrong! Still rather poor...

Much faster, down to < 1%!

Correct estimate

Implicitly:

- Long-term projection of dynamics of social and economic change for the whole country
- Role of the private sector
- Linkages with and impact on other sectors
- Changes of public awareness

Dynamics impossible to imagine

More important than assumed

Much stronger than anticipated

Much more than ever assumed

Mega Cities III: Bangkok Development and Transport

1. Background: The Bangkok Transportation Study

2. 30 Years of Urban Development in Outline

3. Public Transport



4. Urban Expressways

5. Institutions and Policies

6. Some Conclusions

2003: Bangkok self-presentation in the Internet



1975: Only two high-rise buildings ...





Rajdamri



Siam Square



Silom

Urban development 1972 – 2003 in a nutshell

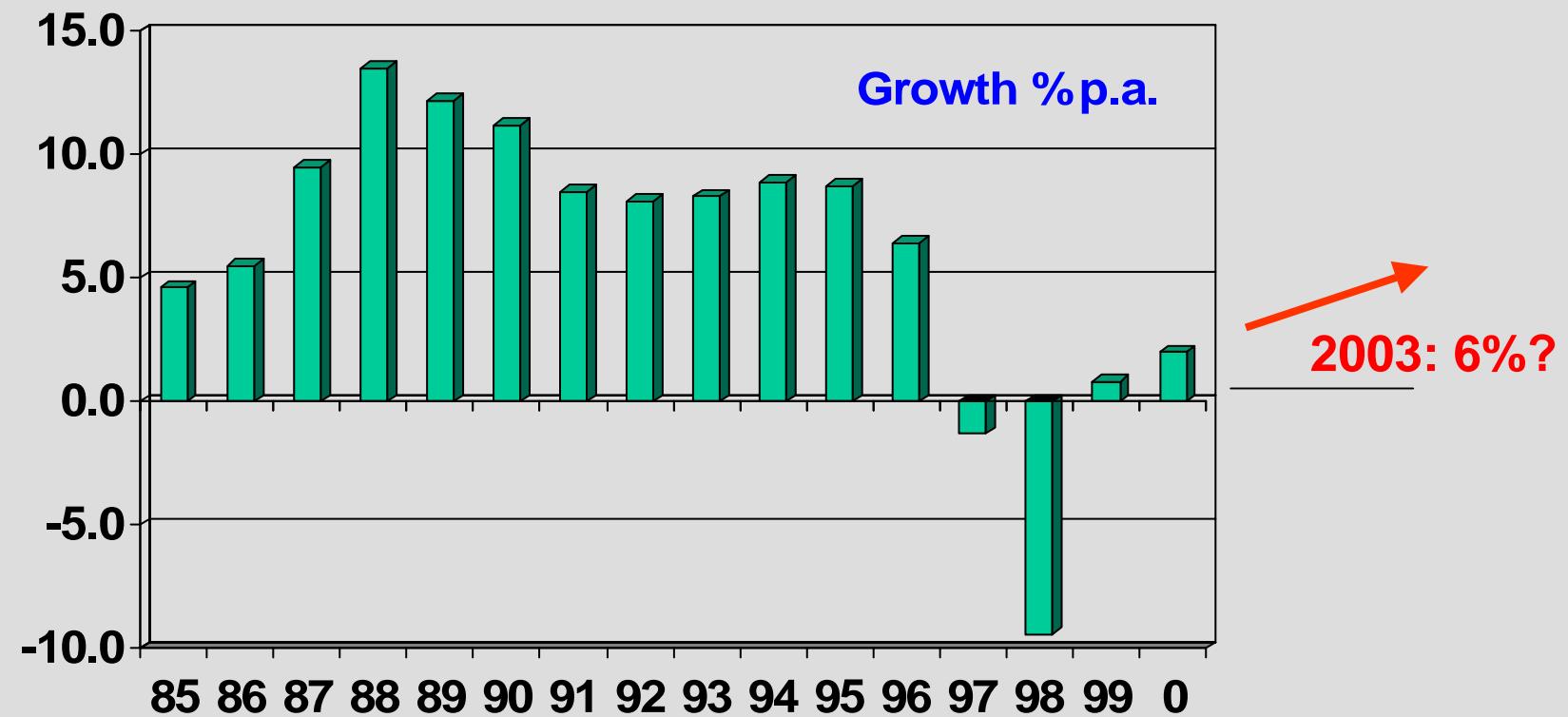
- Enormous growth: Population, economy, spatial expansion
- Growth and structural change without any significant influence of urban planning (until very recently)
- Main factors or “drivers”: Accessibility (mainly public providers), plus Land Development (private sector)
- Economic structural change in the extended metropolitan area: Manufacturing >>> Services
- Spatial transformations: Several CBDs, leapfrogging, land fragmentation
- “Models”: Tokyo, Los Angeles >>> Asian Mega City
- Bangkok as one of the typical patterns of urbanization in Asia (but there are many fine differences among cities!)

Trends (1): National population growth, Thailand

	Average growth rate of total population (% per year)		
	1950-55	1965-70	1995-00
Papua New Guinea	1.56	2.40	2.22
Philippines	2.61	3.17	2.11
Bangladesh	1.70	2.68	1.70
Mongolia	2.20	2.76	1.65
India	2.00	2.28	1.64
Viet Nam	1.33	2.17	1.55
Indonesia	1.69	2.33	1.43
Myanmar	1.85	2.29	1.24
			Down to 0.60 (2002)
China	1.87	2.61	0.91
South Asia	2.03	2.39	1.76
Southeast Asia	1.92	2.52	1.53
East Asia	1.75	2.44	1.38

Source: ESCAP, 2001

Trends (2): National economic growth, Thailand



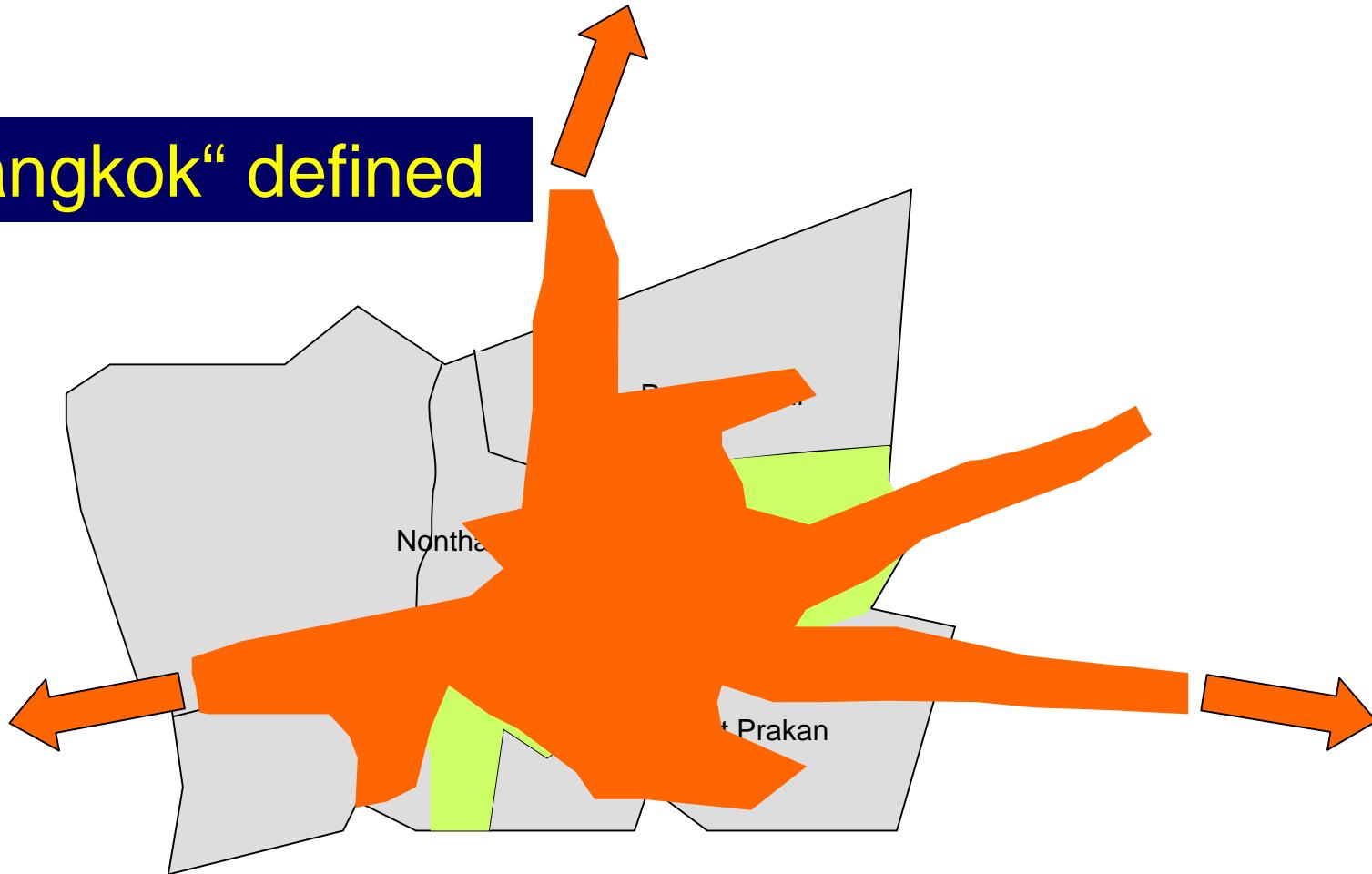
Trends (3): Primacy of the Bangkok Region

Comparison between “Bangkok and Vicinity” and Thailand as a whole

	Population (as of Dec. 1999)		GRP (1997, at current market prices)	
	Million persons	%	Million Baht	%
Bangkok	5.663	9.2	1,835,518	38.9
Vicinity of Bangkok	3.646	5.9	552,855	11.7
Subtotal	9.309	15.1	2,387,373	50.6
Richest subregion (Eastern subregion of the Central Region) Poorest region (Northeast)	4.141 21.379		501,487 557,148	.6 .8
Thailand total	61.662	100.0	4,724,104	100.0

Source: Compiled from *Thailand in Figures, 2001*

“Bangkok“ defined

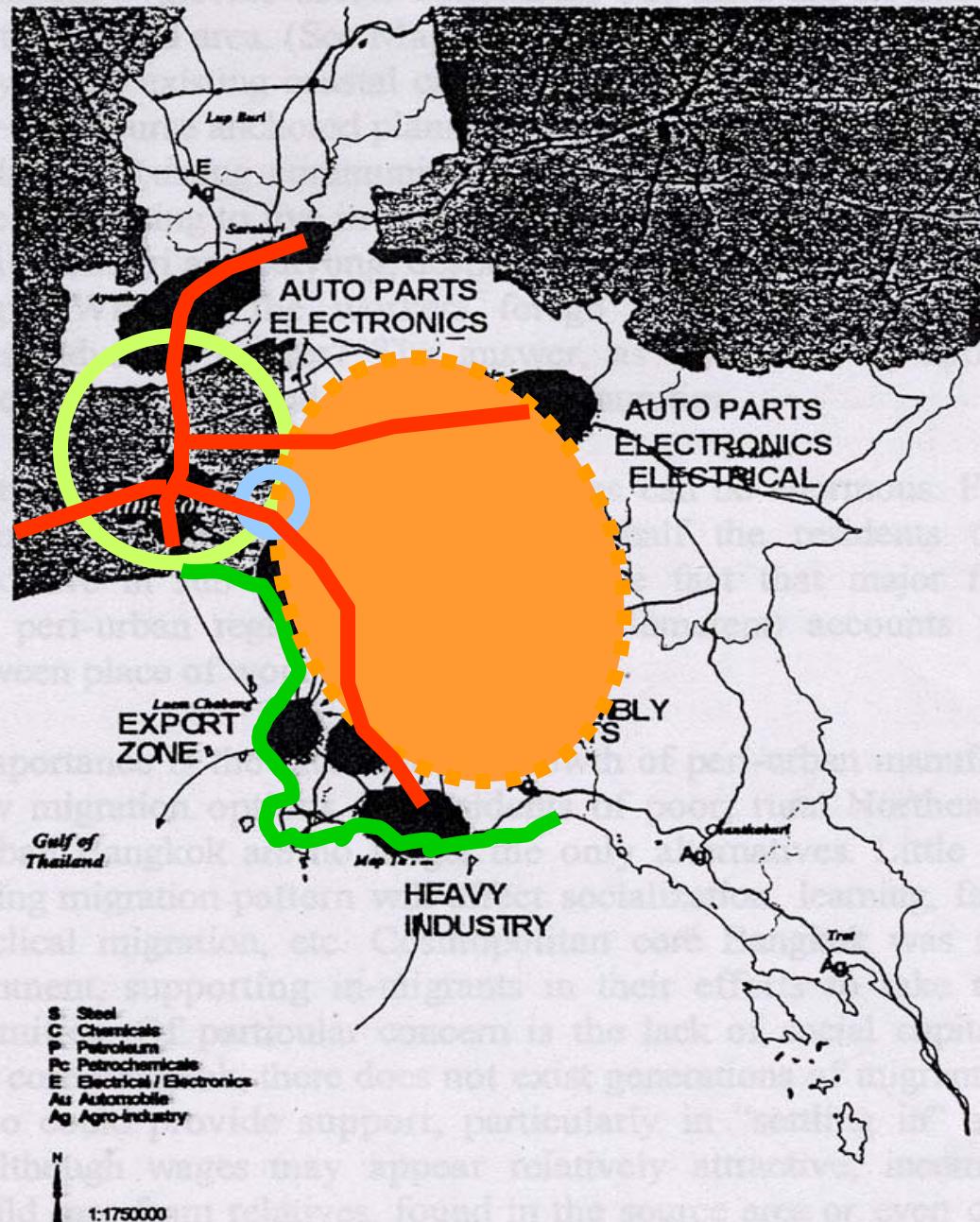


1. BMA only - 1500 km²
2. Greater Bangkok: BMA + 3 Provinces - 4500 km²
3. “Bangkok and Vicinity”: BMA + 5 Provinces - 7500 km²
4. “Extended Metropolitan Region”; and “Industrial Heartland”

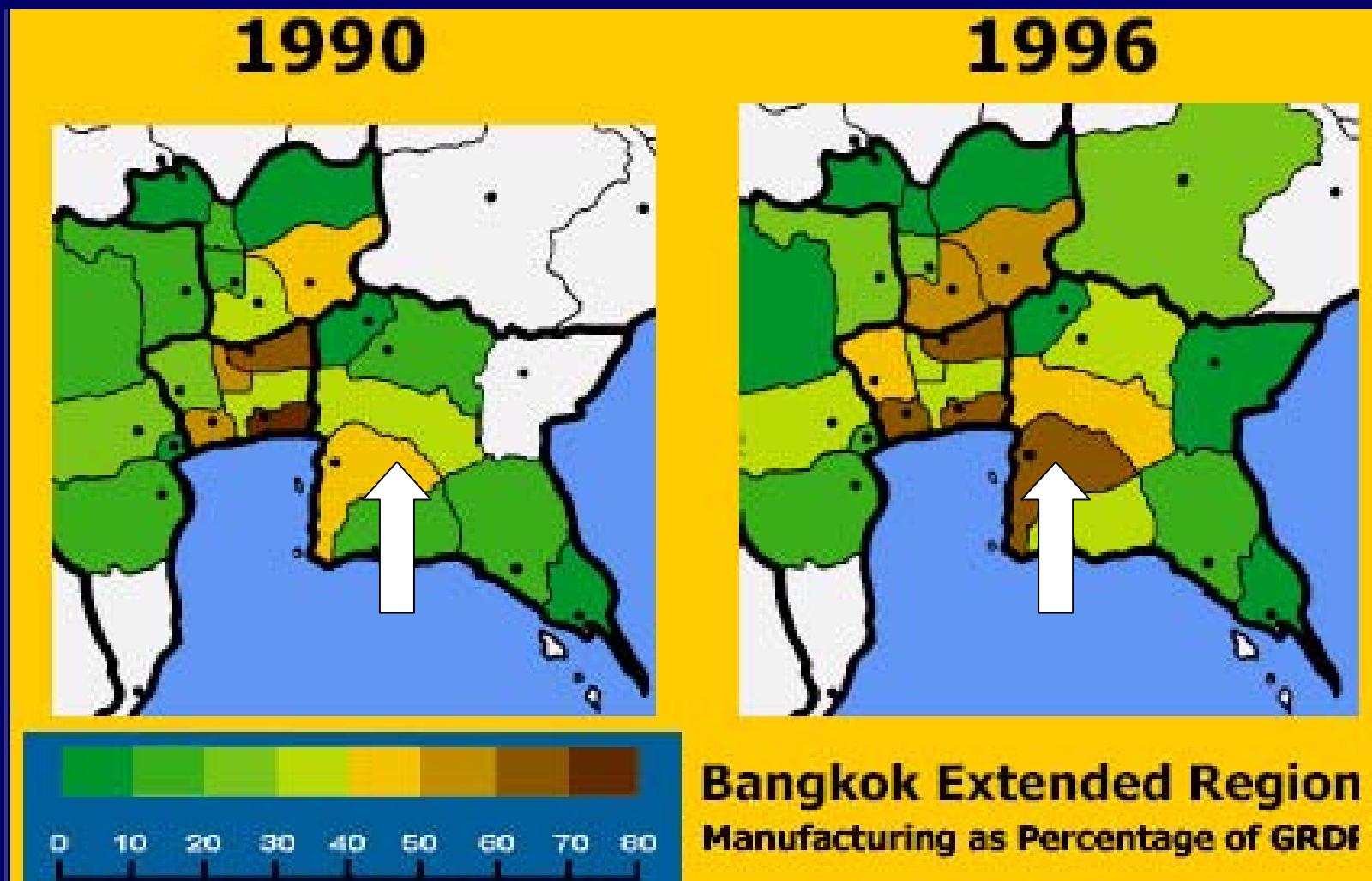
Industrial Clusters : Peri-Urban Bangkok

Extended Metropolitan Region

- Eastern Seaboard
- Industrial clusters
- Transport corridors



Peri-urbanization Process in the Extended Bangkok Region

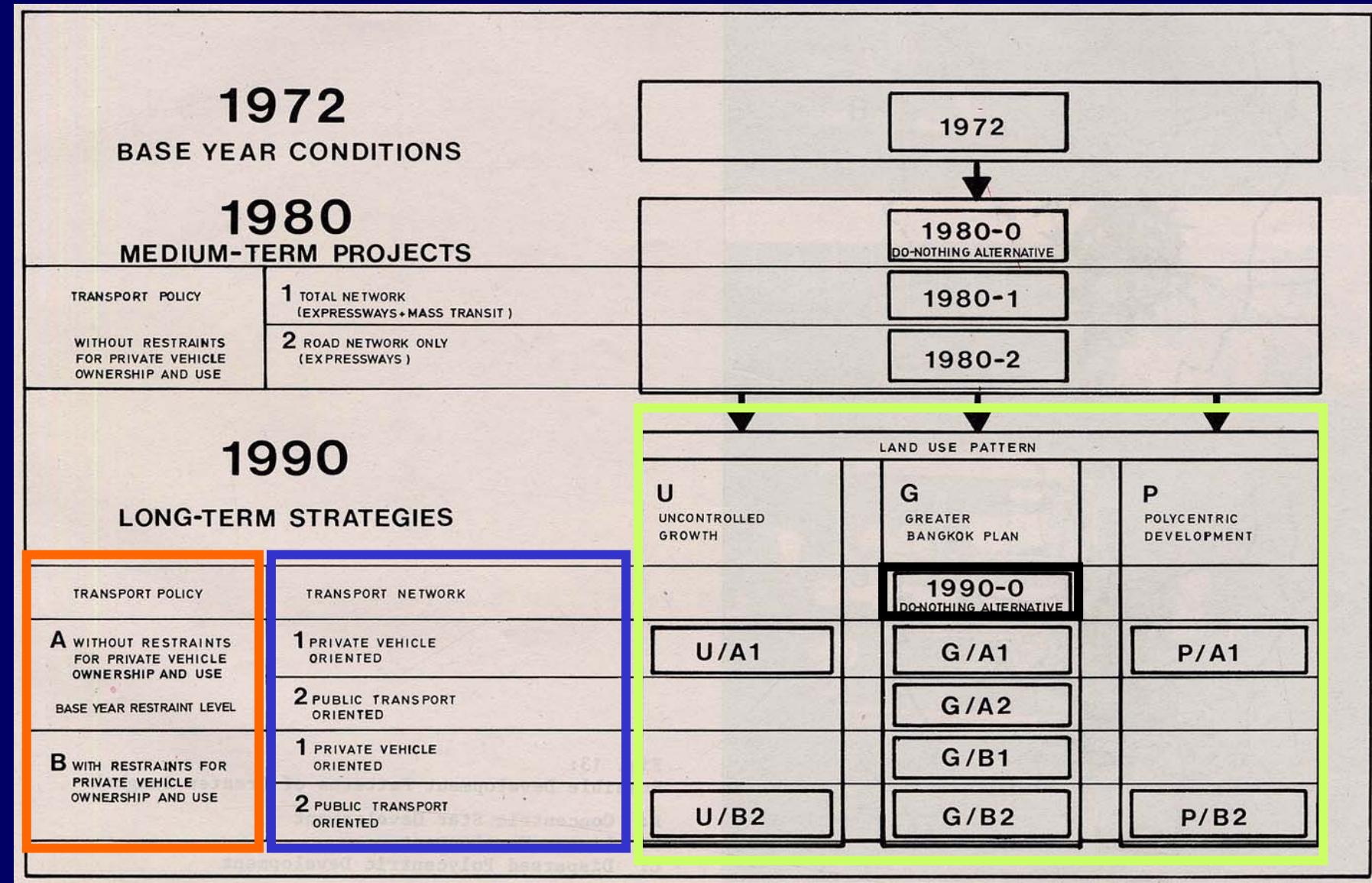


Source: Webster, 2001

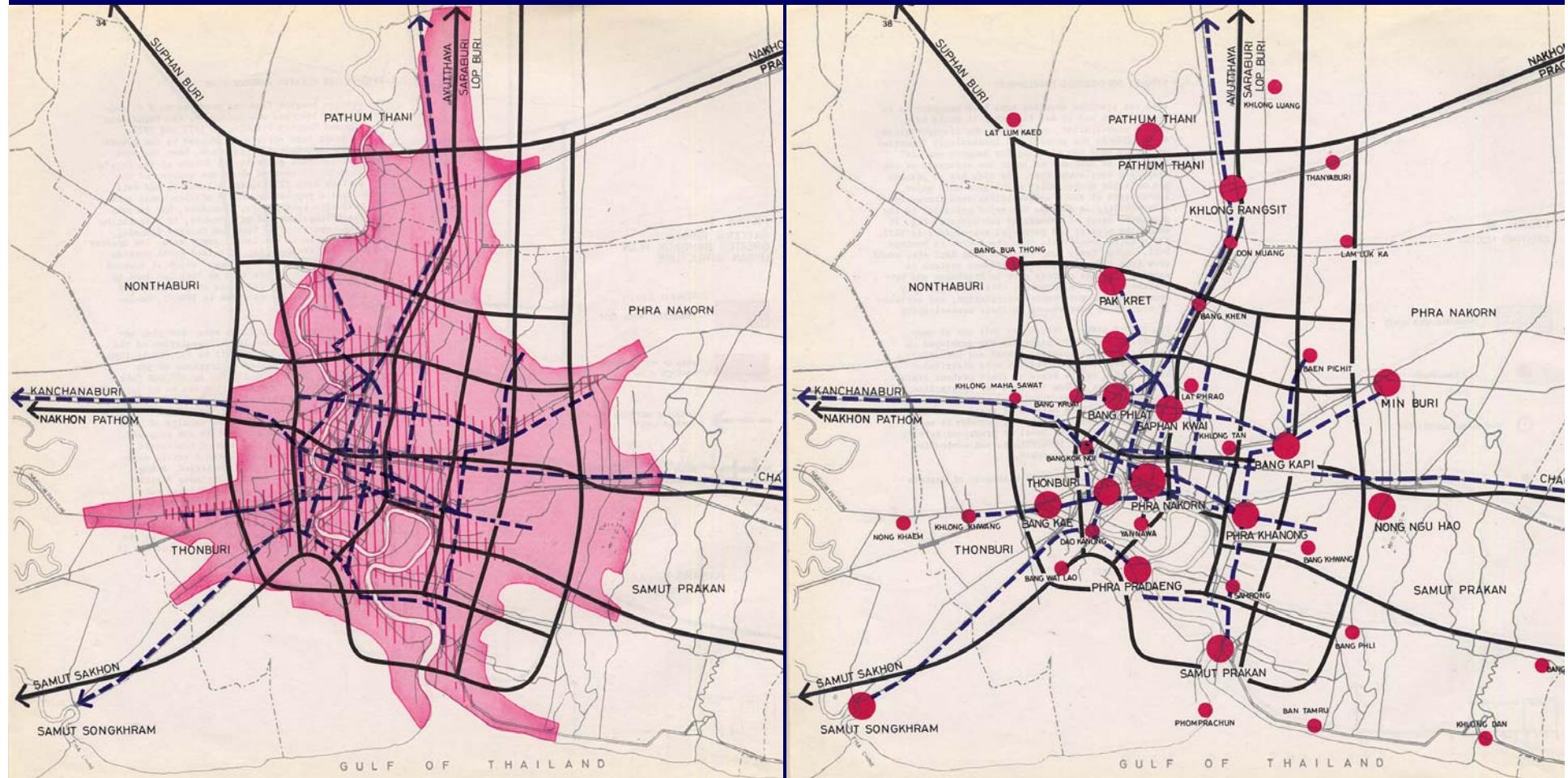
The extended Bangkok Region: Differentiating opportunities, threats, management options

	Characteristics	Built form	Drivers	Population	Major threat
	Knowledge, tertiary economy	Polynuclear Mixed land use Hotels, offices, condominiums Mass rail transit	Global / national fusion & synergy	Increasingly 2 nd / 3 rd generation Slowing immigration	Too rapid deconcentration
	Residential (commuters) Retailing Mature (lower value) industry	Suburban "villages" (<i>muban</i>) Gated communities Mega malls Expressways Radial development (North & East)	Thai property developers	Households from Core, seeking space at affordable price Some worker housing	Mature industry threatened by international competition (Samut Prakan, Pathum Thani, e.g.)
	Industrial estates Industrial support infrastructure	Industrial estates Ports Spontaneous (squatter) worker settlements	Exogenous FDI driven Infrastructure loan driven (OECF, e.g.)	Rural migrants primarily from Northeast	Overly dependent on exogenous drivers

BKK Transportation Study (1971 – 1975)



Alternative Land Use Scenarios, Bangkok Transportation Study: (1) Uncontrolled Growth (2) Polycentric Development



(3) Similar Pattern: Greater Bangkok Plan (1960-1992!) – not shown here

Bangkok Transportation Study – a Summary Comparison: Recommendations (1975) - Reality (2003)

Five principles:

- Promote polycentric structure (good infrastructure provision)
- Public investments (subsidies und bus network)
- Secondary investments
- Reduce vehicle ownership
- Consolidate the institutions (coordination by Met)

1. Polycentric structure not planned but grown by market response to accessibility (shopping malls, offices)
2. MRT: Rather slow Bus: Not too bad
3. Freeways unbelievably dynamic
4. No real attempt
5. Rather poor, ever since 1975...

Specific recommendations:

- Flexible management
- Police: Hands off traffic

1. It exists now, after much manoeuvering
2. Hard to believe: Still there...



One of several perennial Mega Projects

Suwannaphum International Airport: Opening finally in 2008?

(It has been under consideration since the 1960s, and under construction for more than 10 years)....

Source: BKK website



Mega Cities III: Bangkok Development and Transport

1. Background: The Bangkok Transportation Study
2. 30 Years of Urban Development in Outline
- 3. Public Transport**
4. Urban Expressways
5. Institutions and Policies
6. Some Conclusions

Public Transport Systems

1. Bus systems:

- Considerable improvements (management, bus fleet)
- Growth of the network
- Differentiation within the system

2. Private components of the public transport system:

- System extensions and improvements
- Microbus (long distance, demand driven), *Soi Bus*“
- Taxis, *Samlor/Silor*, motorcycle “taxis“

3. MRT system:

- The complex drama of the Bangkok Mega Projects..., and
- The first success story: BTS (an international joint venture)



1920



1910 - 1965



1940



1970



1960

Public transport background

33

Public transport (1): Many different subsystems (formal and informal) in a large system





Private public transport (2): Amazingly fast and flexible response to demand



Public transport (3): BTS feeder bus (free of charge) as an extension to the „skytrain“ >> system integration



MRT Systems: Politics and Planning

Year	MRTA Subway (formerly “Skytrain“)
1976	Cabinet resolution for MRT; feasibility studies, design; bids for private investment
1985-1990	Bids invited, Lavalin (Canada) successful, concession approved
1992	Lavalin terminated MRTA founded
1993-1995	BOT concession given & scrapped; system to go underground

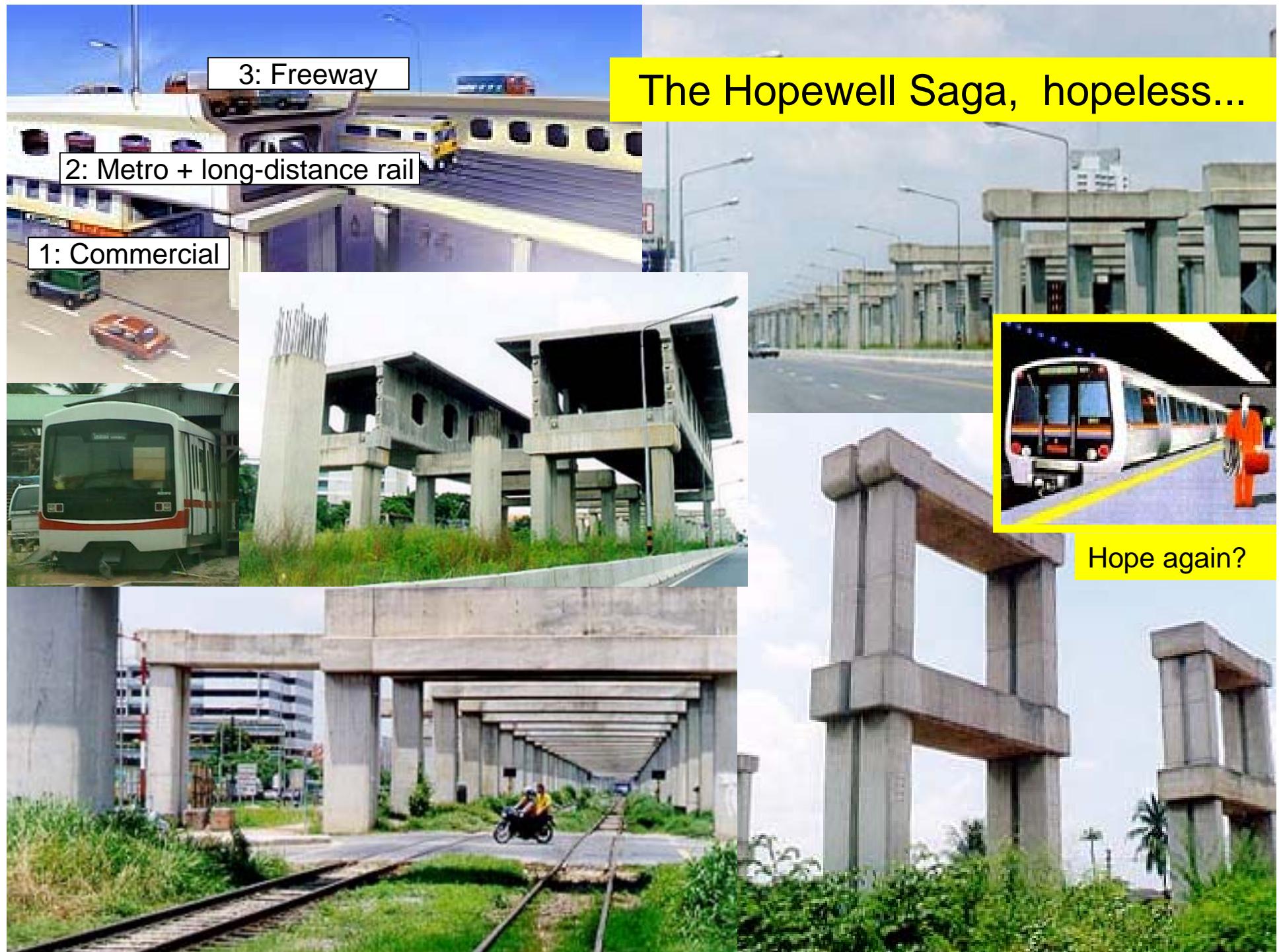
For many years (1976 -1990):
No implementation

Main reasons:

- National political priorities
- Institutional chaos

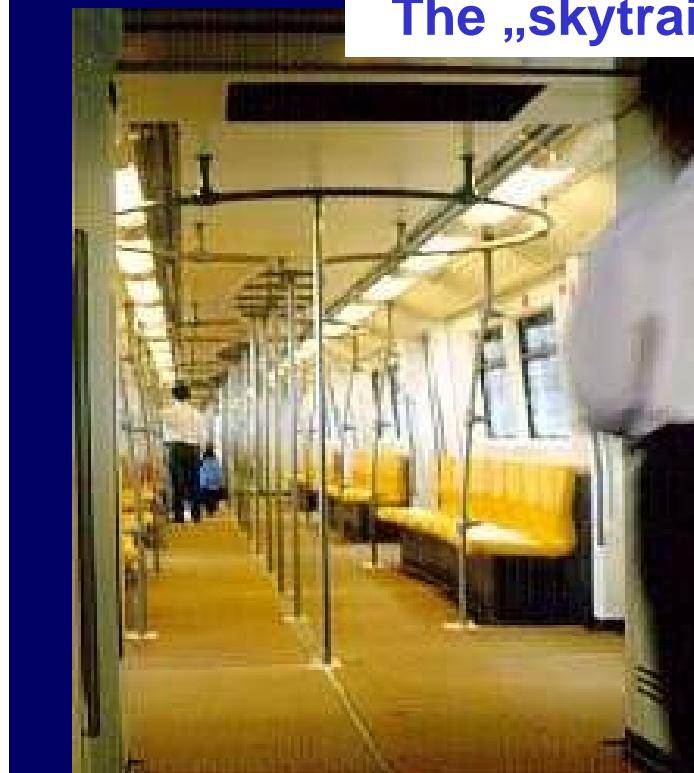
One, two, three ... MRT Systems in competition

Year	MRTA Subway (formerly "Skytrain")	Hopewell Project (MRT + Expressway)	Bangkok Transit System (BTS – "Skytrain")
	Nearly 20 years lost in incoherent decisions and haggling	Everything lost - Time and money...	15 years lost, but then...
		1990: Concession without design or feasibility work (!)	1991: Bids invited
		1992: Contract signed	1992: Construction started
		1993: Construction delayed	1993: Construction started
		1994: Construction suspended	1994: Construction suspended
		1995: Contract terminated	1995: Contract terminated
1997	Construction of "Blue Line"	(1) Unbelievably sloppy and corrupt project...	Dec. 99: Opening
2003	(3) Slow progress, expensive project open to public	1997: Work suspended, contract scrapped	Plans for extending lines
		Open question: Continuation – scaled-down project?	





The „skytrain“ (BTS) in full swing since December 99



BTS

The commercial use of the limited network is increasing faster than the passenger numbers

Mo Chit
Saphan Kwai
Ari
Sanam Pao
Victory Monument
Phayathai
Rajchathewi
Chitlom
National Stadium
Ratchadamri
Saladaeng
Surasak
Saphan Taksin
Phloenchit
Nana
Asok
Phrom Phong
Thong Lo
Ekkamai
Chong Nonsi
Phrakanong
On Nut

Food & Shopping
BY BTS

DUNKIN' DONUTS

ດុកឃុកដូនុក

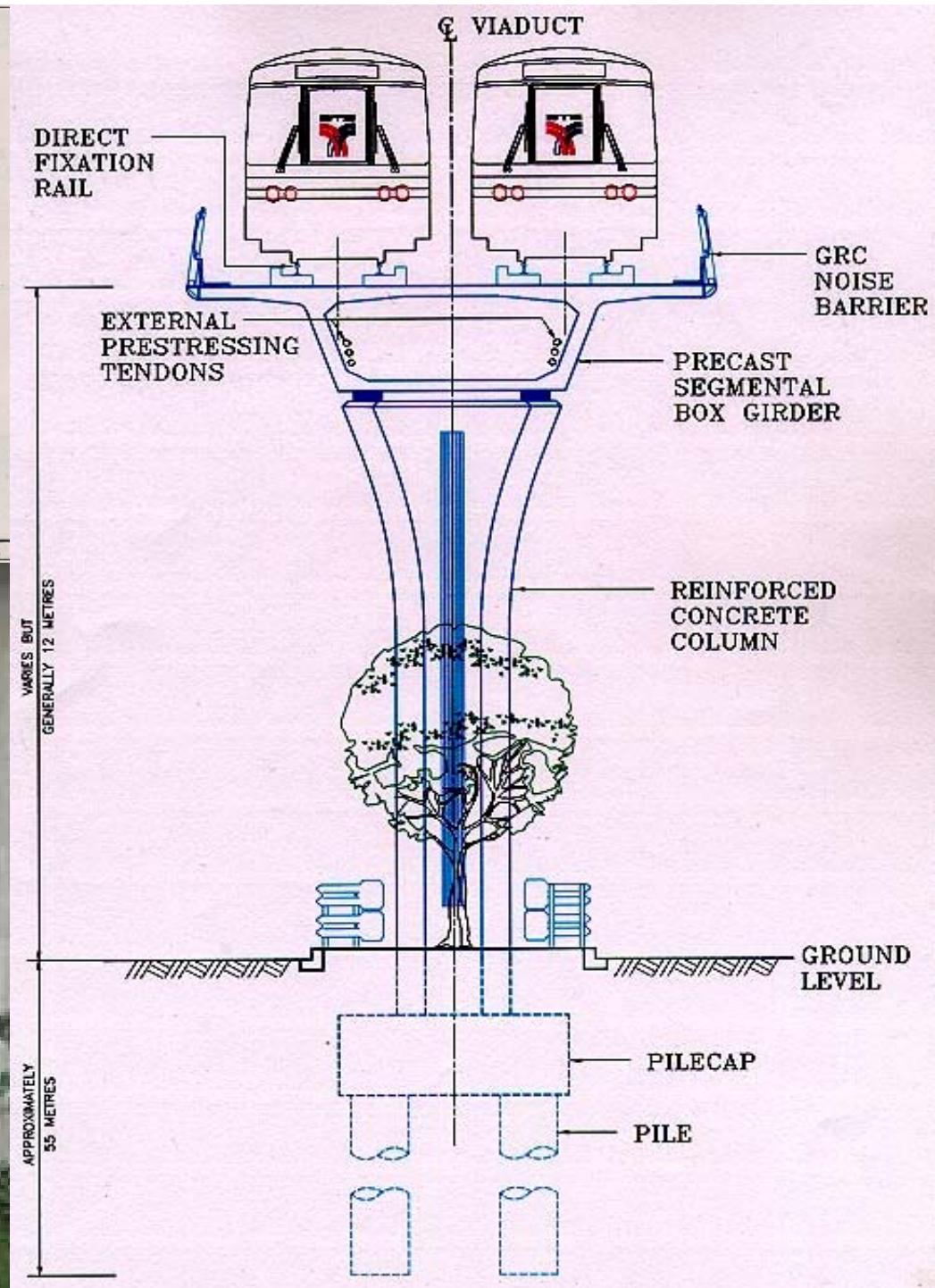
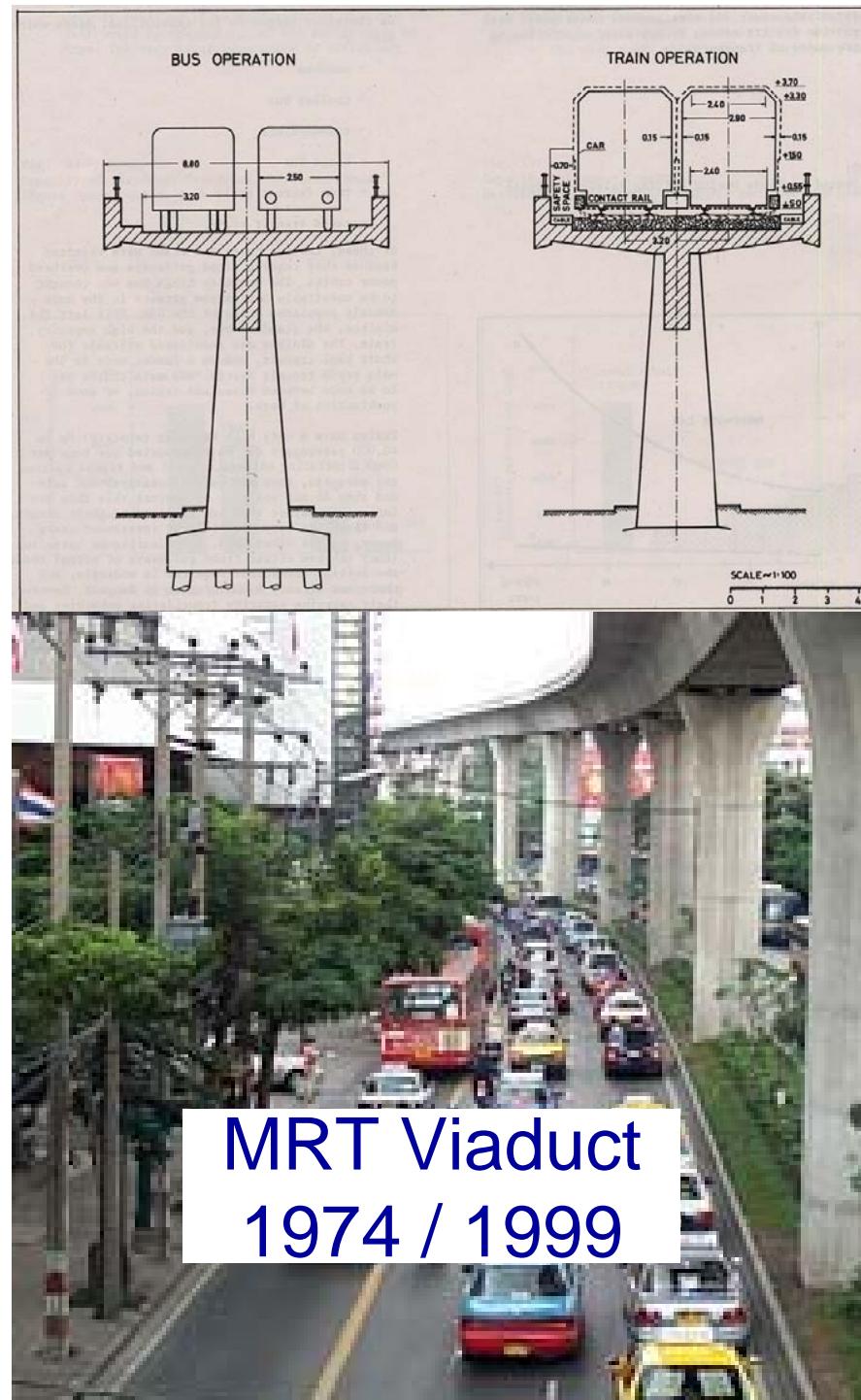
OFFICIAL BTS SKYTRAIN MAP

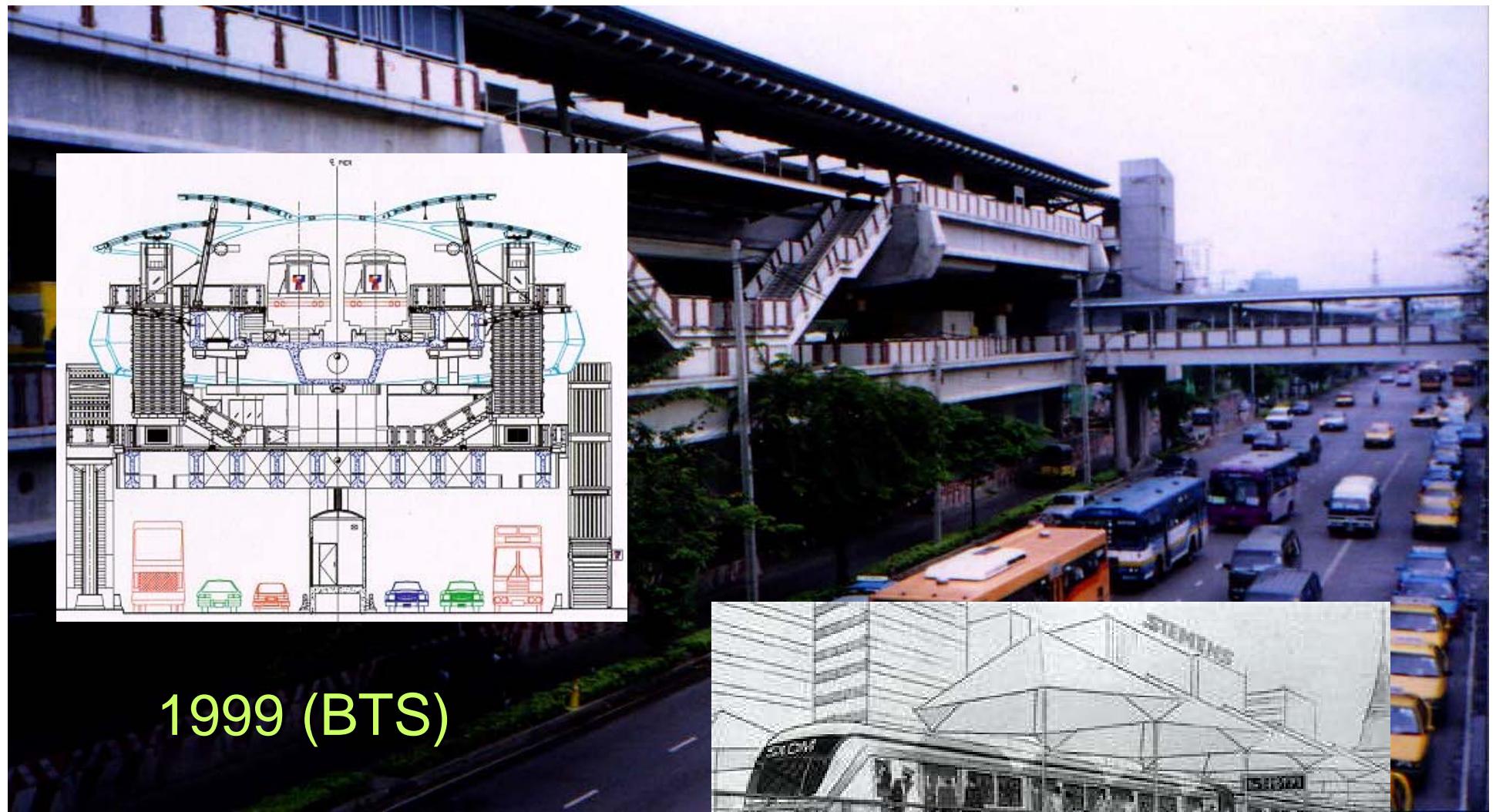
THREE CAR TRAIN

FOODLAND Supermarket & Deli
OPEN 24 HOURS
THINK OF FOOD. THINK OF FOODLAND.

MRT Interchange Siam Square (and elsewhere): Heavy visual intrusion...

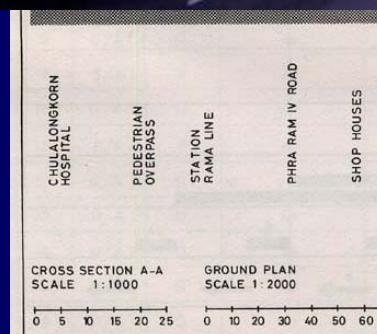


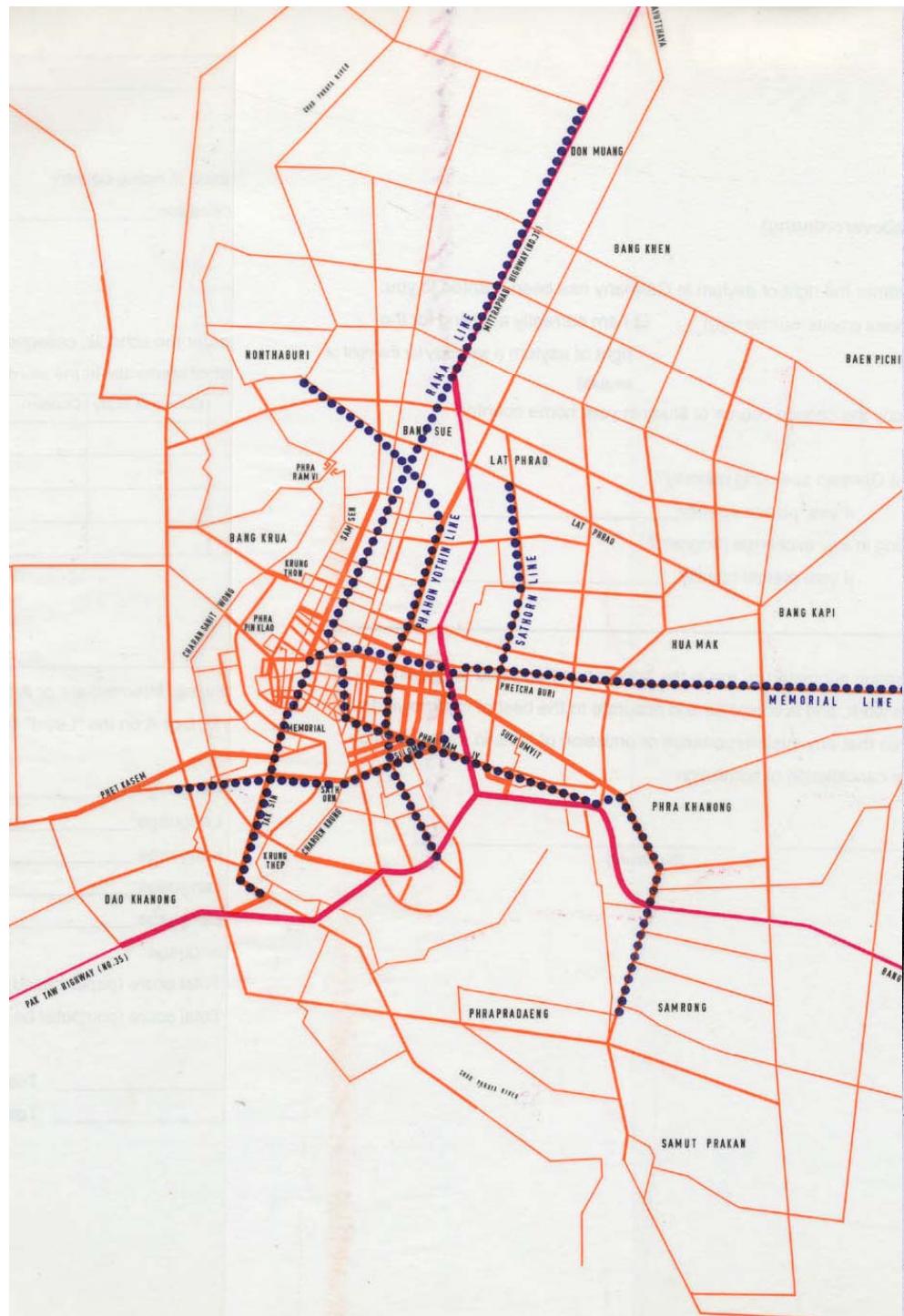




1999 (BTS)

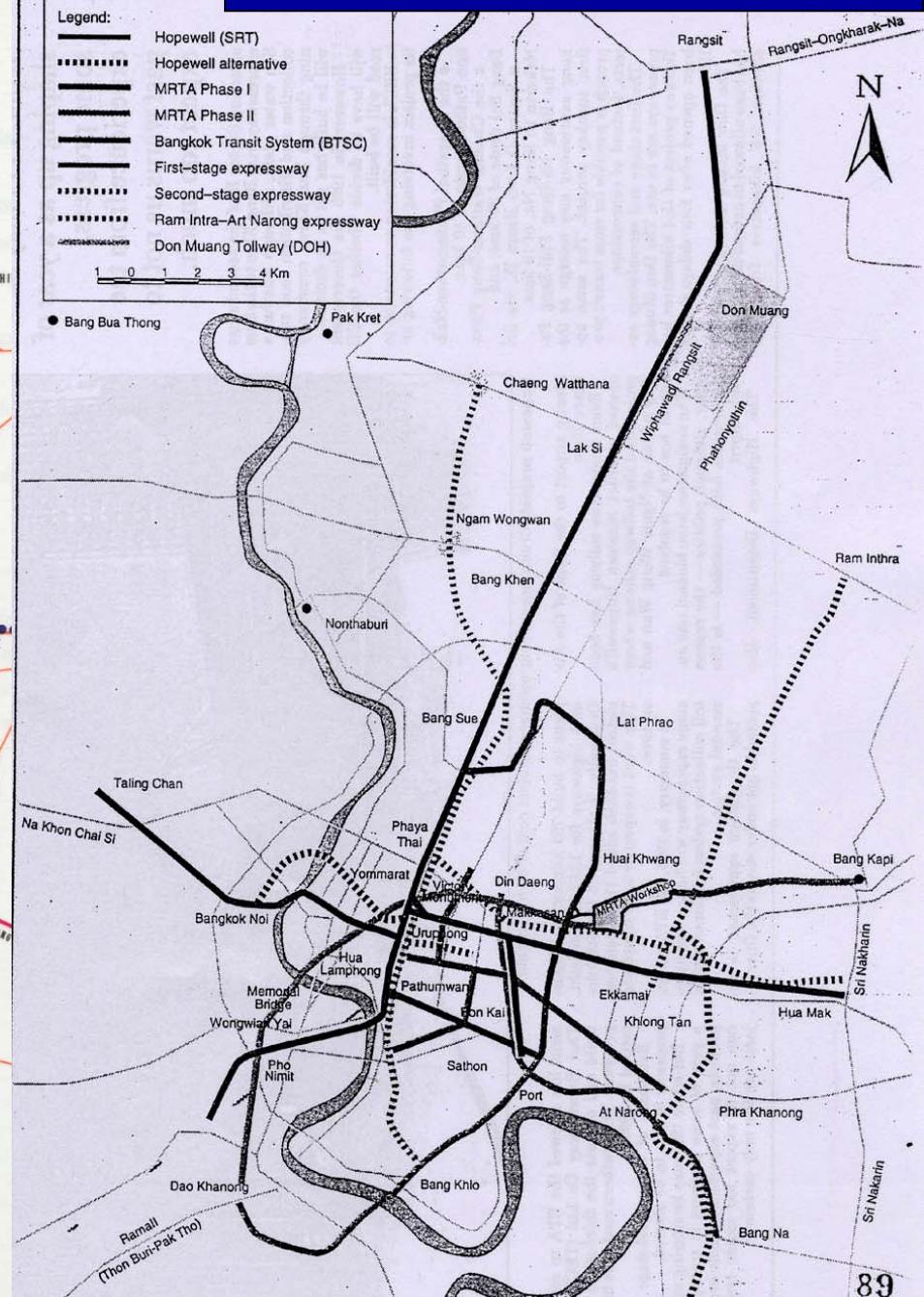
MRT Stations





Mass tra

Configuration 1995



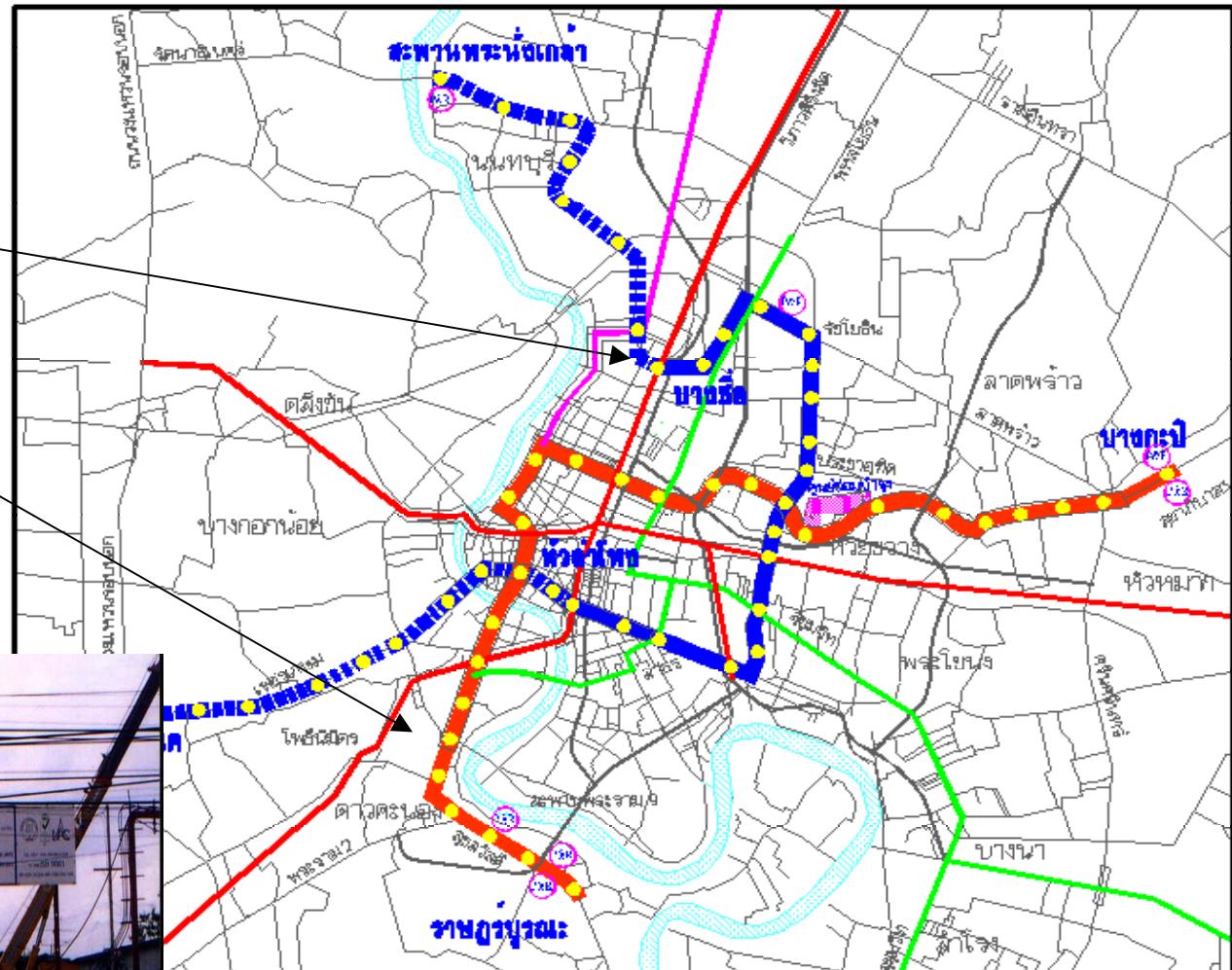
- รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
 - รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สวนต่อขยาย
 - รถไฟฟ้าสายสีส้ม สวนที่ 1
 - หัวลำโพง -ศูนย์การประชุมฯศิริกิติ์ -บางซื่อ
 - ช่วงบางซื่อ-สะพานพระนั่งเกล้า
 - ช่วงหัวลำโพง-บางแค
 - ช่วงบางกะปิ-นานา ภูมิวนิช

Subway lines:

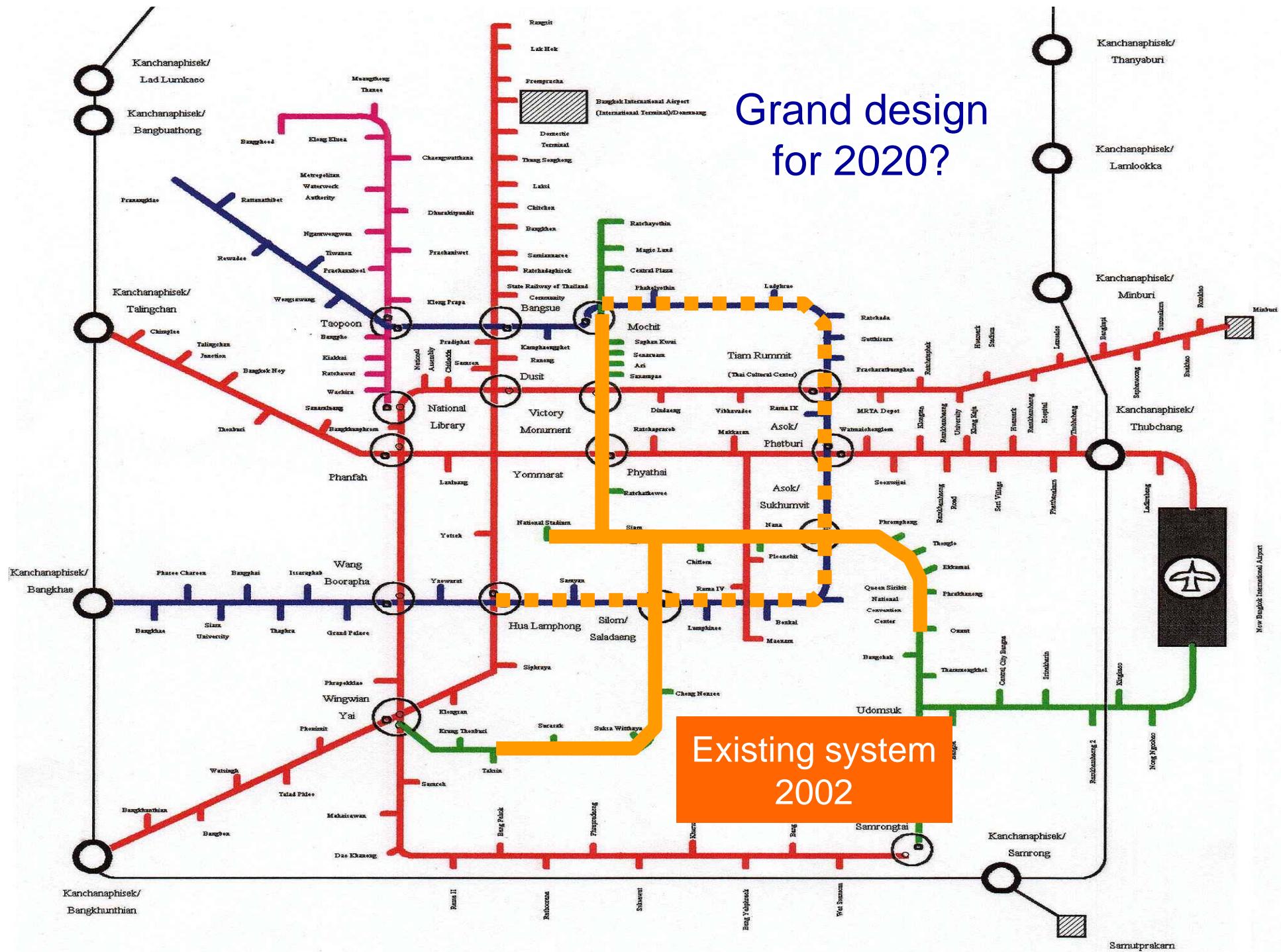
“Blue Line“ – under construction

- First stage 2004?
 - Second stage 2010?

“Red Line“ – proposed



- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
 - โครงการชนากย
 - โครงการอิคปะเวลล์
 - ดำเนินการแล้ว
 - ดำเนินการอยู่

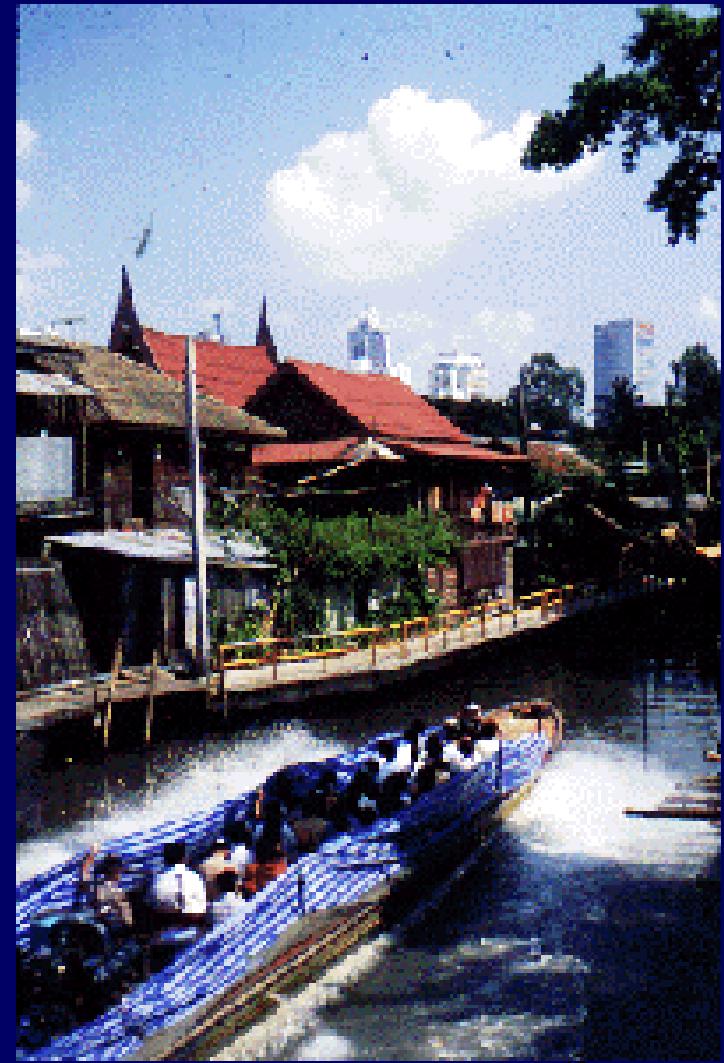


Grand design for 2020?

Existing system
2002



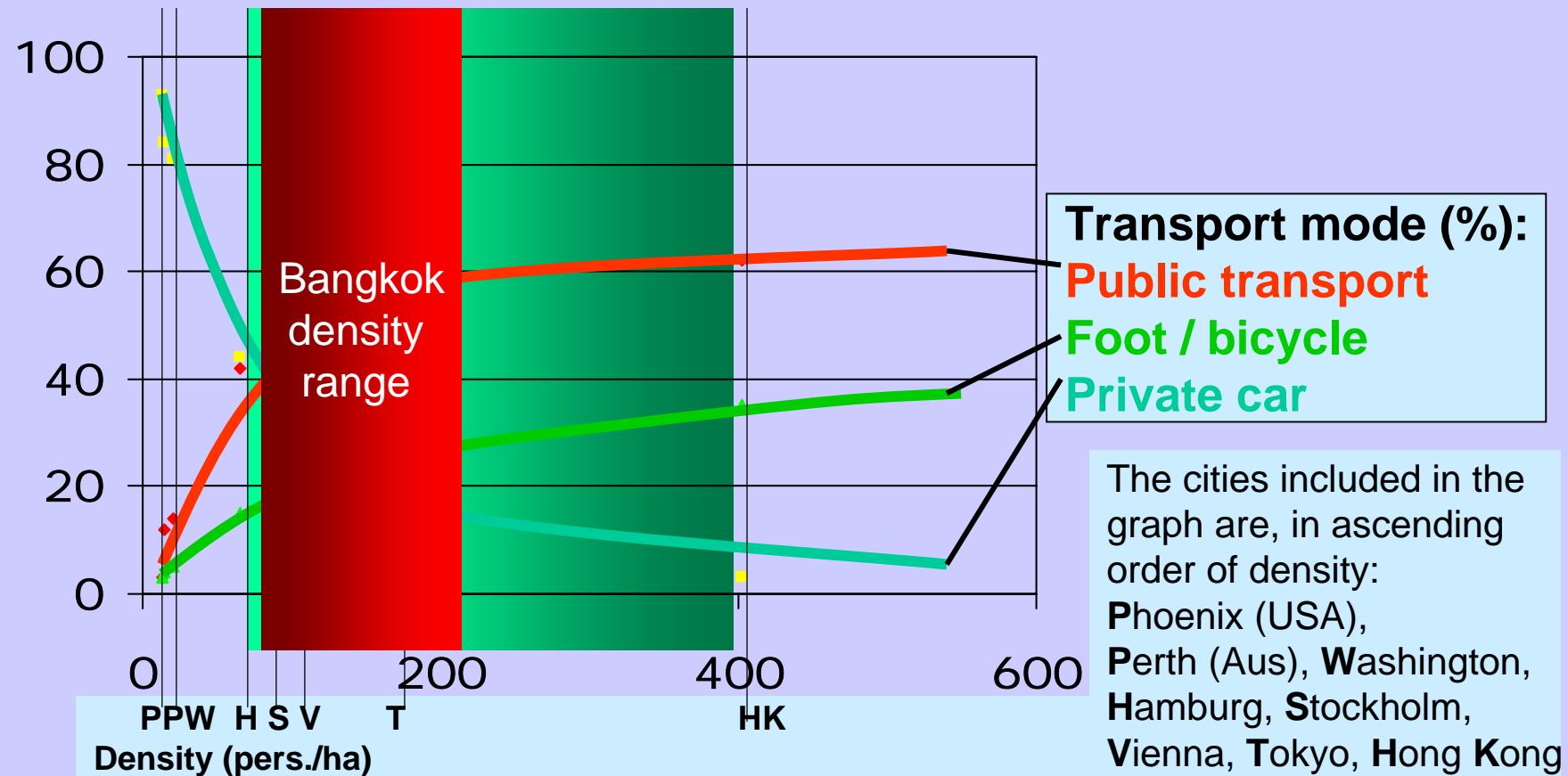
Boat traffic revived
since 1980



Another Governor's lovely (?)
idea: The Klong Tram...

The transport - land use interface:

Density is absolutely critical,
but overall urban density in metro Bangkok is decreasing

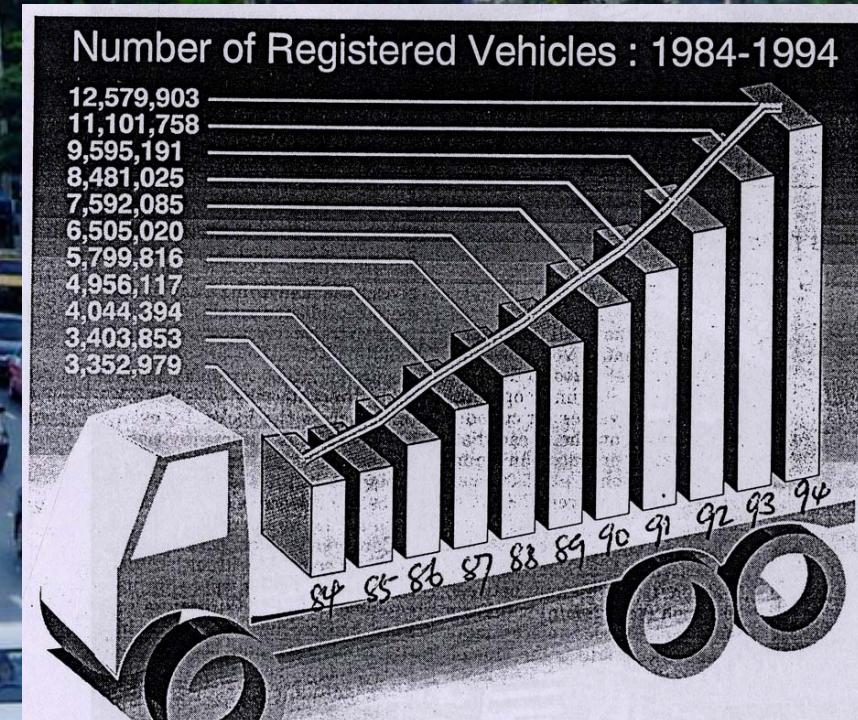
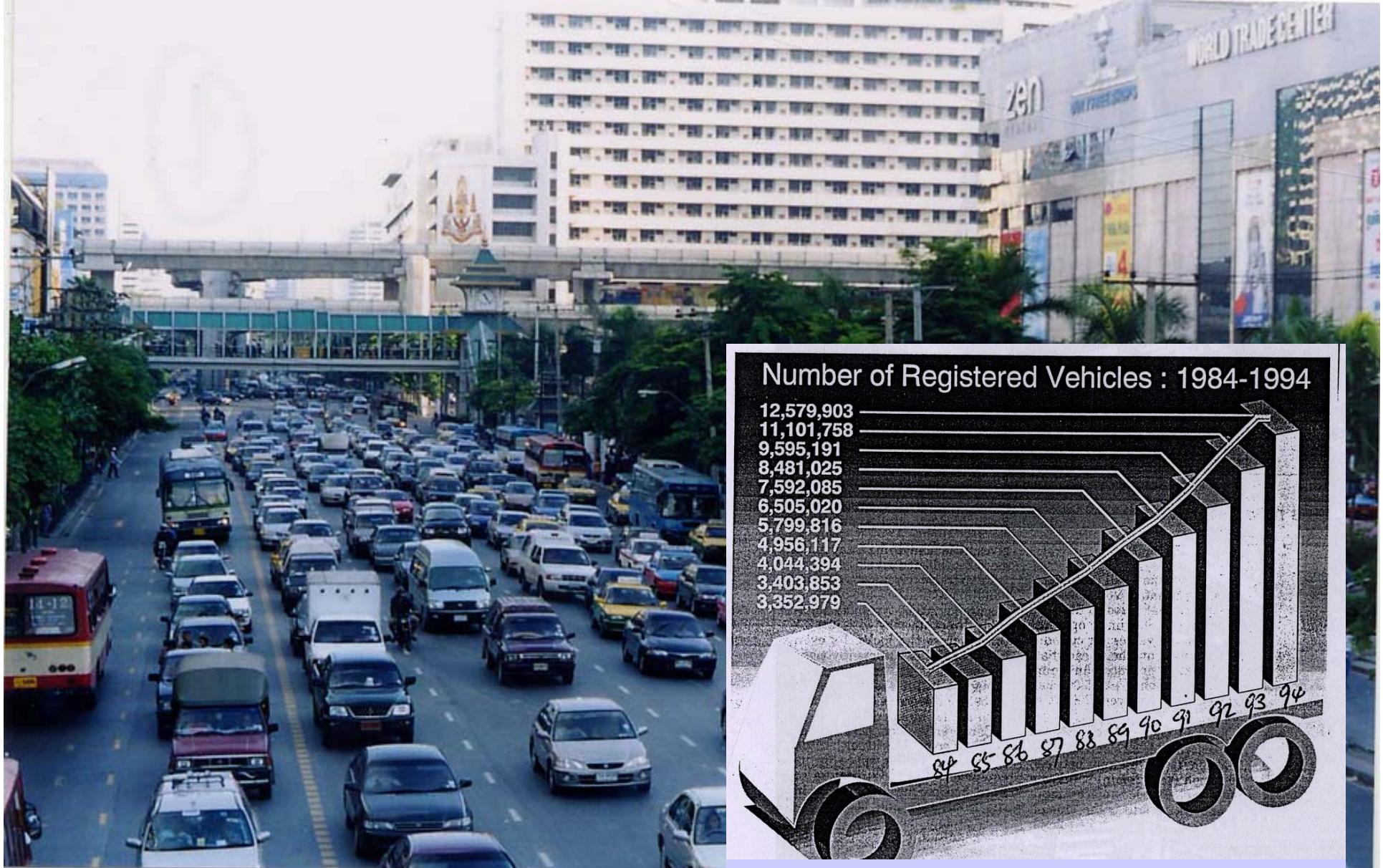


Mega Cities III: Bangkok Development and Transport

1. Background: The Bangkok Transportation Study
2. 30 Years of Urban Development in Outline
3. Public Transport
- 4. Urban Expressways**
5. Institutions and Policies
6. Some Conclusions

Private vehicular transport

- Motorization (2002): BKK 350 - 400 veh./1000 inh.
(Greater BKK 250; Thailand 120; Europe > 500)
- Bangkok: > 80,000 taxis; 1.7 mil. motor cycles
- High mobility (public + private)
- Road network structure (hierarchy) still rather weak and unclear
- Overall road quality improved considerably
- Network express- / tollways: Starting 1980, massive increase since 1995, currently about 250 km(!)
- Nevertheless widespread congestion, but shorter peak hours than ten years ago



Bangkok = Traffic jams forever?

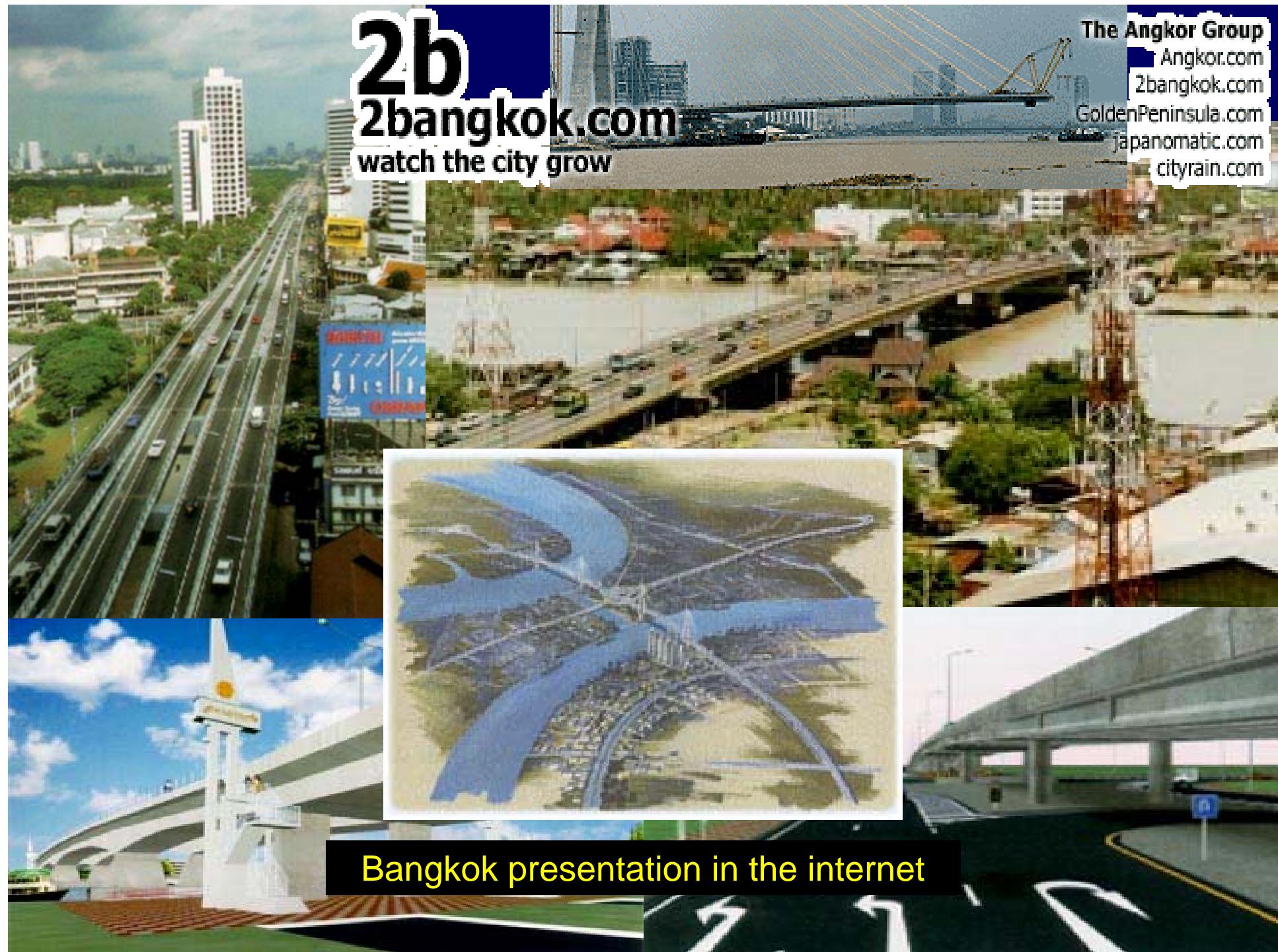
BKK Peak (1995/96): 555
new cars registered per day



Tollways, Expressways: Different Operators

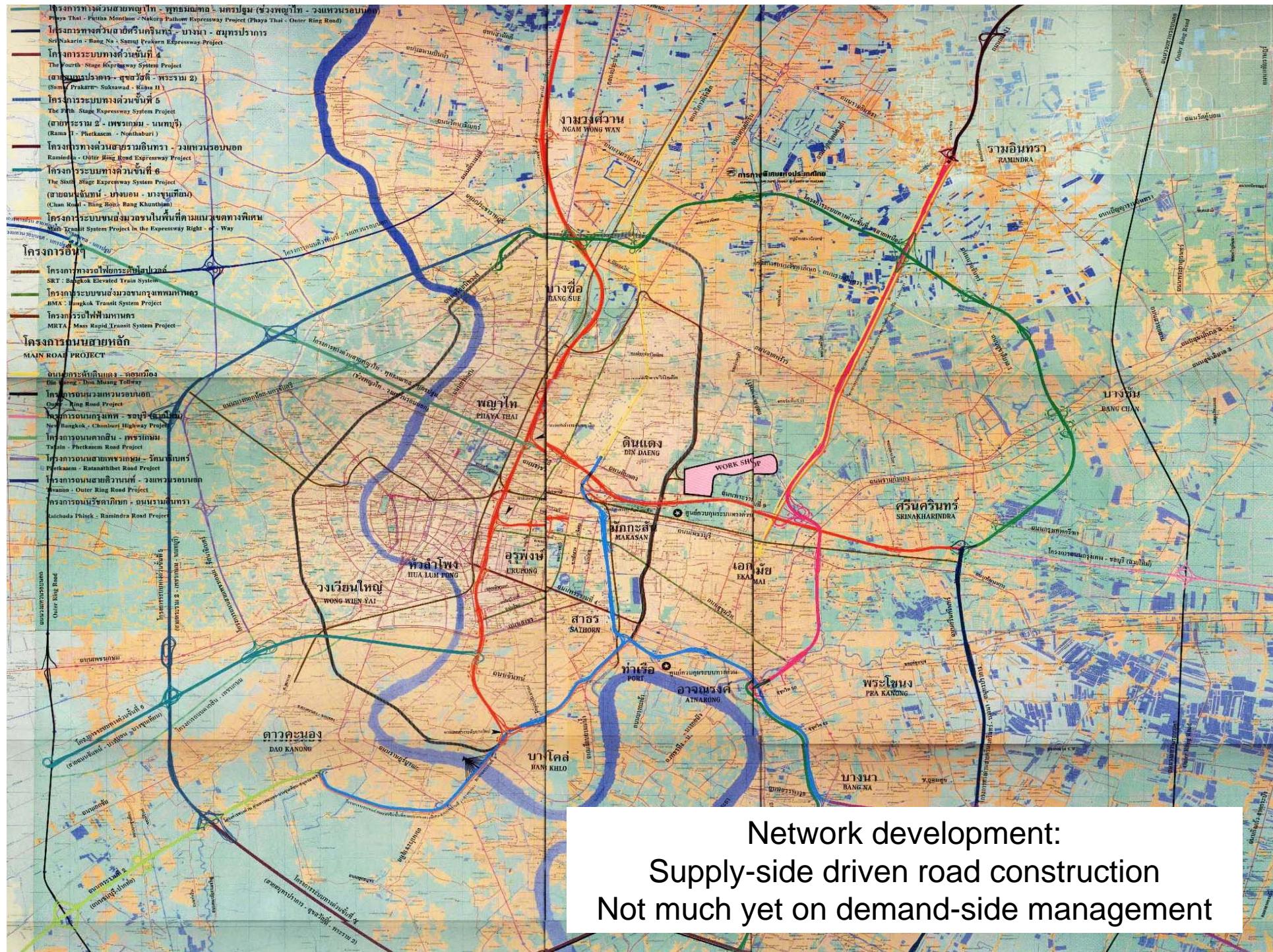


Emulating Los Angeles – Unlimited expressways instead of mass rapid transit and market-based policies for inner cities?



2b
2bangkok.com
watch the city grow

The Angkor Group
Angkor.com
2bangkok.com
GoldenPeninsula.com
japanomatic.com
cityrain.com



Implementing public-transport and private-vehicular projects:
Some remarkable achievements

Construction technology and industry:

- Prestressed modular structures (MRT, expressways): Manufacturing and delivery “just on time”
- Bore pile technology (highrise buildings, expressways)
- BTS: Trains, safety, and operational systems
- Tunnel construction for subway lines

Financing:

- International private consortia
- Public-private partnerships

Mega Cities III: Bangkok Development and Transport

1. Background: The Bangkok Transportation Study
2. 30 Years of Urban Development in Outline
3. Public Transport
4. Urban Expressways
- 5. Institutions and Policies**
6. Some Conclusions

Mechanisms of urban development (1): Networks and land

Main “drivers”

Accessibility:
Main road
corridors

FDI

Govt Policies

Phase 1
Land developers:
Subdivisions,
housing + local infrastr

Industrial estates
(public, private)

Phase 2 (rather late)

Social infrastr
(schools)

Distributor roads

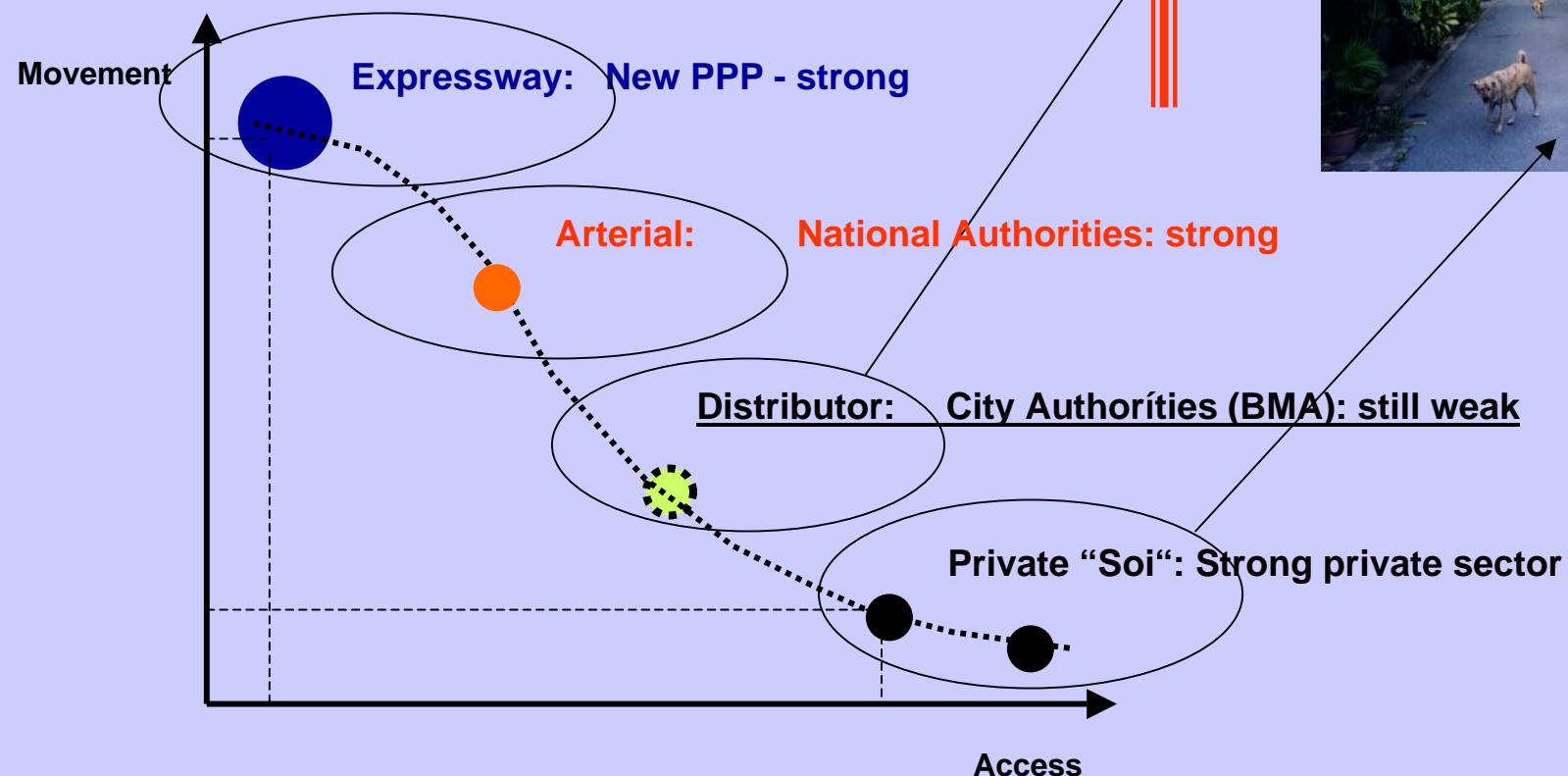
Shopping malls

Mechanisms (2): The weakly structured road network – reflecting the inappropriate division of responsibilities

Reality

Textbook hierarchy

?



Institutions (1): Plan co-ordination

- Vertical division of responsibilities: National Authorities too strong compared with BMA (increasingly important) and weak local authorities in adjacent provinces
- Horizontal division: Several ministries (Transport! Interior!); growing influence: Ministries of Science & Technology, Environment
- Coordinating functions (regional, urban transport) still very confusing and weak
- A single authority responsible for metropolitan management (as proposed in 1975)? A pipe dream...

Institutions (2): Transport policies?

- Political decisions almost exclusively pro-automobile, and only reluctantly pro-public transport
- Slowly growing technical competencies - but perennial managerial weaknesses and corruption
- Policy for goods transport questionable (railways?), but also not very efficient (Bangkok bypasses)

Institutions (3): Housing policy

Policy shift:

- Legalization and registration of slums

Consequences:

- Considerable social improvements (access to schools!)!
- Slum improvement: Drainage, water, electricity
- Self-help housing improvements

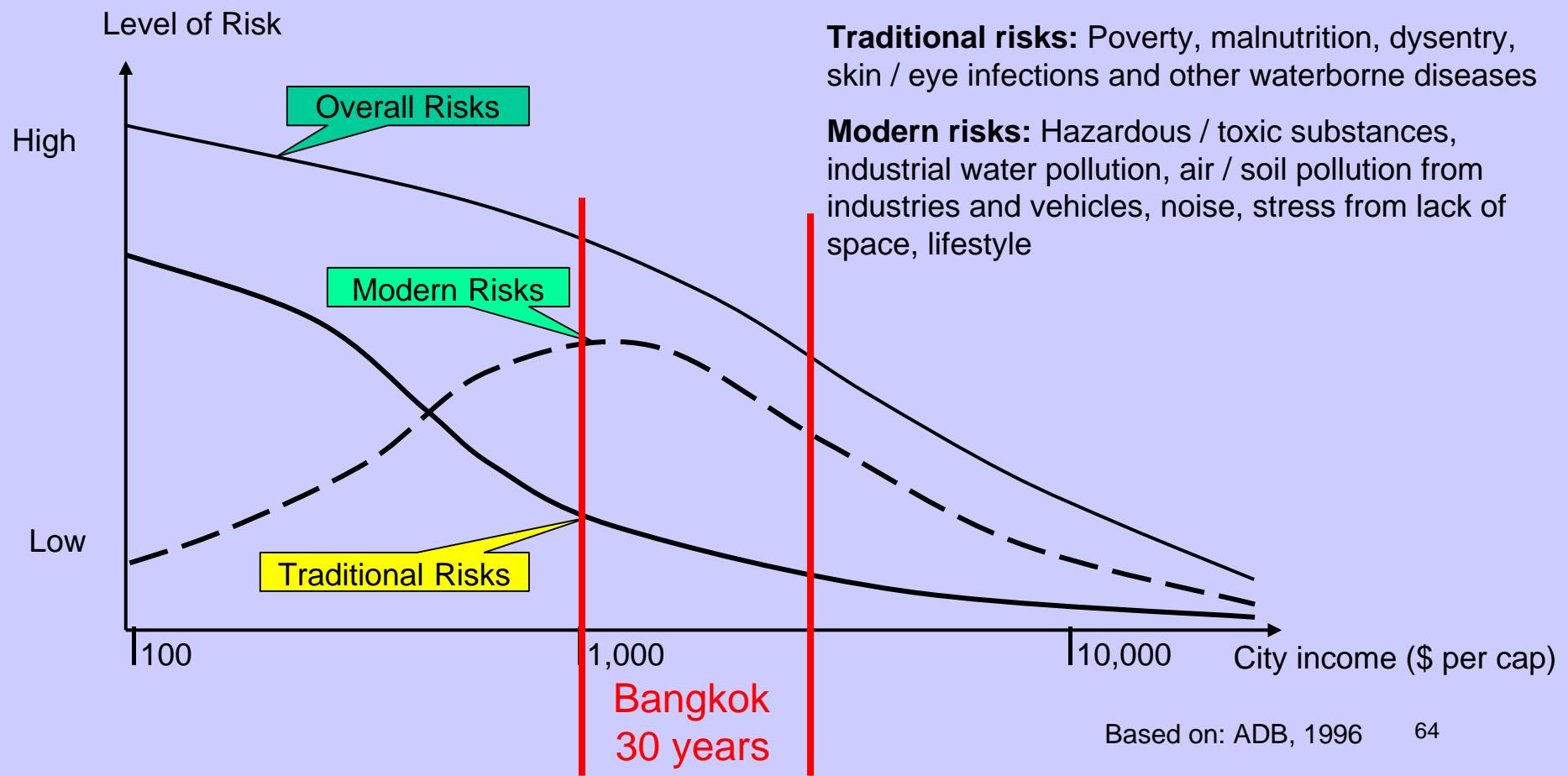
Market signals:

- Private housing involvement grown considerably
- Increase in inexpensive rental apartments and low-cost condominium units

Institutions (4): Environmental awareness / policies

- Since 1990, rapid increase in public debate of environmental issues (garbage recycling, rivers, air pollution, noise, e.g.)
- Since 1991, quick introduction of lead-free gasoline
- Many new foreign-supported projects in Environmental Management
- High-level lobby against the “noisy and polluting“ elevated MRT project
- Pressure on government >>> in 1994, government decision that MRT must be underground (but BTS permitted to stay as “skytrain“)
- Strange: No lobby against Freeways...?!

Environmental issues (1): Changing environmental risks vs. city income levels



Environmental issues (2): City typology: Bangkok experience seems to prove it

Selected Problems	Lower-income	Lower-middle	Upper-middle	Upper-income
Land management	Uncontrolled	Ineffective land use controls	Some environm'l zoning	Environmental zoning commonplace
Water supply & sanitation	Low quality, especially for poor	Low access for poor	Generally acceptable	Good; concern with trace substances
Drainage	Low coverage, frequent flooding	Inadequate; frequent flooding	Reasonable	Good
Solid waste	Low coverage, open dumping	Inadequate, uncontrolled landfill	Semi-controlled landfill	Good coverage, contr'd landfill, recycling
Air pollution	Severe problems in some cities	Severe problems (vehic emission)	Severe, many cities (coal/vehicles)	Some cities (vehic), health priority
Hazardous waste	Non-existent capacity	Severe problems, no capacity	Severe problems, growing capacity	From remediation to prevention

Based on Bartone et al, 1994

Environmental issues (3): The “transition model” of urban environmental problems

Environmental problems closely interconnected, often damaging to the poor and politically disadvantaged

Marked differences of environmental problems between poor and rich cities – most Asian metropolitan regions between being poor and rich

Transition from poor to affluent cities:

- Poor cities: Mainly local, health-threatening problems (drainage, water supply, sanitation)
- Middle-income cities: More city-regional problems
- Affluent cities: Relatively healthy living, but large environmental burden, long-term problems, global footprint

The Crisis of 1997

- Boom since 1984, fuelled by FDI (from Japan, Taiwan, and Korea) >>> Thailand (Central Region) most preferred location
- SE Asian crisis starting from the “Economic Bubble“ of Bangkok – overrated land values, greedy owners, banks
- Massive crash: Baht/US\$ from 25 to 50 in 6 months, hard IMF-measures, many companies bankrupt
- Most visible sign: 300 construction sites stopped in Bangkok
- Road traffic declined by some 15%, new cars minus 70%
- But --- relatively low unemployment (approx. 5% only?), flexible reaction (individually and companies), principal re-orientation in the economy, and by now, gradual recovery

Mega Cities III: Bangkok Development and Transport

1. Background: The Bangkok Transportation Study
2. 30 Years of Urban Development in Outline
3. Public Transport
4. Urban Expressways
5. Institutions and Policies
- 6. Some Conclusions**

Concluding Remarks (1)

Chaos? System?

- Some Bangkok Projects may be added to *The Great Planning Disasters* (Sir Peter Hall, 1982)
- The ‘Chaos Principle’ is on the decline
- Notions of a System are increasingly noticeable
- The Vitality / Resilience is simply amazing
- There is some progress in Urban Management (including environmental management and action)

Concluding Remarks (2)

Governance:

- Heavy emphasis on decentralized democratic governance (new constitution, 1997) with hopes and problems

Sustainable development:

- Everyone is talking about it, but does it really matter in major decisions (pro-auto vs pro-public transport, e.g.)
- Compact urban form? Prevention of land fragmentation?

Prognosis:

- Nevertheless... Cautiously optimistic, but obstacles and risks must be recognized realistically

Concluding Remarks (3): Bangkok Transport Development as a “Model”?

Transport problems & policies clearly reflect the shifts in the political economy (as well as technological changes)



Thank you
for your attention

Mega Cities III



kammeier@asianet.co.th



Harald Fuhr Universität Potsdam

Das Management von Städten zwischen Globalisierung und Lokalisierung

Megacities III, 23.-25. November 2003

Themen

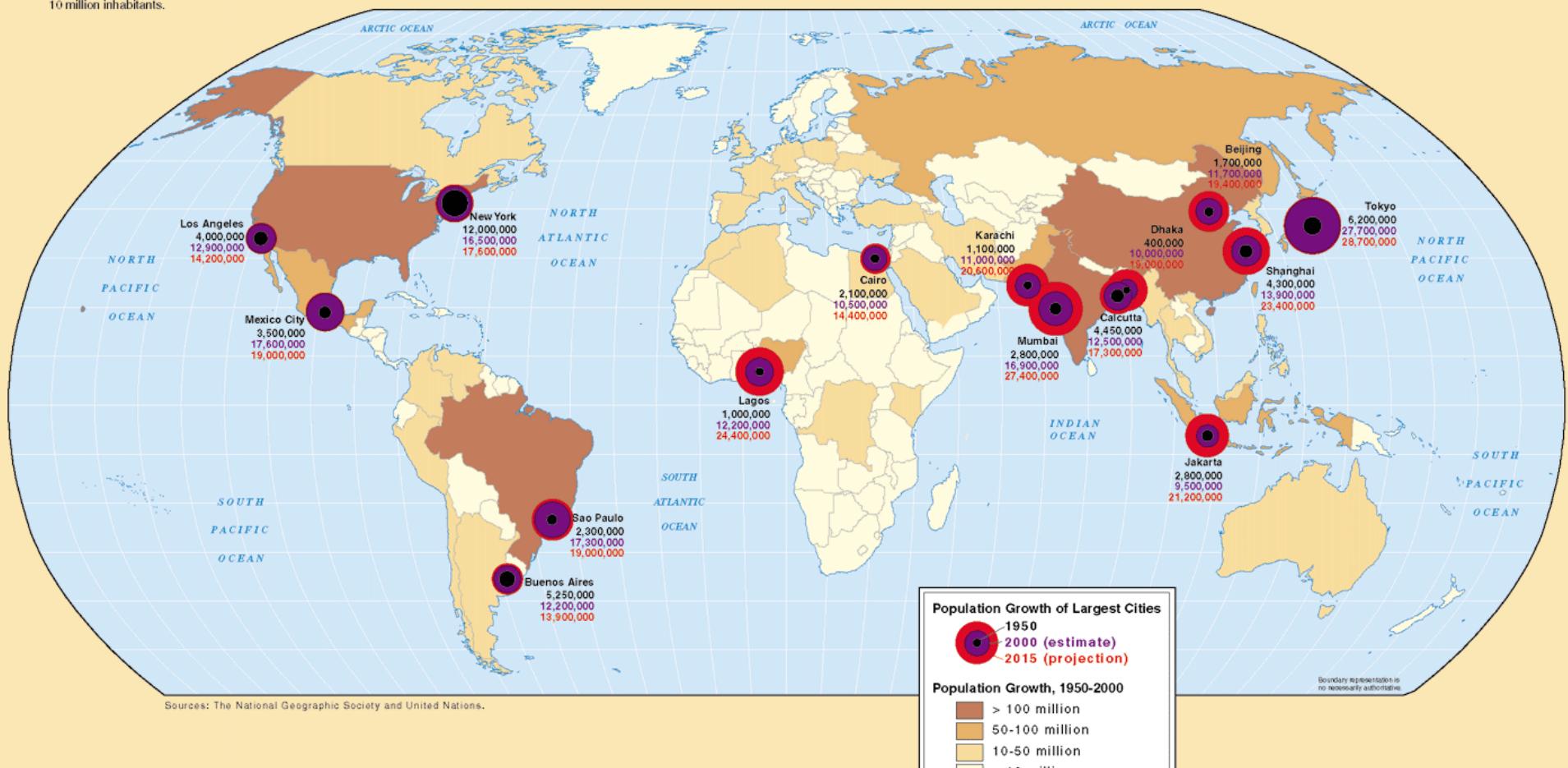
- Megacities – multiple Herausforderungen an städtisches Regieren, Verwalten, Management
- Strategische Ansatzpunkte 1: Dezentralisierungspolitiken – und deren Probleme
- Strategische Ansatzpunkte 2 : Neue Steuerungsoptionen und neue „Arbeitsteilung“ in den Städten
- Strategische Ansatzpunkte 3 : Globalisierung und Lokalisierung – Chancen potenzieren, Risiken minimieren.
- Bilanz

Neue Herausforderungen

– Bevölkerungswachstum und städtisches Wachstum

Growth in Megacities^a

^aCities containing more than 10 million inhabitants.



Neue Herausforderungen

– städtisches Wachstum und Armutswachstum

	1970	1990	2000	2015 (projected)
Urban population (total in millions)	654	1,320	2,100	2,849
Urban population (% of total population)	25	34	40	48
Annual growth of urban population (%)	3.6	3.8	2.6	2.1
Large cities >1 million inhabitants (number)	80	173	268	358
Urban poor (millions below national poverty line)	215	330	525	713 (356) ^a
Urban poor (% of urban population)	33	25	25	25 (12.5) ^a

Note: Developing countries include those defined as middle and low income by the World Bank for 1970–90.

a. MDG target figures in parentheses.

Source: (a) urban population and growth—1970–90 (World Bank 1991), 2000 (*World Development Indicators 2001 CD-ROM*), 2015 (U.N. Habitat 2001a); (b) large cities (U.N. Habitat 2001a); (c) urban poor—1970–90 (World Bank 1991), 2000 (World Bank 2001a for 44 countries), 2015 share assumed unchanged.

Neue Herausforderungen

– städtisches Wachstum und städtische Probleme

Bevölkerungszunahme < > Lebensqualität

Problemkreisläufe:

- Versorgungsprobleme: Angebot von Wohnraum, Transport, u.a. Dienstleistungen
- Umweltprobleme: Wasser- / Abwasserversorgung; Wasser-/ Boden-/ Luftverschmutzung
- Wirtschafts- und Beschäftigungsprobleme: soziale Polarisierungen, Kriminalität, Gewalt
- Finanzprobleme: Ausgaben vs. Einnahmen
- Ordnungs- und politische Probleme: Frustrationen und Instabilität

Neue Herausforderungen

– städtisches Wachstum und städtische Probleme

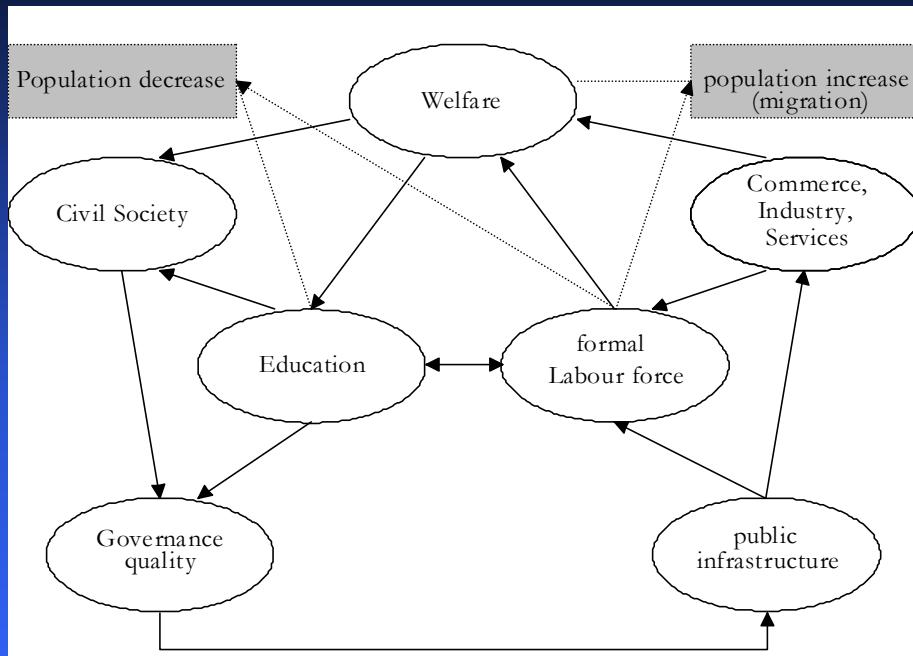
Bevölkerungszunahme < > Lebensqualität



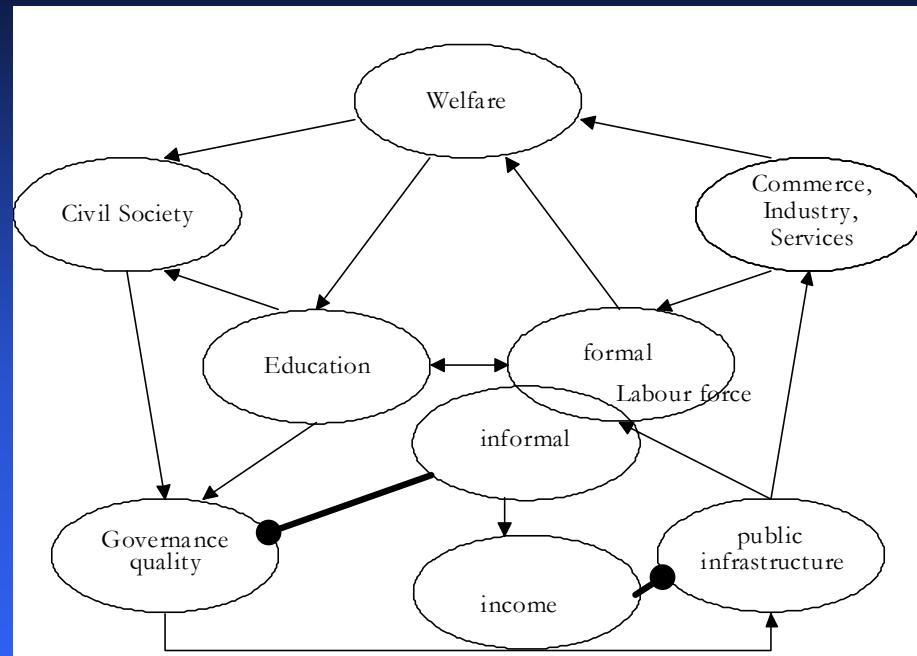
Neue Herausforderungen

– städtisches Wachstum und städtische Probleme

„Balanced“ city system



City system under stress



Neue Herausforderungen

– umfangreiche städtische Agenda

	Livability	Good governance	Bankability	Competitiveness
Definition	Decent quality of life and equitable opportunities for all—including the poorest—to achieve a healthy and dignified living standard.	(a) Inclusion and representation of all in urban society; (b) accountability, integrity, and transparency of government in defining and pursuing shared goals.	Financial soundness in treatment of revenue sources and expenditures—and for some cities, a level of creditworthiness permitting access to the capital market.	Efficient markets in cities for land, labor, credit, and infrastructure and housing inputs, permitting firms and individuals to become more productive.
Issues to tackle	Urban poverty, inequality, unhealthy urban environment, and insecurity.	(a) Exclusion/lack of representation, (b) insufficient government accountability.	(a) Cities' lack of access to capital markets, inequitable and unsustainable local finance systems.	Inefficiencies in these markets.
Strategic instruments	(a) Scaling up services to the poor, (b) slum upgrading.	(a) Enhanced capacity building, (b) municipal development rooted in market-based initiatives, (c) city development strategies (CDSs).	(a) Public-private partnership in municipal services, (b) financial innovations to bring cities to capital markets, (c) risk-pooling.	(a) National urban strategies, (b) CDSs.

Neue Herausforderungen

– umfangreiche städtische Agenda

	Livability	Good governance	Bankability	Competitiveness
Expected results on the ground	(a) Fewer urban families below the poverty line, (b) higher share of population with access. to urban infrastructure and services, (c) less pollution.	(a) Local government more responsive toward and inclusive of the poor, (b) more professional staffing of local government.	(a) More creditworthy municipalities, (b) more sound municipal finances.	(a) Well-functioning urban markets, (b) efficient use of urban inputs in production and livability.
Selected indicators (complete list in Annex 1 of this report ^{a)}	(a) Child mortality rate, (b) households below poverty line, (c) households with water and sewerage connections, (d) homicide rate.	(a) Local government employees per 1,000 people, (b) wages as percent of local government budget, (c) less corruption.	(a) Shares of local government income deriving from taxes, user charges, transfers, and debt; (b) debt-service charge.	(a) Housing price–income ratio, (b) travel time to work.

Strategische Ansatzpunkte – Übersicht –

Wie lässt sich städtische Problemvielfalt angehen?

- Strategische Ansatzpunkte 1:
Dezentralisierungspolitiken und nationale Verantwortlichkeiten
- Strategische Ansatzpunkte 2:
Neue Steuerungsoptionen und neue „Arbeitsteilung“ in den Städten
- Strategische Ansatzpunkte 3:
Globalisierung und Lokalisierung – Chancen potenzieren, Risiken minimieren.

Neue Chancen durch Dezentralisierungsmaßnahmen

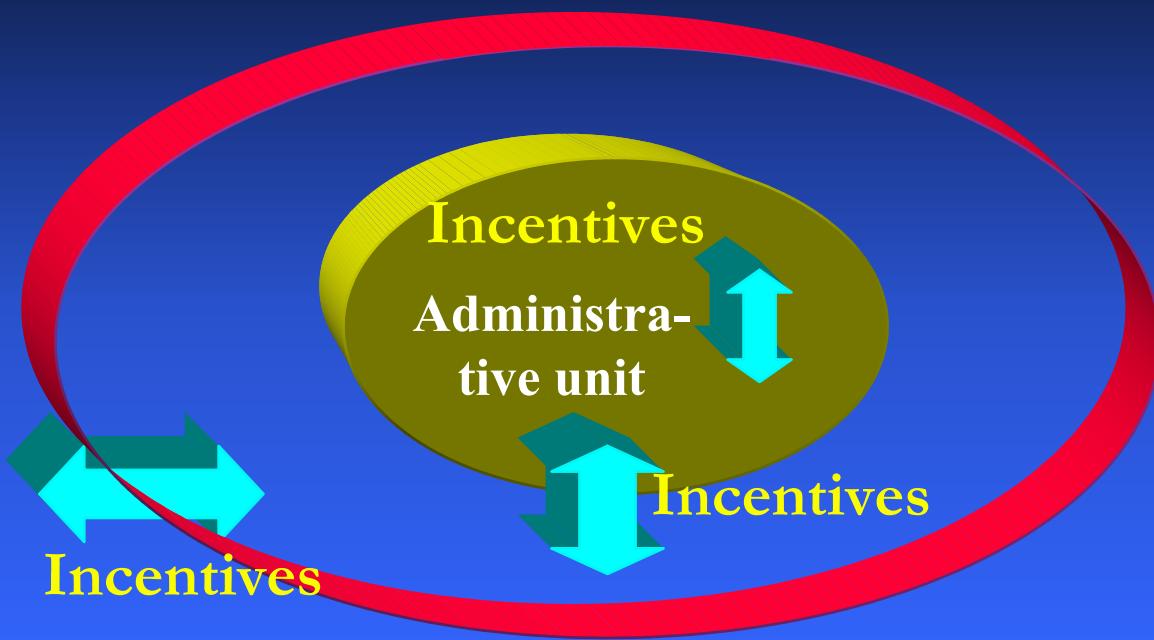
Dezentralisierungspolitiken können helfen ...
eigene Probleme anzugehen ...

- Neue Finanzierungsspielräume durch neue Ausgabe- und Einnahmeverantwortlichkeiten
- Mehr Spielräume der lokalen Verwaltungen und Entscheidungsträger
- Verbesserte Kontrollmöglichkeiten der Verwaltung durch die Bürgerschaft
- Bessere Mobilisierung lokaler Ressourcen

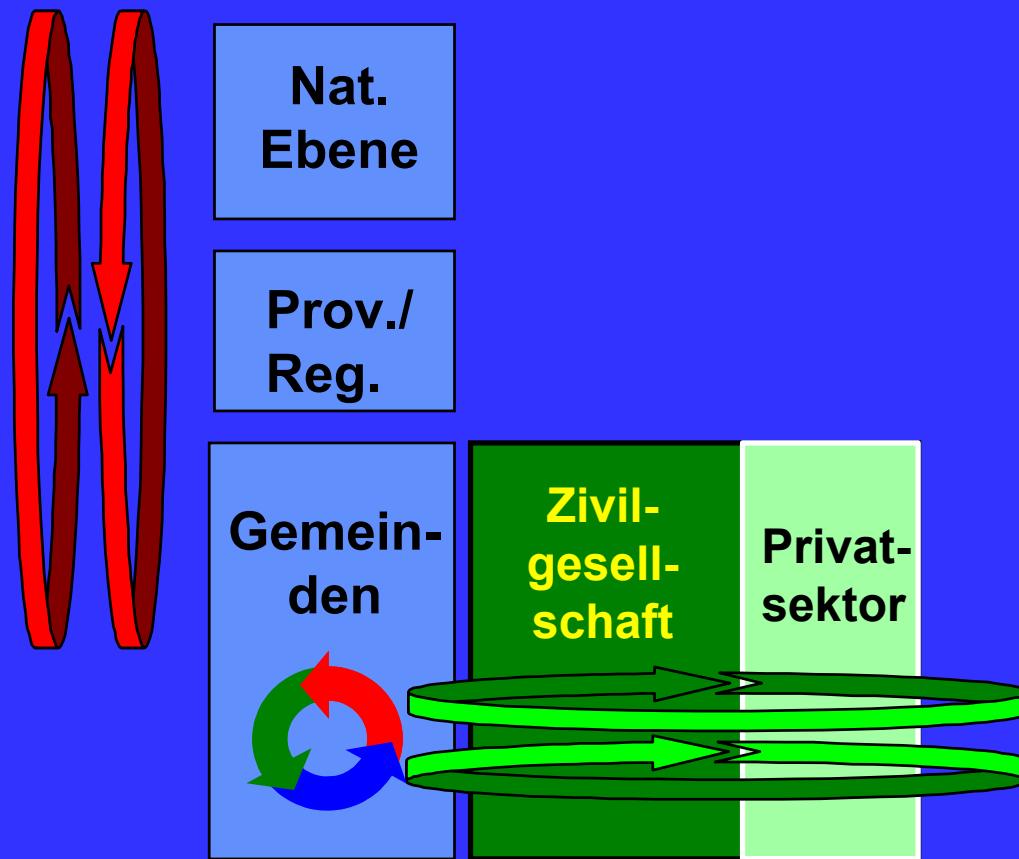
Probleme und Risiken bei Dezentralisierungsmaßnahmen

- Inkonsistente und mangelhaft abgestimmte Dezentralisierungspolitik der Regierung
- Probleme bei Neufestsetzung von Ausgabe- und Einnahneverantwortlichkeiten
- Subnationale Verschuldung
- „Capturing“ durch lokale Eliten
- Kapazitätsdefizite auf subnationaler Ebene
- Probleme regionaler Ungleichheit

Incentives to improving institutional performance

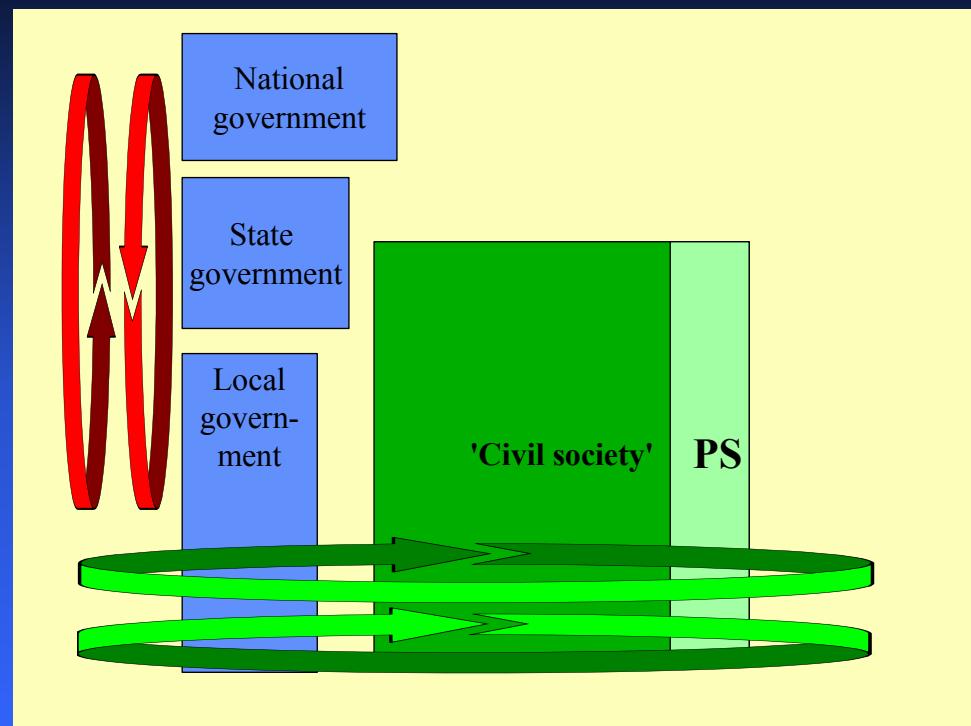


Effektive Mehrebenen-Kooperation: Horizontale und vertikale Anreizsysteme zur Steigerung der institutionellen Leistungsfähigkeit



Gradualism in Reforming Subnational Governance

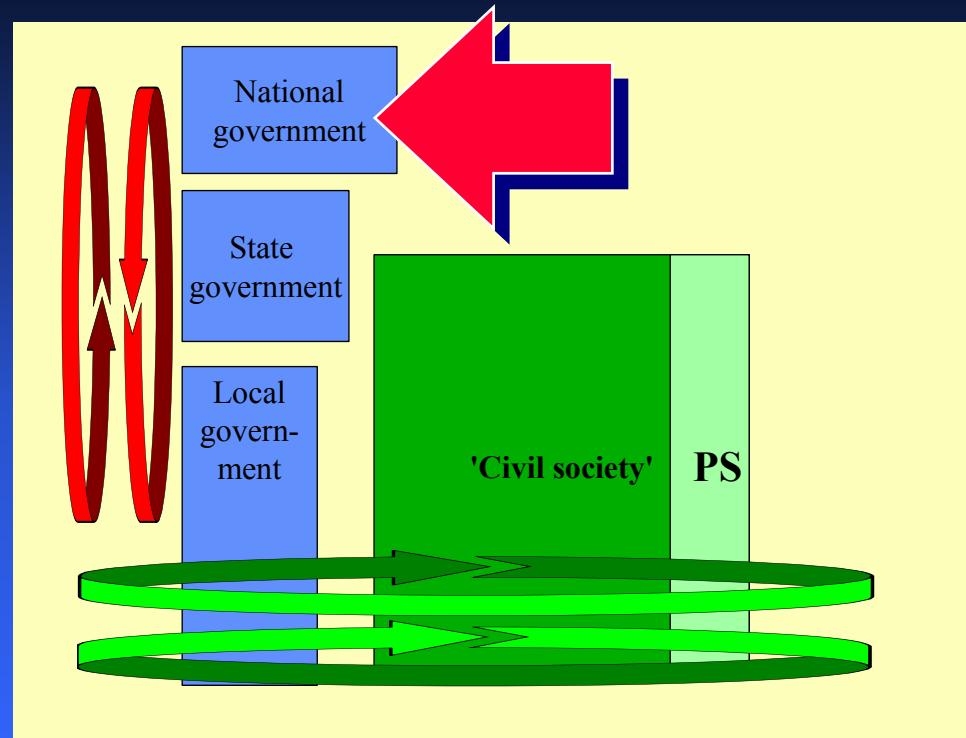
?



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

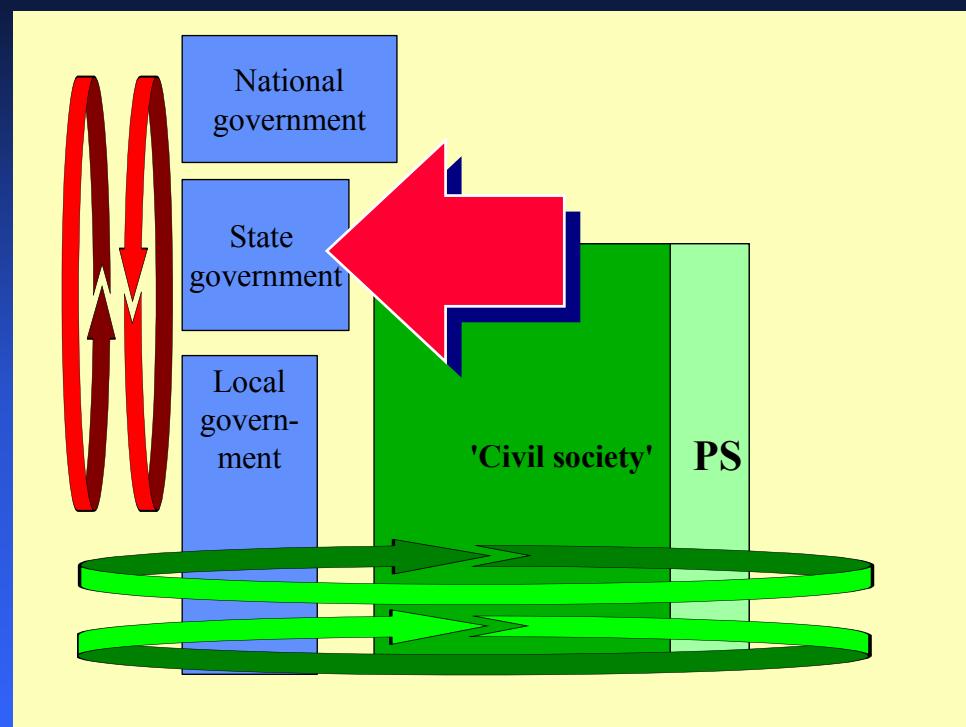
- Redefining, i.e.
‘rebalancing’
responsibilities for
specific sectors/
services/ gov. tasks



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

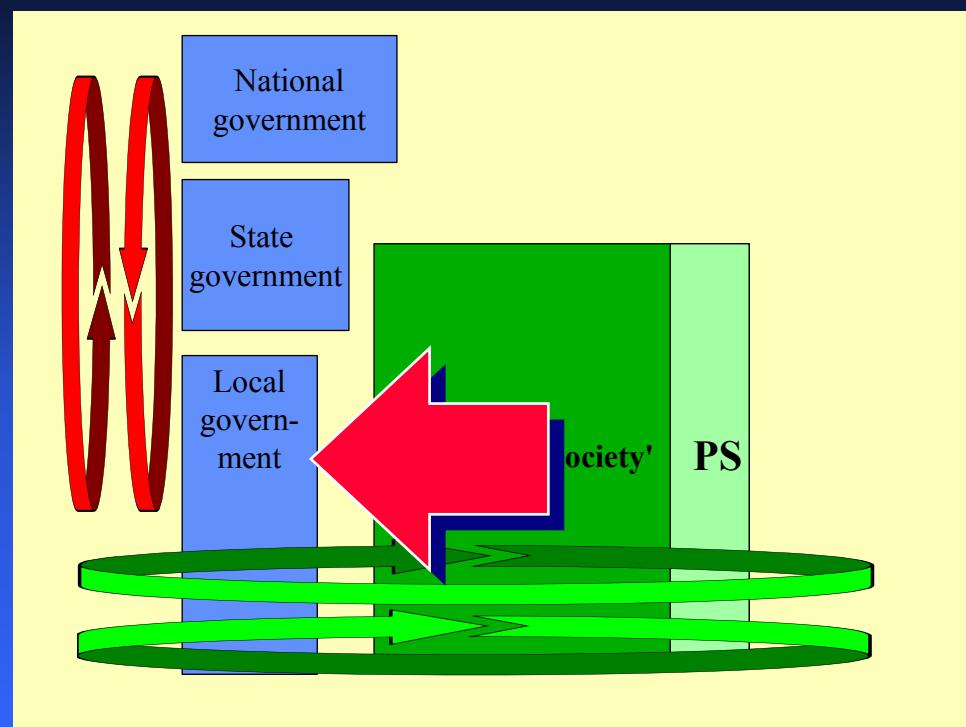
- Redefining, i.e.
‘rebalancing’
responsibilities for
specific sectors/
services/ gov. tasks



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

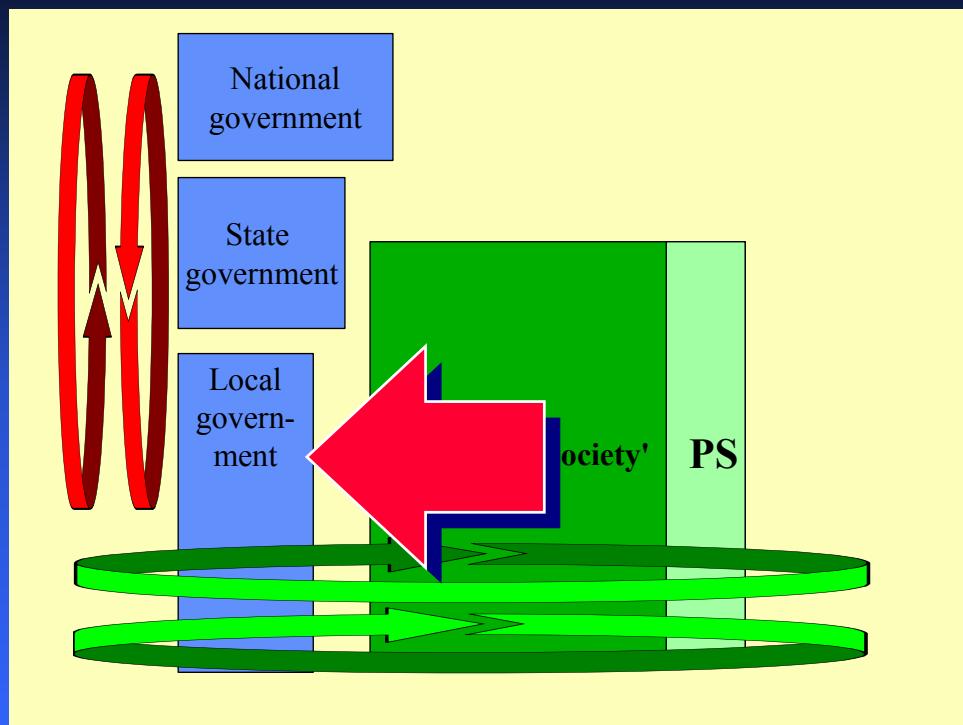
- Redefining, i.e.
‘rebalancing’
responsibilities for
specific sectors/
services/ gov. tasks



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

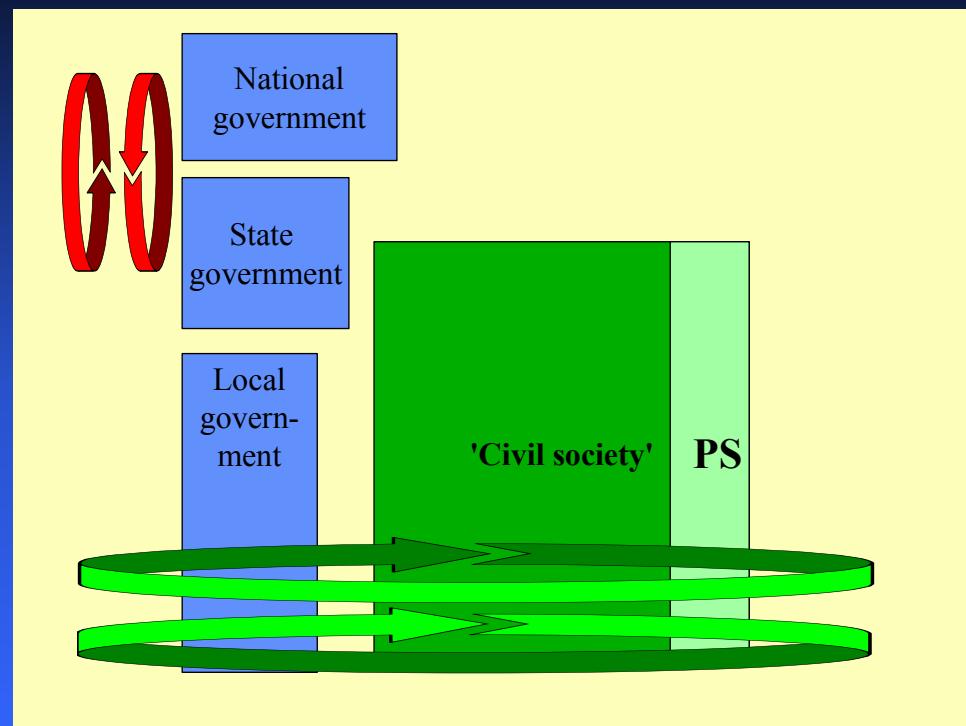
- Redefining, i.e. ‘rebalancing’ responsibilities for specific sectors/ services/ gov. tasks
 - piloting programs
 - phasing-in programs
 - monitoring results and impact



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

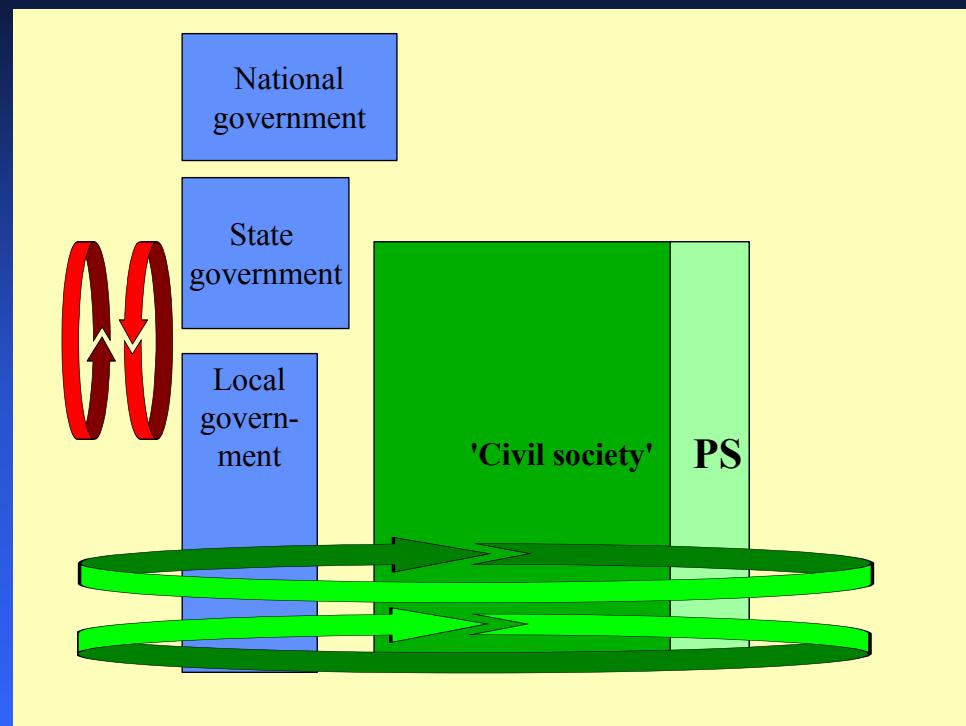
- Checks and balances
- Credible intergovernmental rules



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

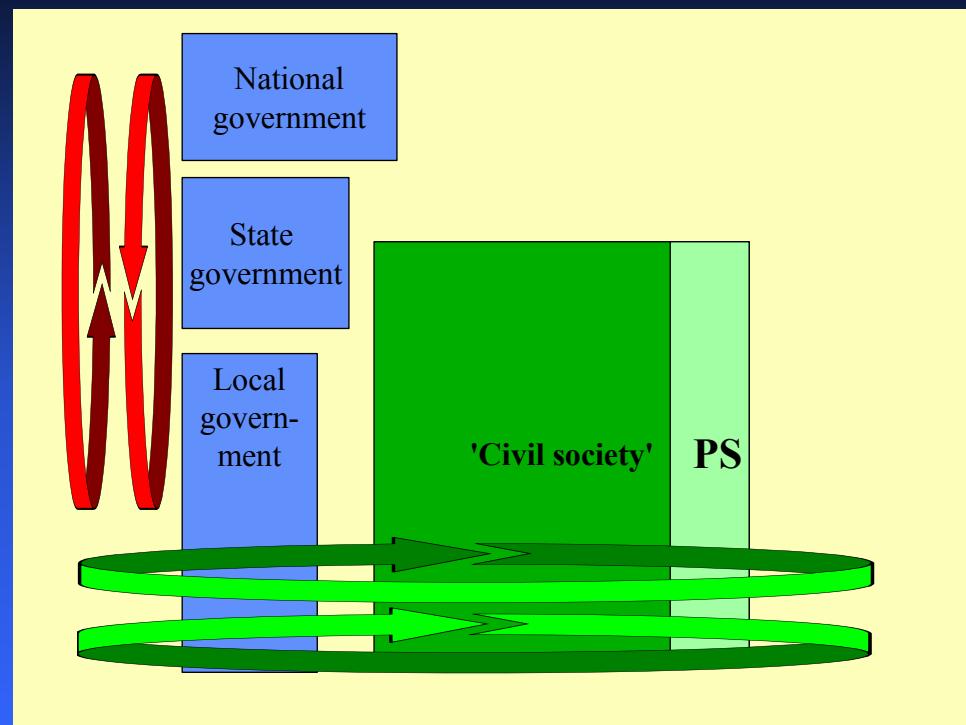
- Checks and balances
- Credible intergovernmental rules



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

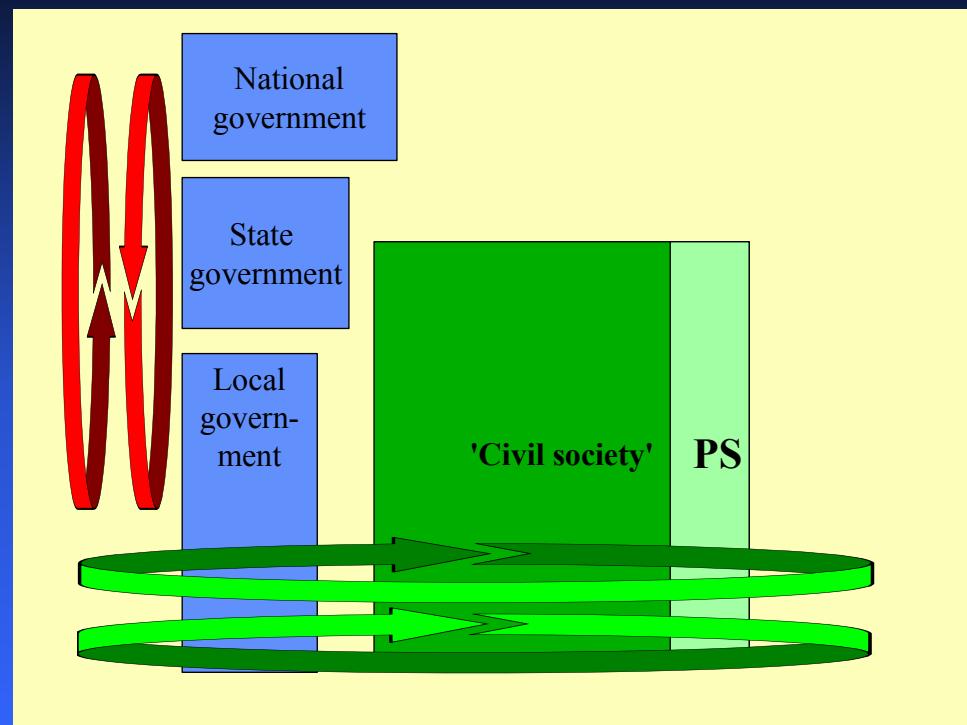
- Checks and balances
- Credible intergovernmental rules



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

- Checks and balances
- Credible intergovernmental rules
 - reliable legal framework
 - fiscal arrangements and transfers
 - hard budget constraints at all levels
 - External (independent) and internal auditing
 - rules on subnational debt/access to finance
 - interregional inequality



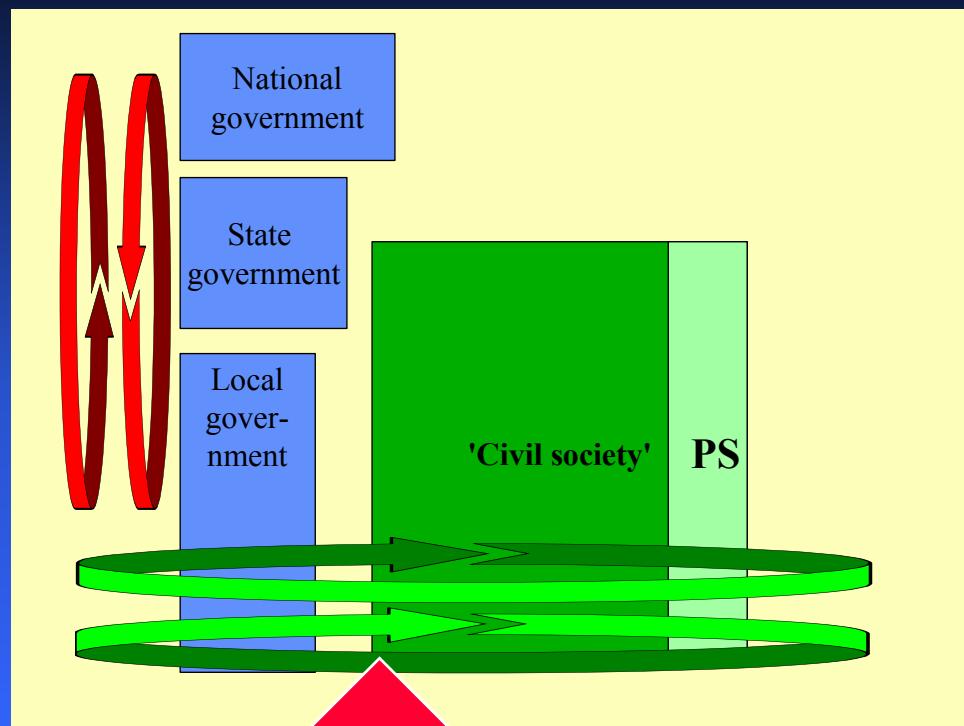
Regierungen und Verwaltungen unter neuem Wettbewerbsdruck



Gradualism

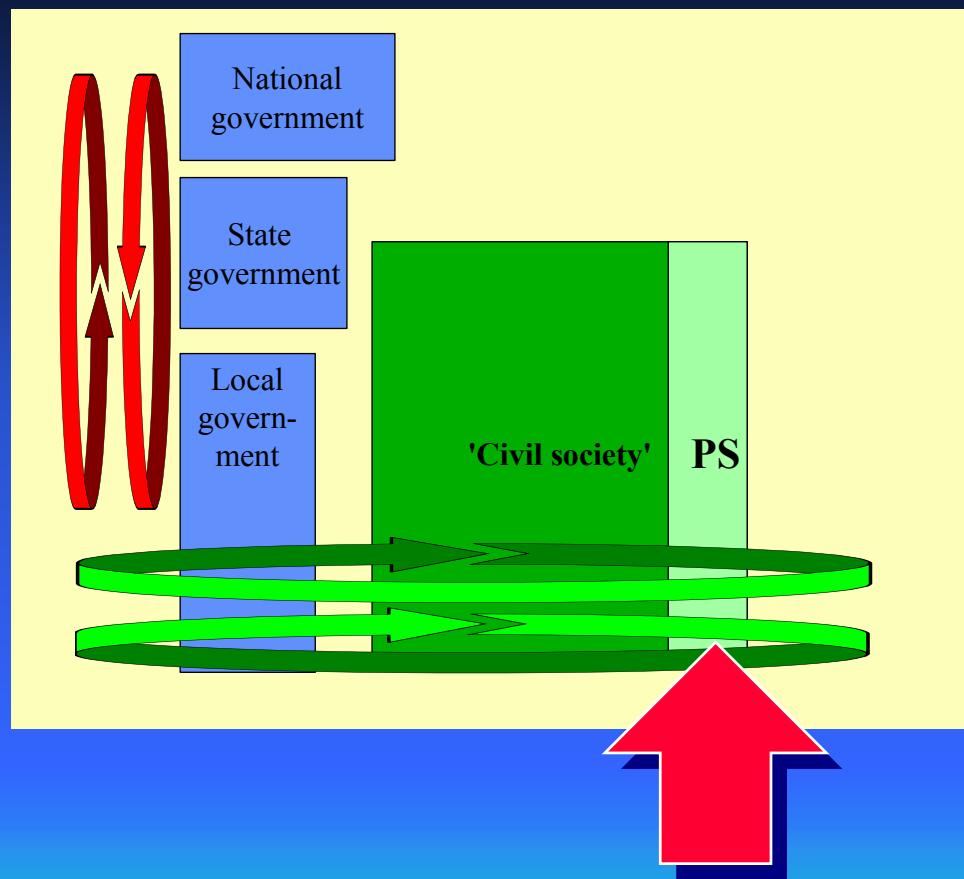
in Reforming Subnational Governance

- Dialogue with citizens and consultation mechanisms
- Forms of election (direct, indirect, reelection options)
- Other participatory arrangements



Gradualism in Reforming Subnational Governance

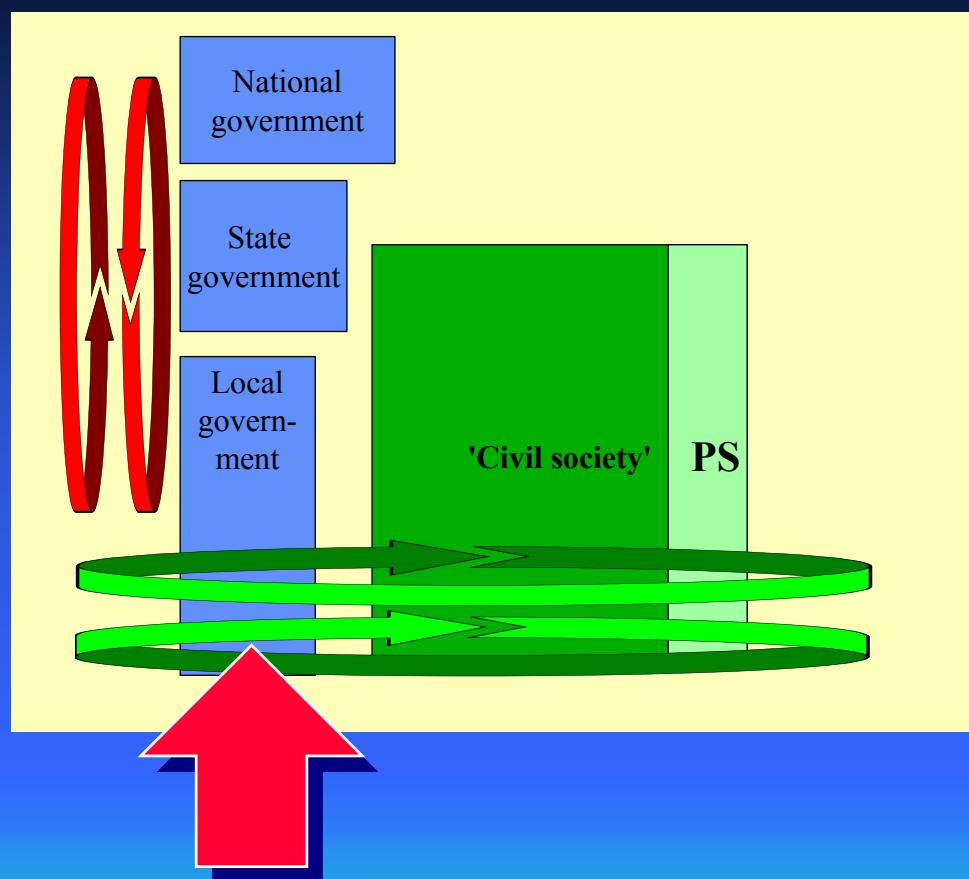
- Redefinition of public- and private sector roles at local level
 - Public-/private partnerships
 - PS participation in service delivery
 - Private credit markets



Gradualism

in Reforming Subnational Governance

- Local public sector modernization
 - Redefining local institutions
 - Financial management
 - Human resources management
 - ‘Citizen orientation’
 - E-Participation
 - E-Services
 - Local social policies (poverty reduction)

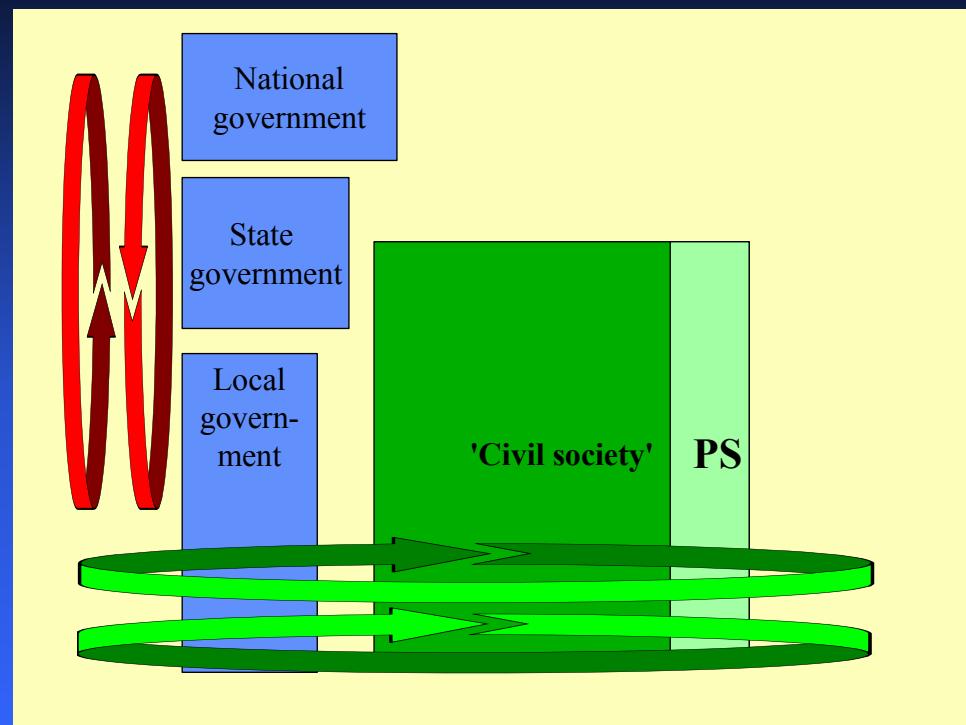


Gradualism

in Reforming Subnational Governance

Summary:

- State reform and new intergovernmental rules
- Subnational PSM
- Local economic & PS development
- Financing local dev.
- Strengthening citizen's participation
- Local social policies, poverty reduction



Globalisierung und Lokalisierung

Mehr Probleme oder höhere Problemlösungskapazität ?

- Mögliche negative Entwicklungen :

- Verlust an Kontrolle
- Überfremdung / Fremdbestimmung
- Multiplikation von Problemen
- Plus neue politische und soziale Probleme

- Mögliche positive Entwicklungen :

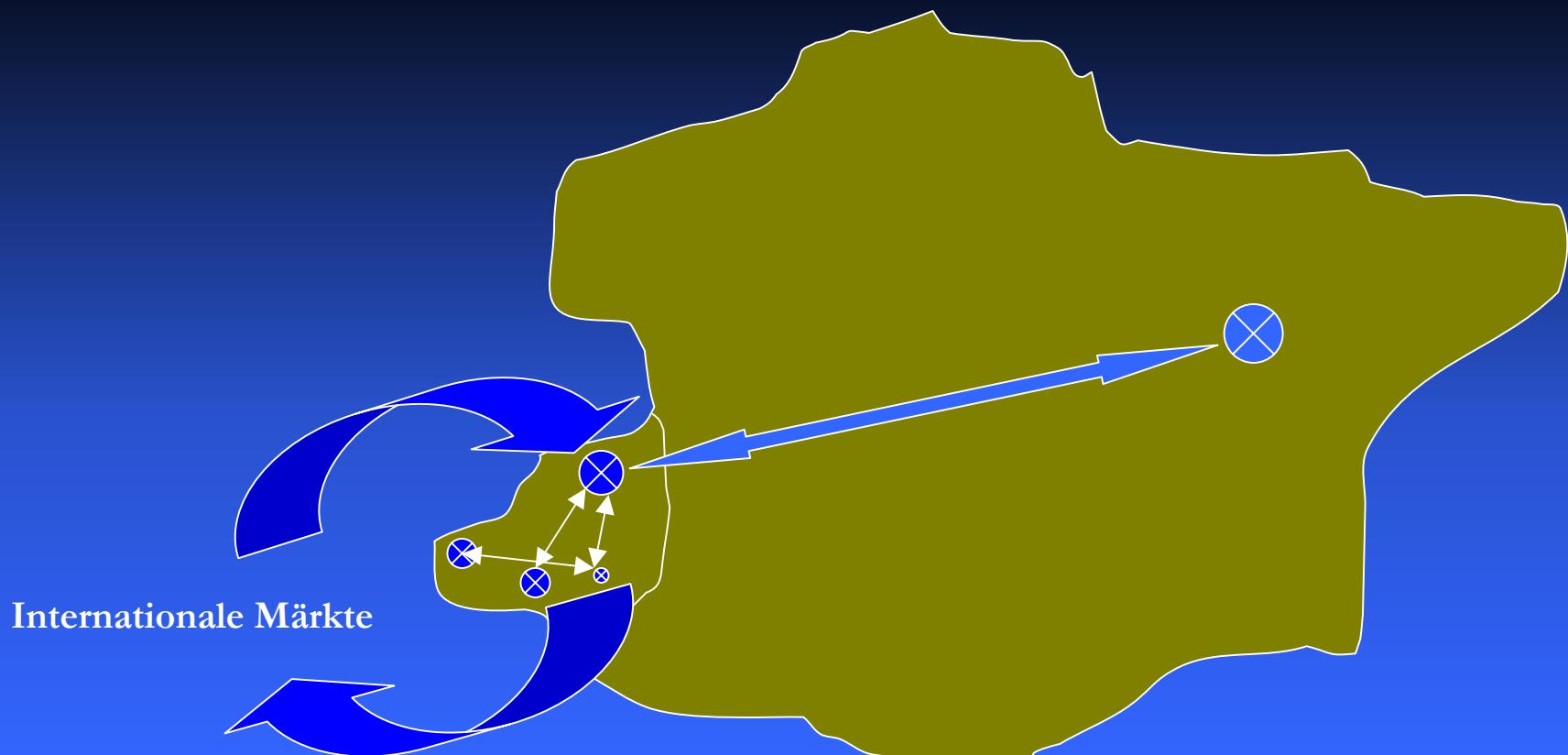
- Mehr Ressourcen und –vielfalt (auch durch IGOs)
- Induktion von Innovationen (auch im Umweltbereich)
- Stärkung zivilgesellschaftlicher Initiativen
„more voices – more choices“

Globalisierung und Lokalisierung

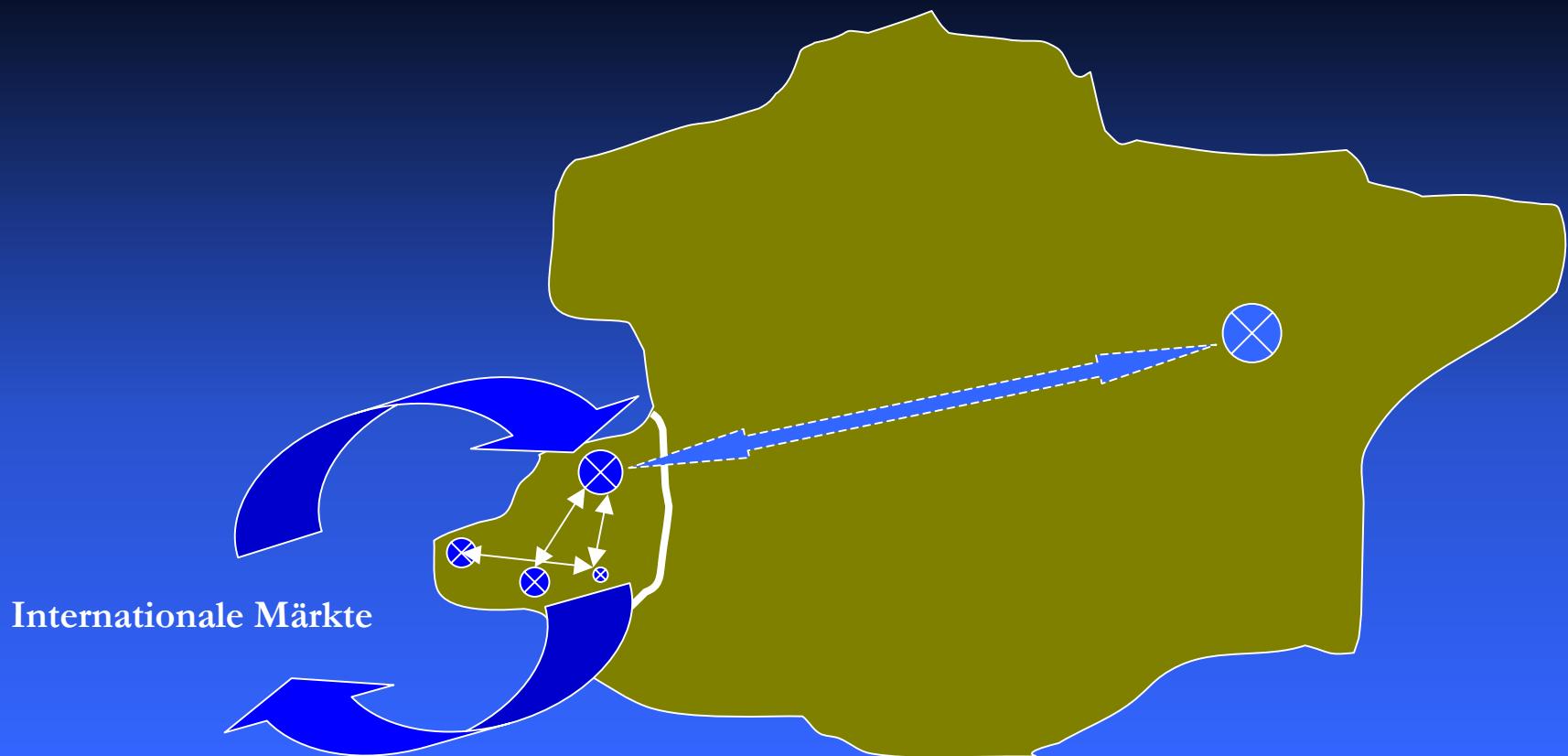
Interessenkongruenz ?

- Stadtverwaltungen interessiert an verbesserter Lebensqualität :
 - Mehr Ressourcen (humane, finanzielle, technische, wissenschaftliche, spezifische)
 - Subsidiarität, mehr Autonomie
- Internationale Unternehmen interessiert an attraktiven Investitionsstandorten :
 - Infrastruktur
 - Arbeitskräften/ Fachkräften
 - Regionalen Märkten
 - Existierenden Cluster
 - Guter Regierungsführung

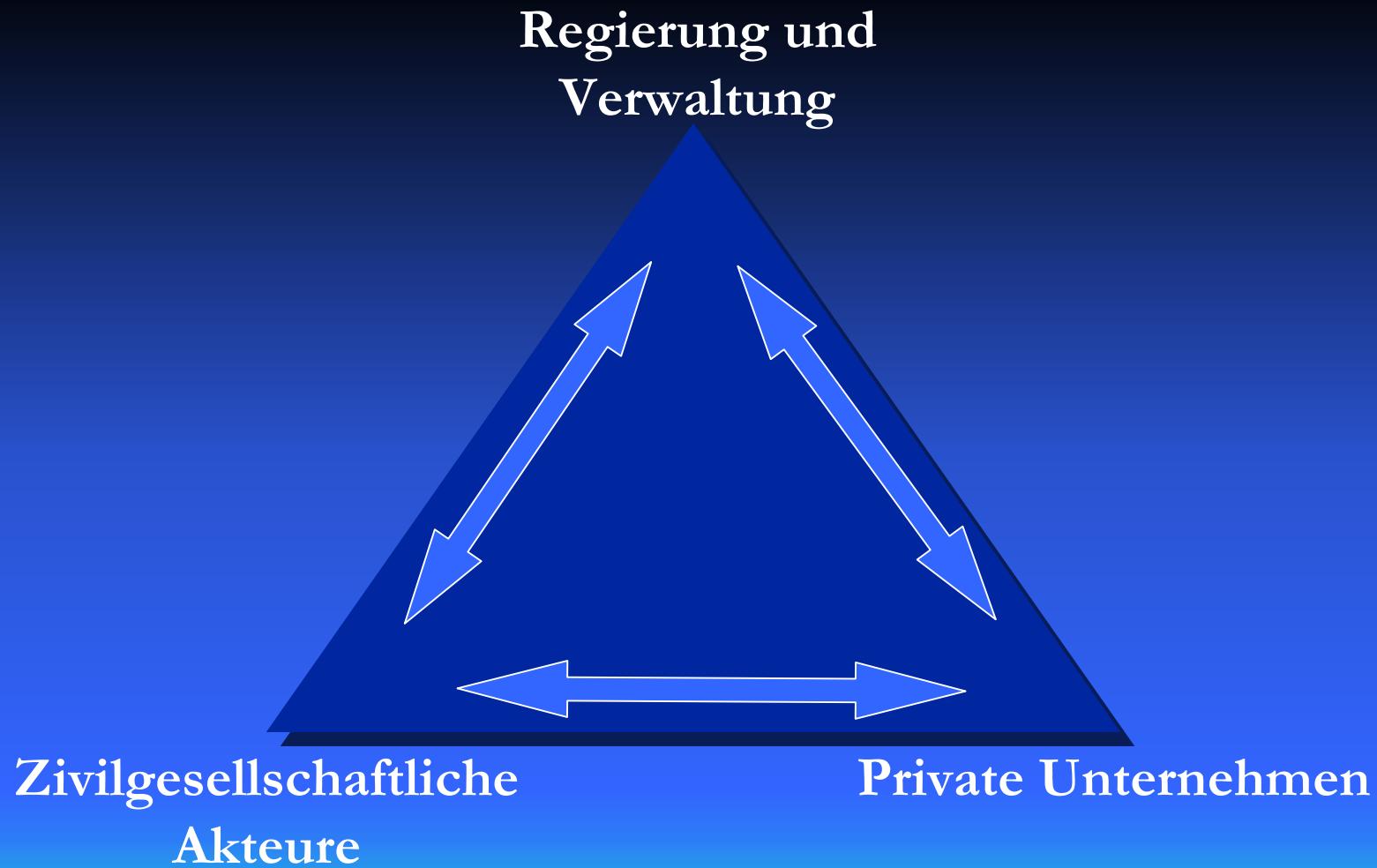
„Glokalisierung“ der Wirtschaft



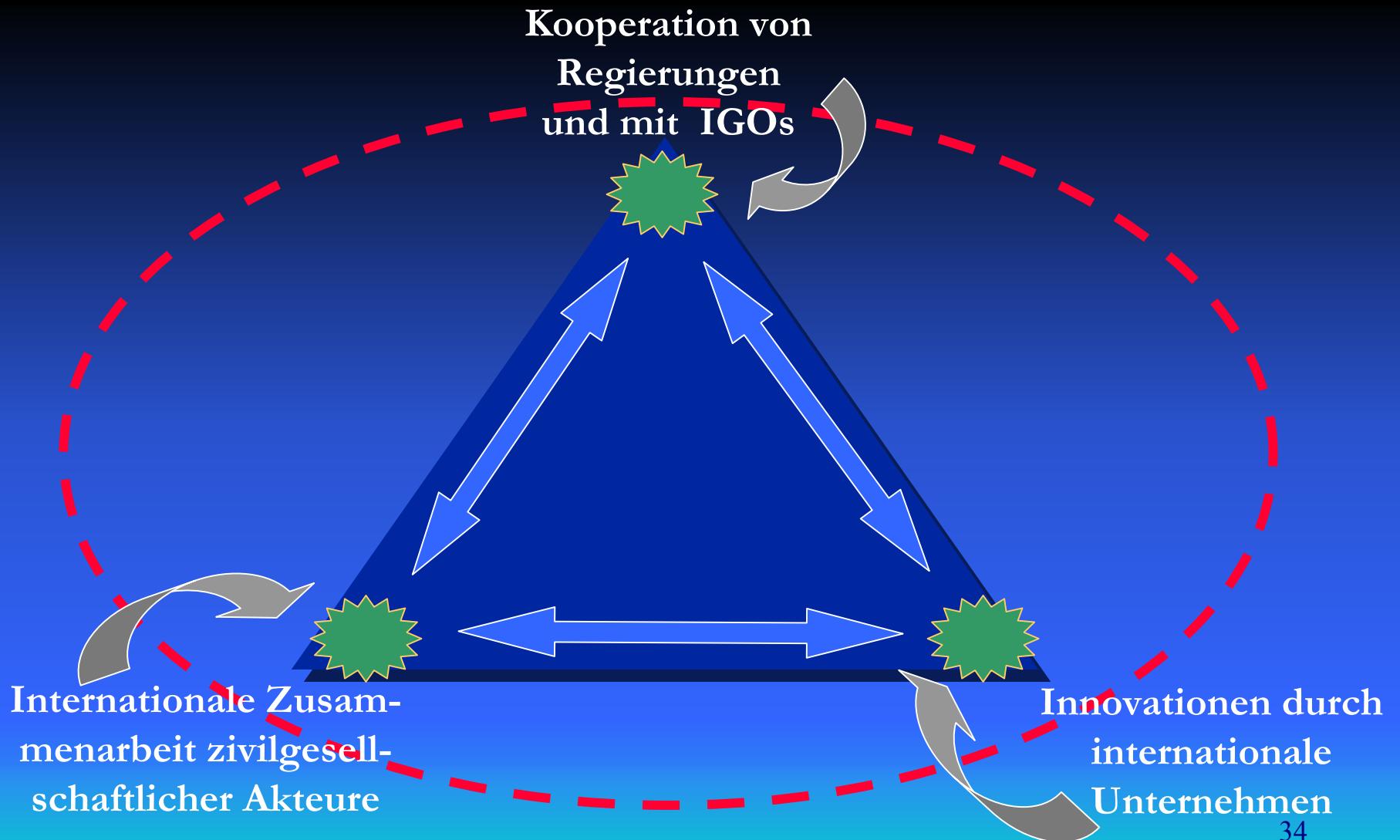
„Glokalisierung“ der Wirtschaft



„Glokalisierung“ von Politik

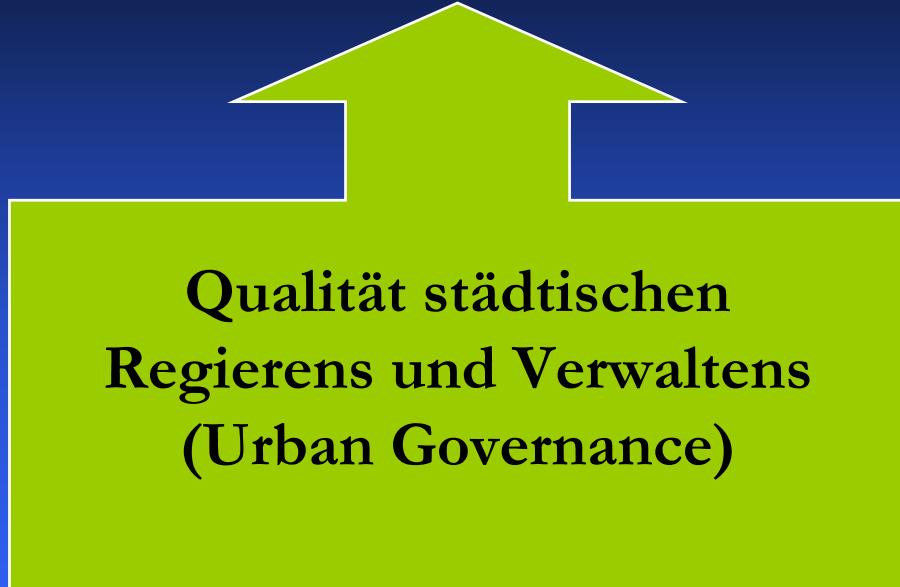


„Glokalisierung“ von Politik



Globalisierung und Lokalisierung

Chancen < > Risiken



Qualität städtischen
Regierens und Verwaltens
(Urban Governance)

Gradualism in Reform

Summary:

- State reform and new intergovernmental rules
- Subnational PSM
- Local economic & PS development
- Financing local dev.
- Strengthening citizen's participation
- Local social policies, poverty reduction

How can donors assist governments managing such complexity effectively ?

Reforms and Donor Cooperation

Comparative advantages of donors

IFIs/IGOs	Bilaterals	INGOs
-----------	------------	-------

- State reform and new intergovernmental rules
- Subnational PSM
- Local economic & PS development
- Financing local dev.
- Strengthening citizen's participation
- Local social policies, poverty reduction

Bilanz

- Ausgangslage: multiple Herausforderungen an städtisches Regieren, Verwalten, Management
- Lösungsansätze müssen auf Verbesserung von „Urban Governance“ abzielen
 - Option 1: Dezentralisierungspolitiken können Beiträge leisten; nationale Regierung wichtig für Rahmensexektion
 - Option 2: Neue Steuerungsoptionen auf lokaler Ebene können zu besseren Resultaten führen
 - Option 3: Globalisierung kann Reformen und neue Steuerungsmodi auf vielfältige Weise stützen
 - Idealfall : Option 1 + Option 2 + Option 3

Megacities III: Handlungsmodelle und strategische Lösungsansätze

24.-26.11.2003, Schloss Eichholz, Wesseling

AG 1: Steuerungsmodelle

Moderation: Eugen Kaiser

(Leiter der Abteilung Demokratieförderung /Verwaltungsreformen, InWEnt Bonn)

Impulsreferat: Prof. Dr. Harald Fuhr

(Lehrstuhl Internationale Politik, Universität Potsdam)

Das Management von Städten zwischen Globalisierung und Lokalisierung

Ausgangsthese: Für Problemlösungen in den Megastädten ist die **Qualität von Urban Governance** (Regieren + Verwalten + Managen) entscheidend.

Strategische Ansatzpunkte zur Problembewältigung bieten sich auf folgenden Handlungsebenen:

- **Dezentralisierungspolitiken und nationale Verantwortlichkeiten für die Rahmenbedingungen**
- **Neue Steuerungsoptionen und neue „Arbeitsteilung“ in den Städten**
- **Globalisierung und Lokalisierung: Chancen potenzieren, Risiken minimieren**

1. Dezentralisierungspolitiken und nationale Verantwortlichkeiten für die Rahmenbedingungen

Chancen:

- neue Finanzierungsspielräume durch neue Ausgabe- und Einnahmeverantwortlichkeiten
- mehr Spielräume der lokalen Verwaltungen und Entscheidungsträger
- verbesserte Kontrollmöglichkeiten der Verwaltung durch die Bürgerschaft
- bessere Mobilisierung lokaler Ressourcen

Risiken:

- inkonsistente und mangelhaft abgestimmte Dezentralisierungspolitik der Regierung
- Probleme bei der Neufestsetzung von Ausgabe- und Einnahmeverantwortlichkeiten
- Subnationale Verschuldung
- „Capturing“ durch lokale Eliten
- Kapazitätsdefizite auf subnationaler Ebene
- Probleme regionaler Ungleichheit

Handlungsempfehlungen:

- Effektive Mehrebenen-Kooperation mit horizontalen und vertikalen Anreizsystemen zur Steigerung der institutionellen Leistungsfähigkeit
- Schrittweise Reform der Governance auf subnationaler Ebene (Umstrukturierung der Verantwortlichkeiten auf sektoraler Ebene und Neudefinition des Aufgabenspektrums von Regierungshandeln; Umsetzung über Pilot- und Phasing-in-Programme mit Evaluierung)

- Einführung von Kontrollmechanismen und verlässlichen Regeln für das Regierungs-handeln auf und zwischen allen Ebenen (gesetzliche Rahmensexzenzen, Finanzsystem und Finanztransfer, harte Budgetzwänge auf allen Ebenen, externe und interne Über-prüfungsverfahren, Regeln bzgl. subnationaler Verschuldung und Zugang zu Finan-zien, interregionale Ungleichheit)

2. Neue Steuerungsoptionen und neue „Arbeitsteilung“ in den Städten

Hintergrund: Regierungen und Verwaltungen stehen unter neuem Wettbewerbsdruck

Handlungsempfehlungen:

- Dialog und Aufbau neuer Kommunikationsformen zwischen den Regierungs- und Verwaltungsebenen, den Akteuren der Zivilgesellschaft und des Privatsektors
- Entwicklung neuer Modelle der Partizipation (Wahlmodi)
- Neudefinition der Rolle des öffentlichen und privaten Sektors auf der lokalen Ebene (PPP, Privatsektor als Anbieter bislang öffentlicher Dienstleistungen, private Kredit-märkte)
- Modernisierung des lokalen öffentlichen Sektors (Neudefinition lokaler Institutionen, Finanzmanagement, Management von Humankapital, Bürgerorientierung, E-Partizipation, E-Dienstleistungen, lokale Sozialpolitik zur Armutsbekämpfung)

3. Globalisierung und Lokalisierung: Chancen potenzieren, Risiken minimieren

Hintergrund: Interessenkongruenz von Stadtverwaltungen und internationalen Unterneh-men?

Interessen der Stadtverwaltungen: Verbesserung der Lebensqualität (mehr Ressourcen, Subsidiarität, mehr Autonomie)

Interessen internationaler Unternehmen: attraktive Investitionsstandorte (Infrastruktur, Arbeitskräfte/Fachkräfte, regionale Märkte, existierende Cluster, Good Governance)

Handlungsempfehlung:

- „Glokalisierung“ von Politik (Kooperation von Regierungen und IGOs, internationale Zusammenarbeit zivilgesellschaftlicher Akteure, Innovationen durch internationale Unternehmen)

Kernaussagen des Kommentars des Critical Expert Prof. Dr. Peter Herrle

(Fakultät Architektur, Umwelt, Gesellschaft, TU Berlin)

- Die Trag- und Transferfähigkeit westlicher Modelle der europäischen Stadt des 19. und 20. Jh. als selbst verfasster Bürgergemeinde (Max Weber) und der Idee der Kohärenz von Stadt sind in Frage zu stellen. Als Ergebnis von Fragmentierungsprozessen fallen in vielen Megastädten der weniger entwickelten Staaten Teile der Stadt aus der Kontrolle von Politik und Verwaltung heraus und werden zu „kleinen Staaten im Staate“, die anderen Gesetzmäßigkeiten unterliegen.
- Das Modell der Partizipation bürgerlicher Gesellschaften funktioniert in diesen Städten nicht.

- Eine zunehmend wichtige Rolle als Akteur in der Stadtentwicklung spielen die NGO (z.B. Vermittler zwischen Verwaltung/Politik und Privatsektor/Kapitalgebern). Dabei trägt deren fortschreitende internationale Vernetzung entscheidend zum Capacity Building bei.
- Es bilden sich neue Formen zivilgesellschaftlicher Organisationen in Bottom-up-Prozessen heraus, deren Kooperationsfähigkeit für neue Planungsprozesse von großer Bedeutung ist (Beispiel Federations in Südafrika). Hier sollten das Capacity Building und der Aufbau von Netzwerken unterstützt werden.
- Wir befinden uns in einer Transformationsphase des Modells Stadt (vielfach mehr als 50% informelle Stadtentwicklung in den Megastädten). Es gibt für die Lösung der neuen Aufgaben keine Patentrezepte. Neue und tragfähige Beteiligungsmodelle entstehen in der Regel im Zuge von Aushandlungsprozessen und unter Anknüpfung an die je spezifischen institutionellen, sozialen, politischen, ökonomischen und kulturellen Bedingungen vor Ort, wobei häufig ein Anknüpfen an traditionelle Organisationsformen der lokalen Ebene sinnvoll erscheint.

Kernaussagen des Kommentars des Critical Expert Gregor Meerpohl

(Misereor, Aachen)

- Die Praktiker haben vor Ort die Probleme zu lösen, die aus fehlerhaften Steuerungsmodellen entstehen. Hinsichtlich der Entwicklung von Steuerungsmodellen durch westliche Experten auf der Grundlage westlicher Modelle ist hier ein Mehr an Bescheidenheit angesagt.
- Die Dezentralisierung ist z.B. keinesfalls ein Allheilmittel, denn die Akteure in den Lokalverwaltungen haben nicht von vornherein ein handlungsleitendes Gefühl sozialer Verantwortung. Es besteht die Gefahr von Korruption und der Forcierung einer Stadtplanung für die Eliten. Dezentralisierung ist nicht ohne weiteres mit Demokratisierung gleich zu setzen.
- Es kommt darauf an, Kooperationsmöglichkeiten an der Basis auszuloten und gute Beispiele bekannt zu machen (Beispiel Federations in Südafrika). Zugleich können Einfluss und Macht zivilgesellschaftlicher Akteure durch Netzwerkbildung und Internationalisierung gestärkt werden (Capacity Building).
- Die Globalisierung sollte nicht zu positiv gesehen werden, denn sie löst in den Städten einen Verteilungswettbewerb z.B. hinsichtlich der Infrastrukturinvestitionen aus. Hohe Investitionen in die Infrastruktur an ausgewählten Standorten mit dem Ziel, ausländische Direktinvestitionen in die Stadt zu ziehen, verstärken z.B. die Investitionsdefizite in den informellen Bereichen der Stadt und können sogar Auslöser von Vertreibungen sein. Hier ist die Frage nach der Macht ausländischer Investoren zu stellen.

Ergebnisse der Diskussion in der Arbeitsgruppe:

Vorbemerkung: Die AG plädiert für **mehr Bescheidenheit** bei der Formulierung von Handlungsempfehlungen durch westliche Experten, für **mehr Respekt** vor den soziokulturell verankerten Strukturen und dem spezifischen Know-how der Akteure vor Ort sowie für eine **differenziertere Herangehensweise** an das Thema Megacities.

Westliche Modelle von Demokratie, Partizipation oder Dezentralisierung sind nicht direkt auf Städte übertragbar, die andere Entwicklungspfade durchlaufen haben und in ein je spezifisches kulturelles, ökonomisches, politisches und institutionelles Umfeld eingebettet sind. Aus einigen allgemeinen Trends der Megastadtentwicklung abgeleitete generelle Handlungsemp-

fehlungen müssen daher stets in Abstimmung mit den besonderen lokalen Gegebenheiten von den Akteuren vor Ort konkretisiert, verfeinert und handhabbar gemacht werden.

Neun Empfehlungen der AG an die deutsche Entwicklungspolitik

1. Das bislang vernachlässigte **Thema Verstädterung** (inklusive Megastädte) muss zu einem **Schwerpunkt der Entwicklungspolitik** werden.
2. Die **Differenzierung der Megastädte untereinander** muss stärker wahrgenommen und bei der Entwicklung von Handlungsstrategien berücksichtigt werden. Zu berücksichtigen sind: die Einbettung der jeweiligen Stadt in das globale, großregionale und nationale Städtesystem, die Einflüsse des jeweiligen politisch-administrativen und ökonomischen Systems, die spezifische Einbindung in die Prozesse der Globalisierung – Gewinner/Verlierer? Vor diesem Hintergrund gilt es, „Windows of Opportunity“ zur Steuerung auf lokaler und regionaler Ebene zu erkennen und konzeptionell politische Lösungen zu entwickeln.
Dabei sollte der **Fokus auf der Armutsbekämpfung und dem Ressourcenschutz** liegen.
3. Die **Binnendifferenzierung von Megastädten** muss stärker in den Blick genommen werden, d.h. die Realitäten vor Ort sind in ihrer Differenzierung wahrzunehmen. **Megastädte sind Konglomerate sehr unterschiedlicher Lebenswelten und Raumstrukturen.** Demzufolge bedarf es unterschiedlicher **Steuerungsmodelle**, die der horizontalen und vertikalen Differenzierung gerecht werden, aber zugleich über Scharniere in ein Gesamtsystem eingebunden sind. Scharnierfunktionen könnten hier die NGO wahrnehmen.
Es gilt, die **Auseinandersetzung mit der informellen Stadtentwicklung** zu einem Schwerpunkt deutscher Entwicklungszusammenarbeit zu machen. Gefordert sind **integrierte, holistische Ansätze** bei gleichzeitiger Abkehr von kurzfristigem Projekt-denken und einer Hinwendung zum Denken und Handeln in langfristigen Prozessen (**mehr Kontinuität**).
4. Im Hinblick auf eine **drohende „institutionelle“ Spaltung** auch im Bereich der Stadtplanung (unterschiedliche Planungskulturen) sollte ein **Fokus auf „weiche Steuerungsformen“** gelegt werden, mit deren Hilfe z.B. Kommunikationsblockaden zwischen Akteuren der Zivilgesellschaft und der Verwaltungsebene überwunden werden können.
5. Angesichts des Auftretens neuer Akteure sowie aktueller Prozesse einer Neustrukturierung von Akteursnetzwerken und Machtbalancen sollte sich die deutsche Entwicklungspolitik für das **Anknüpfen an neue, innovative Akteurskonstellationen** (z.B. NGO) offen halten.
Zugleich bedarf es einer **Mehrgleisigkeit des Handelns**, denn es gilt, einerseits eine **leistungsfähige und verantwortungsbewusste Verwaltung** aufzubauen, die **dezentral und bürgernah** verfasst sein sollte, und andererseits den **Aufbau einer Zivilgesellschaft** zu stärken.
Notwendig ist zudem ein **Mehrebenenansatz** mit entsprechenden Vernetzungen zwischen der internationalen, nationalen und lokalen Ebene. Auf internationaler Ebene sollte die deutsche Entwicklungspolitik die Möglichkeit des „**Agenda Setting**“ in multilateralen Organisationen wie der Weltbank nutzen und sich für die stärkere Berücksichtigung der Probleme der BewohnerInnen informeller Siedlungen einzusetzen. Ebenso sollte sie durch personelle und technische Zusammenarbeit Partnerländer unter-

stützen, die sich nicht zuletzt in den Städten um eine stärkere Ausrichtung der Verwaltungen an den Prinzipien der „Good Governance“ orientieren.

Hinsichtlich der **stärkeren Einbindung des Privatsektors** im Zuge von Privatisierungs politiken gilt es, so genannte „**community based organizations**“ vorrangig einzubinden (z.B. bei Müll- und Abwasserentsorgung, Trinkwasserversorgung) und sich bei **PPP** vor allem auf **Kleinunternehmen** zu stützen, um die **lokale Ökonomie** zu fördern.

6. Notwendig sind eine **bessere Geberkoordination** auf deutscher Seite, eine größere **Transparenz in der Projektfindung** sowie eine **verbesserte Verfahrenskoordination** zwischen GFZ und KfW.
7. Bei der **Bekämpfung von Gewalt**, Kriminalität und Terrorismusgefahr muss die Ursachen- statt der Symptombekämpfung im Mittelpunkt stehen. Armut ist in den Megastädten besonders sichtbar und aufgrund der hohen Konzentration konfliktträchtiger als im ländlichen Raum. Hier gilt es, der Gewalt durch **Armutsbekämpfung** und den **Aufbau nachbarschaftlicher, solidarischer Netzwerke** entgegenzuwirken, wobei nicht selten an **traditionelle Strukturen der Selbstorganisation** angeknüpft werden kann. Auch hier kommt **NGO** bei der Vertrauensbildung und beim **Aufbau sozialer, politischer, ökonomischer und auf Wissen bezogener Kapazitäten** eine wichtige Rolle zu.
8. Es gilt, die Megastädte als entwicklungs politisches Neuland mit entscheidender Zukunftsrelevanz in das Bewusstsein der Politik zu rücken und auf die aktuelle **Bedeutung der Förderung gemeinsamer, interdisziplinärer Forschungen mit Wissenschaftlern aus den jeweiligen Städten/Staaten** hinzuweisen. Hier sollte eine enge Vernetzung der Aktivitäten von BMZ, BMBF und anderer Initiativen sichergestellt werden.
9. Es kommt darauf an, sowohl die **Chancen** als auch die **Risiken der Globalisierung** für die Megastädte in weniger entwickelten Staaten in den Blick zu nehmen. So können die kulturellen und technologischen/kommunikativen Dimensionen der Globalisierung positiv zum **Aufbau von Lernpartnerschaften** zwischen Nord und Süd sowie Süd und Süd genutzt werden. Andererseits birgt die mangelnde Einbindungsbereitschaft der Global Player in lokale und nationale Entwicklungskontexte die Gefahr, dass exogener Kapitaldruck und exogenes Investoreninteresse partizipative, am Gemeinwohl orientierte und auf lokaler Ebene entwickelte Projekte im Fall von **Raumnutzungskonkurrenzen** zunichte macht.

Grundsätzlich stellt sich die **Frage nach dem Umgang mit Raumnutzungskonkurrenzen und -konflikten** in der „Stadt als Konglomerat“, nach dem **Zusammenhang von Raum- und Machtstrukturen**, nach **Steuerungsverfahren und -instrumenten in Konglomeraten von Räumen, Akteuren und Institutionen**. Die Entwicklung tragfähiger, den lokalen Gegebenheiten angemessener Lösungsansätze setzt die Berücksichtigung der von der AG aufgezeigten Rahmenbedingungen und Leitlinien voraus.

Arbeitsgruppe 2

Nachhaltigkeitsmodelle

- Problemdiagnose
 - Konzepte
 - Fallbeispiele
- Zukunftsszenarien

*Martin Coy
Institut für Geographie
Universität Innsbruck*

I

Problemdiagnose

Städtische Probleme in den Entwicklungsländern

Wachstum, Expansion, Umbau

- Flächenexpansion
- Bevölkerungswachstum: nationale und internationale Arbeitsmigration, natürliches Wachstum
- Funktionaler Umbau
- Expansion der informellen Bebauung
- Verfall der Innenstädte
- Entstehung diffuser Zentralität
- Transformationsprozesse und Strukturwandel
- Zunehmendes Landnutzungsmosaik

Globalisierung

Sozioökonomische Probleme

- Soziale Verdrängungsprozesse
- Fehlende Arbeitsplätze im formellen Sektor
- Ausweitung des informellen Sektors
- Inner- und transurbane Interessenskonflikte
- Zunahme von sozioökonomischen Disparitäten
- Sozialräumliche Fragmentierung: Expansion von Marginalvierteln, Bildung von *gated communities*
- Zunahme von Armut
- Soziale Desorganisation, Unruhen, Kriminalität

Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Überlastungs- und Umweltprobleme

- Flächen"verbrauch" und -inhomogenität
- Bodenversiegelung
- Grundwasserabsenkung
- Belastung durch Müll und Abwasser
- Luftverschmutzung (Industrie, Verkehr)
- Verstärkte Anfälligkeit für Umweltkatastrophen
- Zunehmende Landsenkung und Überschwemmungen

Politikversagen

Anforderungen an die Stadtpolitik

- Notwendigkeit holistischer Ansätze
- Wohnraumversorgung
- Soziale Infrastruktur: Energie, Wasser, Gesundheit, Bildung, Verkehr (ÖPNV), Sicherheit
- Stadthygienische Infrastruktur: Müll, Abwasser
- Umwelt- und Ressourcenschutz
- Krisenprävention, Verwundbarkeitsreduzierung
- Regierbarkeit - Governance - Partizipation
- Stärkung der Zivilgesellschaft

Folgen der Globalisierung für Megastädte

Wirtschaftliche Folgen

- Ausrichtung auf den globalen Markt
- Bedeutungszunahme von *global players*
↓
- Standortkonkurrenz im globalen Wettbewerb
- Anfälligkeit gegenüber internationalen Krisen

Politische Folgen

- Deregulierung und Strukturanpassung
- Privatisierung
↓
- Einschränkung lokaler Handlungsspielräume
- Infragestellung lokaler Steuerungsfähigkeit

Soziale Folgen

- Gesellschaftliche und räumliche Polarisierung
- Zunahme von Informalität (und Illegalität)
↓
- Fragmentierung zwischen Zitadellen und Ghettos
- Verlust lokalspezifischer Identität

Ökologische Folgen

- Ausrichtung lokaler Ressourcen auf weltmarktorientierte Produktion
↓
- Verstärkung gruppenspezifischer Verwundbarkeiten
- Verstärkung sozial-ökologischer Risiken

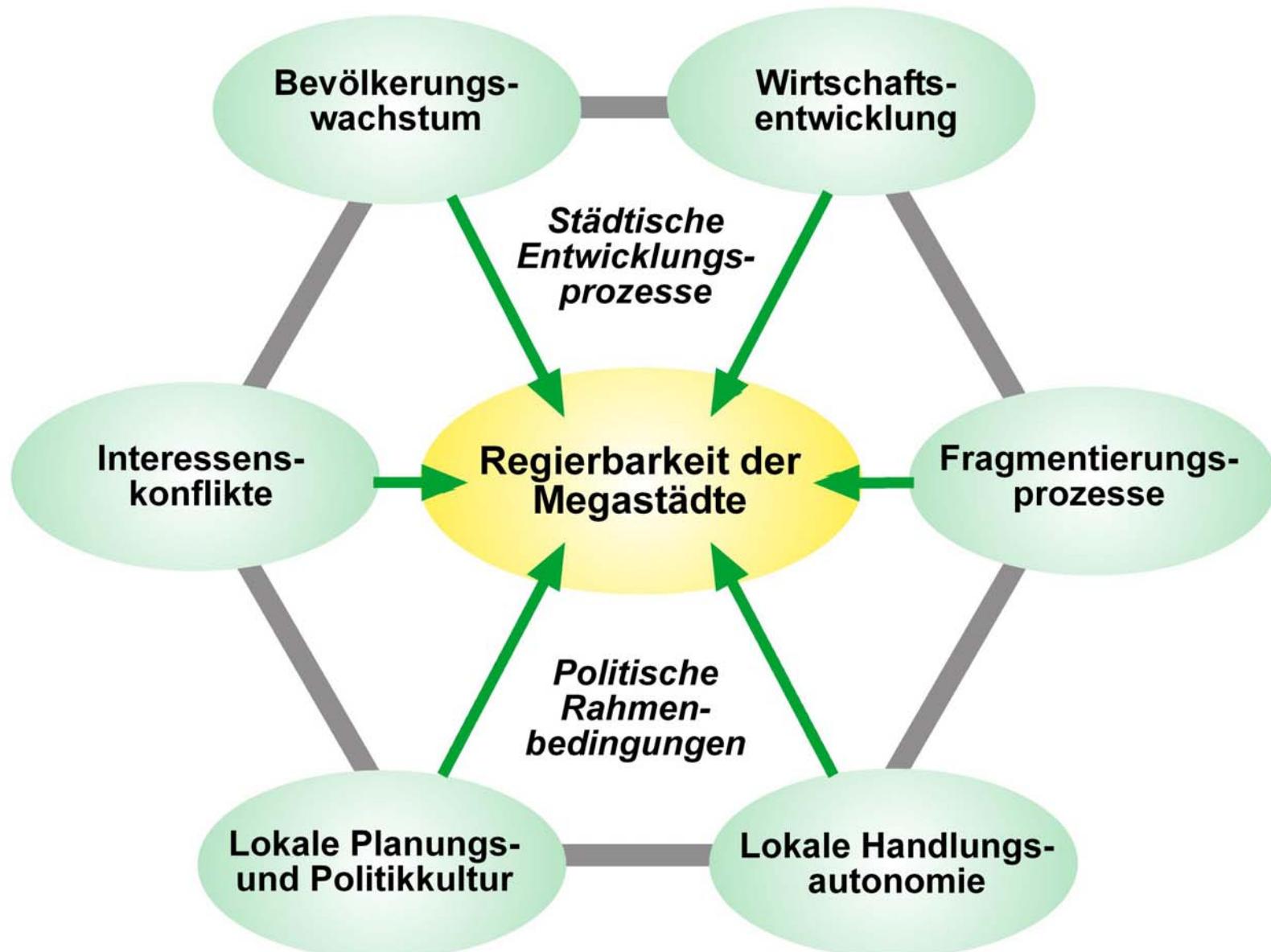
Fragmentierung zwischen Inklusion und Exklusion

Nachhaltige Stadtentwicklung

- Inwertsetzung lokaler Potentiale
- Sicherung lokaler Ressourcen
 - Förderung lokaler Identität
 - Stärkung lokaler Kohäsion

Martin Coy 2003

Determinanten der Regierbarkeit von Megastädten



II

Das Leitbild der Nachhaltigkeit und seine Übertragung auf Megastädte

Konzepte und Inhalte nachhaltiger Stadtentwicklung

STÄDTE DES NORDENS

- Nachverdichtung
- Funktionsmischung
- Flächenmanagement
- Energieeffizienz
- *Stadt der kurzen Wege*
- *Kompakte Stadt*

STÄDTE DES SÜDENS

- Kontrolle des Stadtwachstums
- Armutsbekämpfung
- Wohnraumsicherung
- Basisinfrastrukturen
- Interessenausgleich zwischen formeller und informeller Stadt
- Partizipation / empowerment

NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

Die ökologische und ressourcensparende Stadt

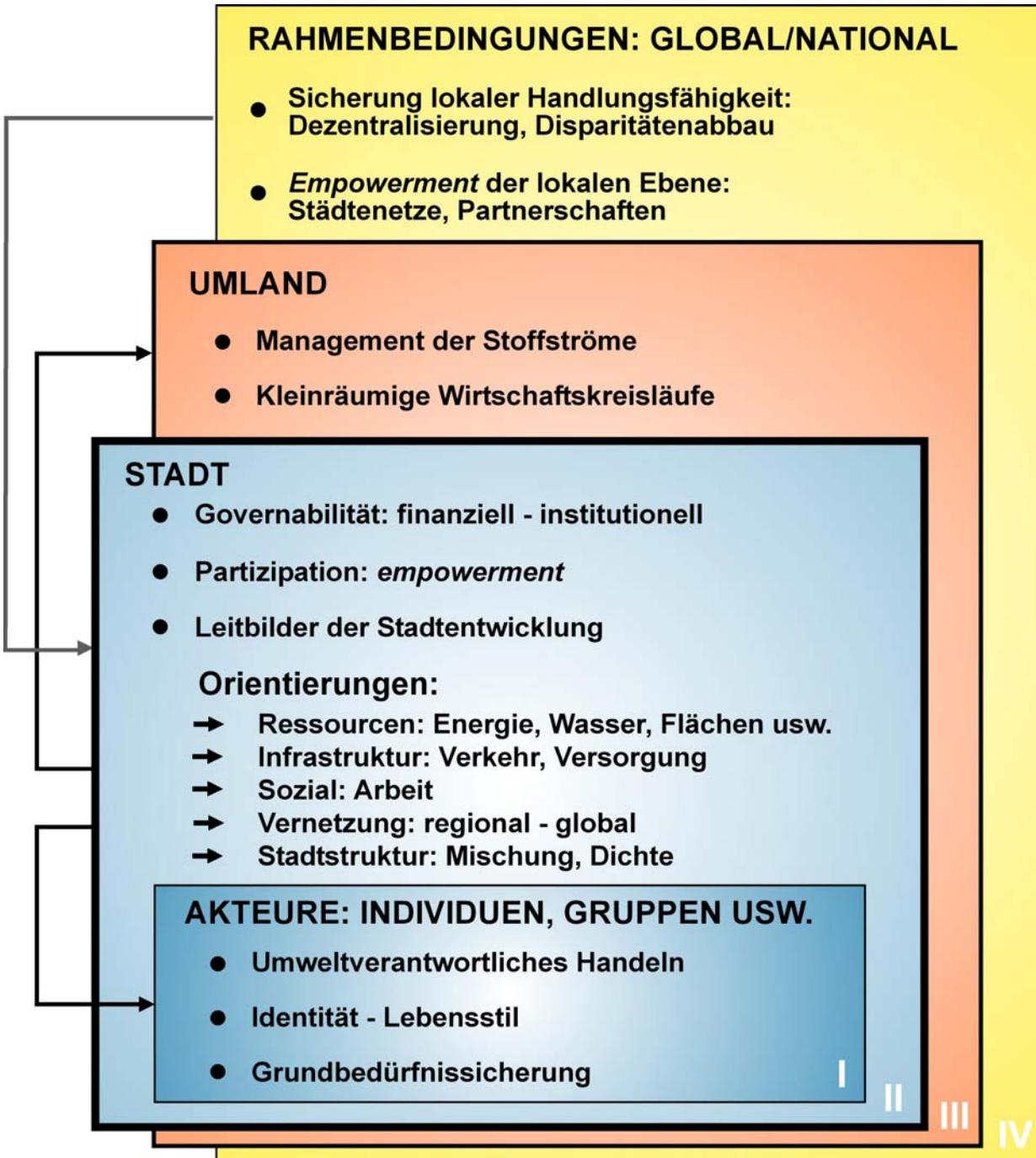
Die ökonomische Stadt

Die soziale Stadt

**ZIEL:
"LEBENSWERTE" STÄDTE**

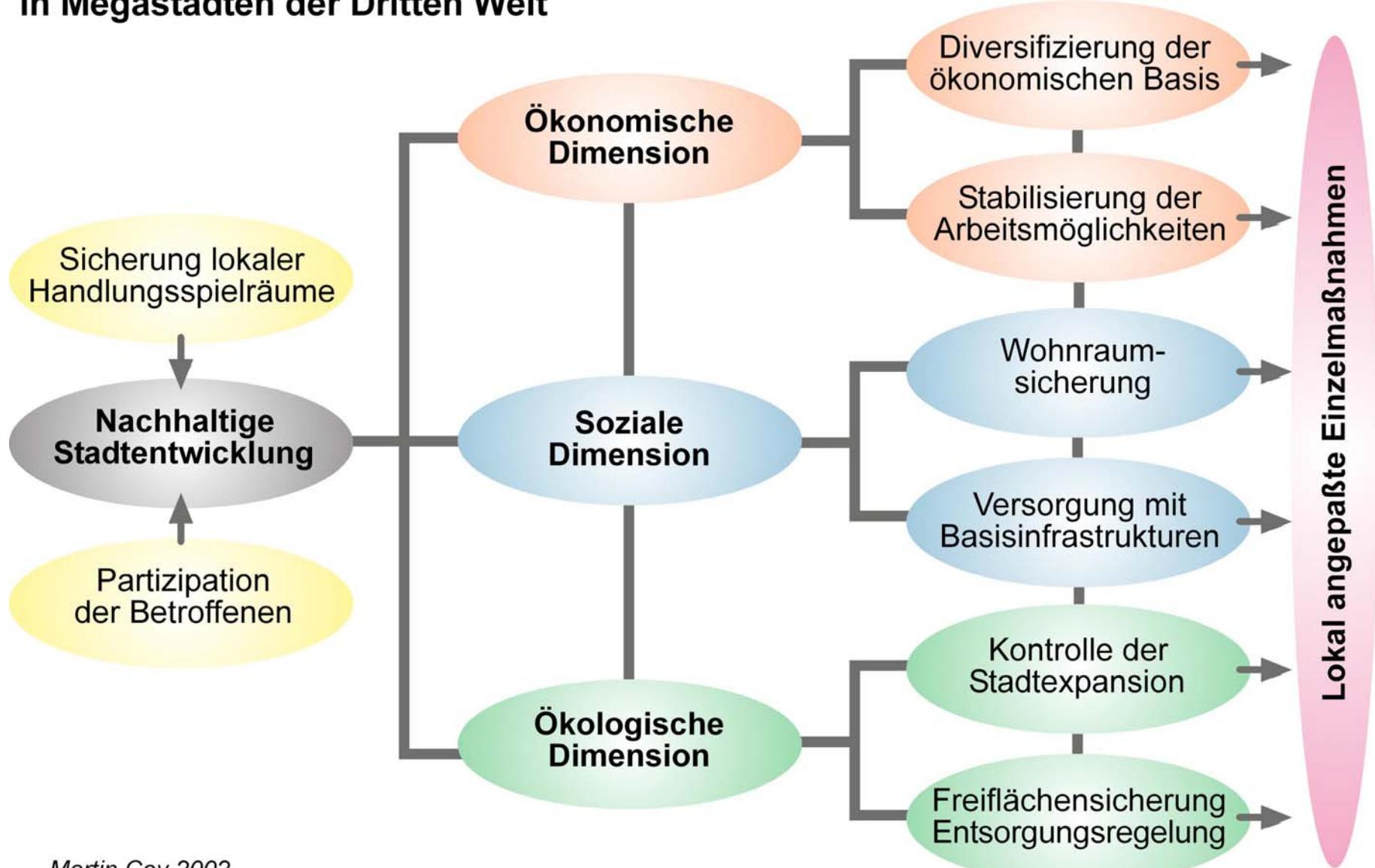
„Global denken – lokal handeln“

Maßstabsebenen nachhaltiger Stadtentwicklung



Martin Coy 2003

Prioritäre Handlungsbereiche nachhaltiger Stadtentwicklung in Megastädten der Dritten Welt



Nachhaltigkeitsindikatoren Hilfen bei Zielfindung und Erfolgskontrolle?

Was soll "gemessen" werden?

- Status-quo-Analyse
- Entwicklungsanalyse
- Interaktionen
- Wirtschaftliche Strukturen und Prozesse
- Soziale Strukturen und Prozesse
- Umweltqualität und -risiken
- Versorgungsniveaus
- Raumentwicklung
- Governance

Probleme

- Datenverfügbarkeit
- Aggregationsniveau

Wie soll "gemessen" werden?

- Art der Indikatoren (einfache, zusammengesetzte, systemare Indikatoren)
- Übernahme bestehender oder Entwicklung eigener Indikatorensysteme
- Wissenschaftlichkeit
- Funktionalität
- Nutzerorientierung
- Praxisbezug (Datenverfügbarkeit, Aufwand, Aktualisierbarkeit)

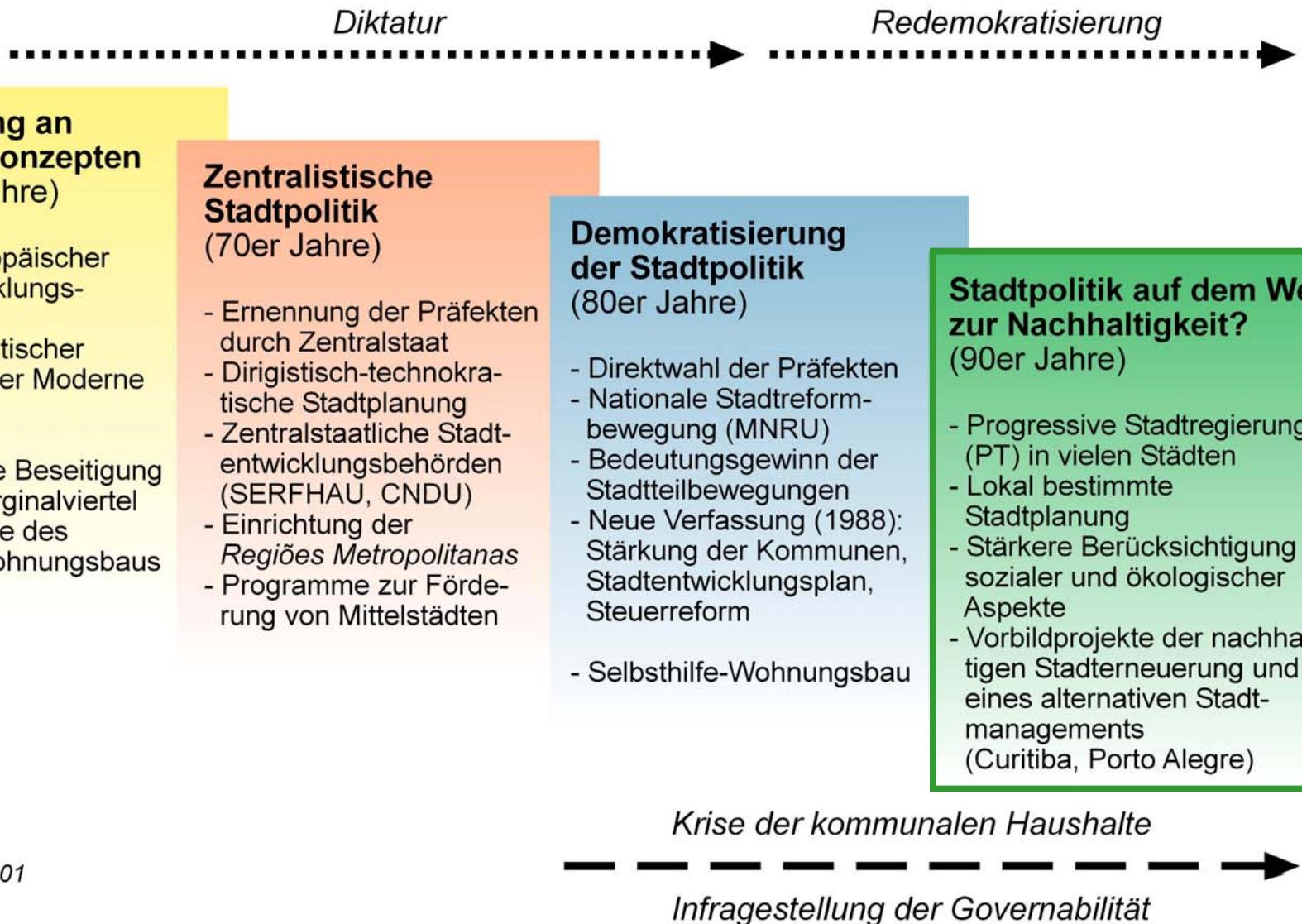
Wozu soll "gemessen" werden?

- Informations- und Kommunikationsfunktion
- Orientierungsfunktion
- Evaluierungs- und Kontrollfunktion
- Vernetzungsfunktion
- Implementierungsfunktion
- Hilfe bei der Formulierung von Leitbildern, Entwicklungszielen und Standards
- Einsatz zur Evaluierung der Umsetzung und Zielerreichung

III

Ein Fallbeispiel: Erfahrungen mit nachhaltiger Stadtentwicklung in Brasilien

Stadtpolitik und Stadtplanung in Brasilien



Ansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in Brasilien

Handlungsbereiche nachhaltiger Stadtentwicklung

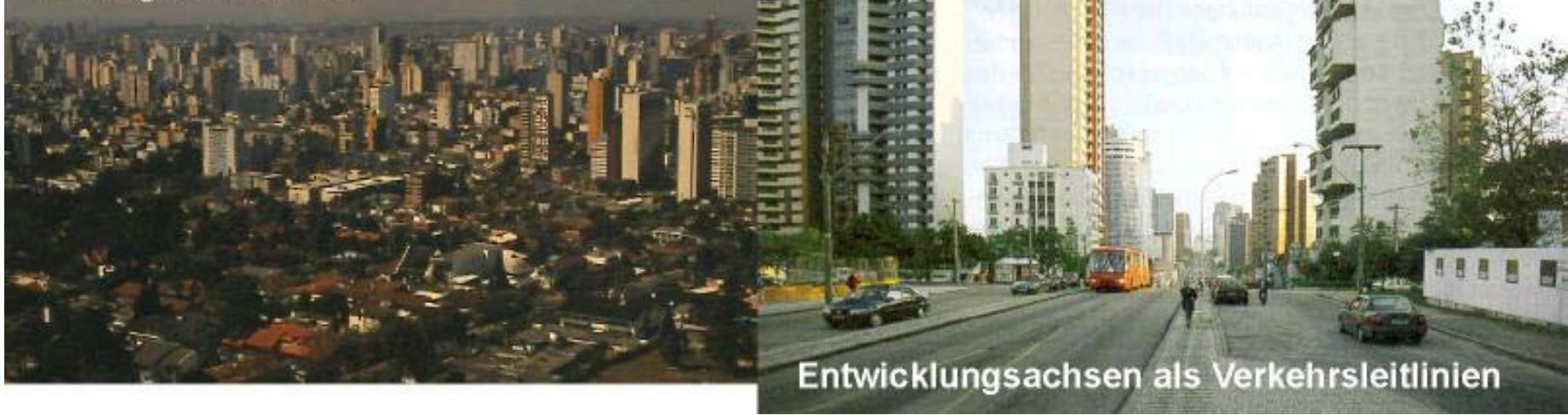
- Wohnraumsicherung
- Umwelterhaltung
 - Arbeitsplätze
 - Partizipation
- ÖPNV-Konzepte
- Basisinfrastrukturen
- Bodenmanagement
- Bewußtseinsbildung

Maßnahmen der Stadterneuerung in Curitiba

- Stadtentwicklungsplanung durch Zonierung und Achsenkonzept
- Verbesserung des Stadtverkehrs: Vorrang für Busse, Effizienzsteigerung des Bussystems



Verdichtung und Vertikalisierung entlang von Achsen



Maßnahmen der Stadt- erneuerung in Curitiba

Stadtverschönerung
und Freizeitangebote:
Jardim Botânico



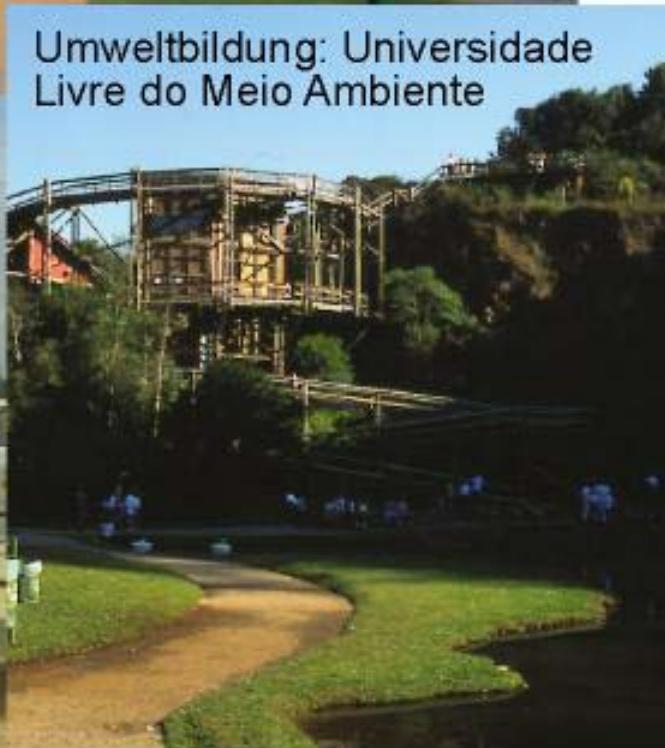
Hochwasserschutz
und Grünflächen



Umweltbildung: Universidade
Livre do Meio Ambiente



Tausch von Müll gegen Waren



Ansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in Brasilien

Curitiba

Curitiba

Stadtentwicklung "von oben"

- Starke Stellung der Planung (Präfekt, Planungsamt IPPUC)
- Effiziente Umsetzung des Stadtentwicklungsplans
- Fortschrittliches ÖPNV-Konzept (Korridore, vernetztes Bussystem)
- Städtischer Umweltschutz (Müllentsorgung, Grünflächen, Umweltbildung)
- Einzelprojekte der Stadterneuerung (*Rua 24 horas, Ópera de Arrame, Jardim Botânico etc.*)
- Wirtschaftsförderung
- Stadtmarketing

Handlungsbereiche nachhaltiger Stadtentwicklung

- Wohnraumsicherung
 - Umwelterhaltung
 - Arbeitsplätze
 - Partizipation
 - ÖPNV-Konzepte
- Basisinfrastrukturen
- Bodenmanagement
- Bewußtseinsbildung

Partizipative Haushaltsplanung in Porto Alegre

Ziele

- Dezentralisierung
- Direkte Demokratie
- *Empowerment* der armen Stadtbewohner
- Mitbestimmung über kommunale Investitionen

Gremien

- 16 Bezirksversammlungen
- 16 Bezirksdelegiertenforen
- 5 Thematische Foren (*Verkehr/Transport, Gesundheit/Soziales, Bildung/Kultur/Freizeit, Wirtschaft/Steuern, Stadtentwicklung*)

Beirat des Partizipativen Haushalts

Ablauf

Runde 1:

- Rechenschaftsbericht über vergangenes Jahr
- Regularien
- Wahl der Bezirksdelegierten

Zwischenrunde:

- Aufnahme lokaler Bedürfnisse
- Prioritätenliste

Runde 2:

- Wahl der Beiratsvertreter
- Vorstellung von Investitionsmitteln und Kriterien für kommendes Jahr
- Vorstellung der Forderungen der Bezirke

Umsetzung:

- Festlegung der Prioritäten zwischen Beirat und Stadtverwaltung
- Aufteilung der Mittel auf Bezirke

Ansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in Brasilien

Curitiba und Porto Alegre

Curitiba

Stadtentwicklung "von oben"

- Starke Stellung der Planung (Präfekt, Planungsamt IPPUC)
- Effiziente Umsetzung des Stadtentwicklungsplans
- Fortschrittliches ÖPNV-Konzept (Korridore, vernetztes Bussystem)
- Städtischer Umweltschutz (Müllentsorgung, Grünflächen, Umweltbildung)
- Einzelprojekte der Stadterneuerung (*Rua 24 horas, Ópera de Arame, Jardim Botânico etc.*)
- Wirtschaftsförderung
- Stadtmarketing

Handlungsbereiche nachhaltiger Stadtentwicklung

- Wohnraumsicherung
 - Umwelterhaltung
 - Arbeitsplätze
 - Partizipation
- ÖPNV-Konzepte
- Basisinfrastrukturen
- Bodenmanagement
- Bewußtseinsbildung

Porto Alegre

Stadtentwicklung "von unten"

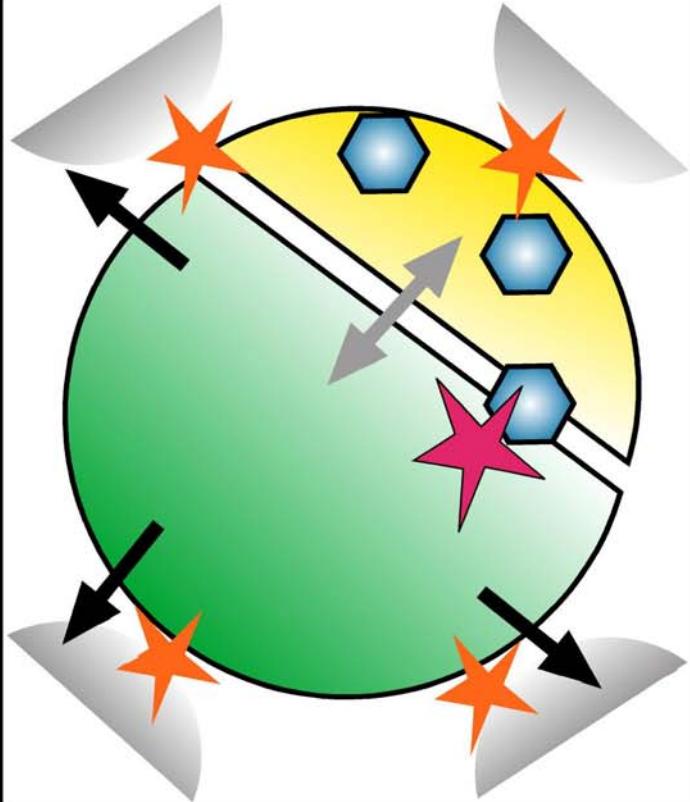
- Vorrangige Bedeutung der Betroffenenbeteiligung
- Dezentralisierung von Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen
 - Einführung des *Orçamento Participativo*
- Festsetzung prioritärer Handlungsbereiche auf Stadtteilebene
- Transparenz öffentlicher Investitionen
- Ausgleich innerstädtischer Disparitäten

IV

Fazit: Ein Szenarienmodell der Stadtentwicklung

Hat Nachhaltigkeit eine Chance?

Szenarien der Stadtentwicklung I

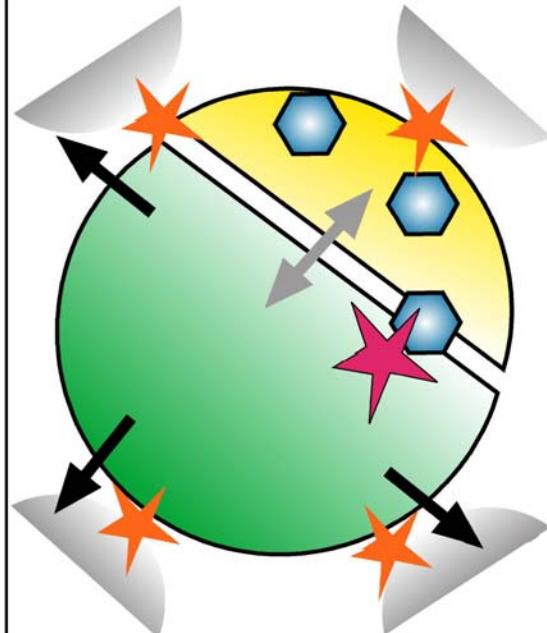


Szenario I: Die fragmentierte Stadt

- Zunehmende Desintegration
- Expansion informeller Siedlungen und Wirtschaft
- Abschottung der Privilegierten
- Zunahme sozioökonomischen und ökologischen Konfliktpotentials
- Steigende Verwundbarkeit
- Verlust der Regierbarkeit
- Verstärkte Stadt-Land-Gegensätze und sozioökonomische Disparitäten
- Zunahme von Desorganisation, Destabilisierung

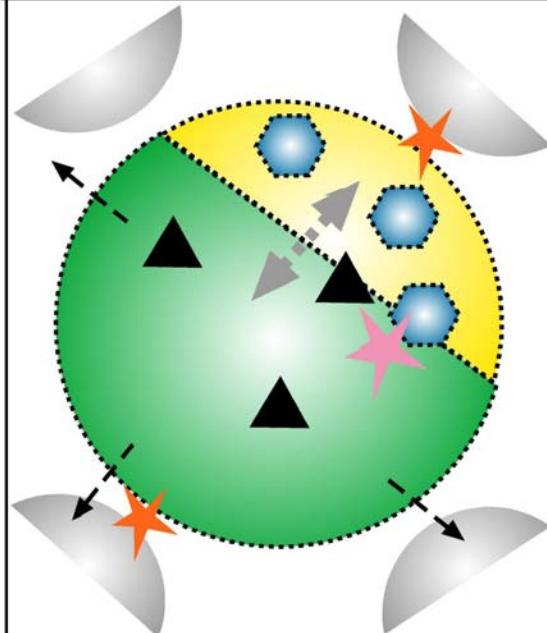


Szenarien der Stadtentwicklung II



Szenario I: Die fragmentierte Stadt

- Zunehmende Desintegration
- Expansion informeller Siedlungen und Wirtschaft
- Abschottung der Privilegierten
- Zunahme sozioökonomischen und ökologischen Konfliktpotentials
- Steigende Verwundbarkeit
- Verlust der Regierbarkeit
- Verstärkte Stadt-Land-Gegensätze und sozioökonomische Disparitäten
- Zunahme von Desorganisation, Destabilisierung



Szenario II: Die korrigierende Stadt

- Verlangsamtes Stadtwachstum
- Persistenz sozioökonomischer und ökologischer Konflikte
- Schaffung von Identifikation und Problembewußtsein
- Integrationsversuche der Informalität
- Größere Spielräume für Bewältigungsstrategien der verwundbaren Gruppen
- Suche nach lokal angepaßten Lösungen
- Orientierung an *best practices* (Einzelprojekte der Stadterneuerung)

Szenarien der Stadtentwicklung III

	<p>Szenario I: Die fragmentierte Stadt</p> <ul style="list-style-type: none">- Zunehmende Desintegration- Expansion informeller Siedlungen und Wirtschaft- Abschottung der Privilegierten- Zunahme sozioökonomischen und ökologischen Konfliktpotentials- Steigende Verwundbarkeit- Verlust der Regierbarkeit- Verstärkte Stadt-Land-Gegensätze und sozioökonomische Disparitäten- Zunahme von Desorganisation, Destabilisierung
	<p>Szenario II: Die korrigierende Stadt</p> <ul style="list-style-type: none">- Verlangsamtes Stadtwachstum- Persistenz sozioökonomischer und ökologischer Konflikte- Schaffung von Identifikation und Problembewußtsein- Integrationsversuche der Informalität- Größere Spielräume für Bewältigungsstrategien der verwundbaren Gruppen- Suche nach lokal angepaßten Lösungen- Orientierung an <i>best practices</i> (Einzelprojekte der Stadterneuerung)
	<p>Szenario III: Die (re-)integrierende Stadt</p> <ul style="list-style-type: none">- Kontrolle von Stadtwachstum und Flächennutzung- Abbau der Barrieren zwischen formeller und informeller Stadt (z.B. Regulierung)- Partizipation durch Strategien des <i>enablement</i> und <i>empowerment</i>- <i>Good urban governance</i>, Integration der Privatwirtschaft- Soziale Integration und Disparitätenausgleich- Reduktion sozioökonomischer und ökologischer Konfliktpotentielle- Stadt-Land-Ausgleich, Dekonzentration und echte Dezentralisierung

Nachhaltige Stadtentwicklung in Megastädten Utopie oder mögliche Realität?

Notwendigkeiten / Chancen

- Verlangsamung des Stadtwachstums
- Stärkung lokaler Handlungsspielräume
- Neue Politikansätze (*best practices*)
- Nutzung zivilgesellschaftlicher Potentiale
- Förderung von Umweltbewusstsein

Schaffung einer neuen „politischen Kultur“

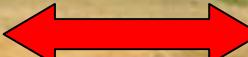
Nachhaltige
Stadtentwicklung

Hindernisse

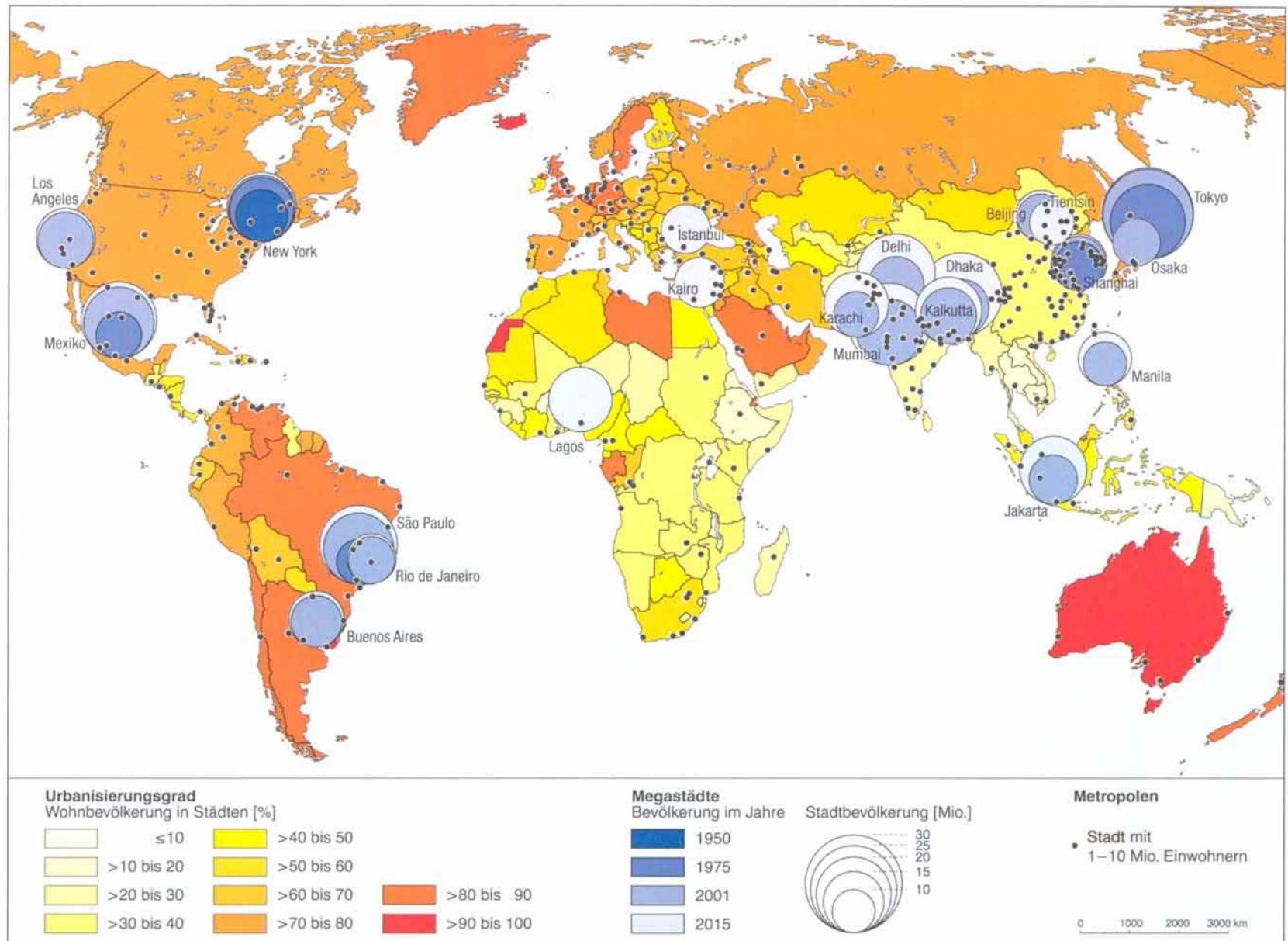
- Sozialräumliche Fragmentierung
- Krise der öffentlichen Haushalte
- Klientelistische Strukturen
- Zunahme innerstädtischer Interessenkonflikte

Persistenz bisheriger Entwicklungs muster

Fragmentierte
Stadtentwicklung



Weltweite Verstädterung und Megacities



Quelle: Coy, Kraas 2003

Stadtzukünfte in der Dritten Welt zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Übergeordnete Rahmenbedingungen
Globalisierung - Neoliberalismus

HABITAT II und Folgeprozeß (Urban 21, Istanbul +5)

- Dezentralisierung
- Stärkung der Kommunen
- Good urban governance
- Enablement, Partizipation
- (Internationale) Partnerschaft
- Best practices

- Basisinfrastrukturen
- Unterstützung der verwundbaren Gruppen
- Regulierung der "informellen Stadt"
- Stärkung der Rolle der Frauen

Nachhaltige Siedlungs-entwicklung

Ziele

Angemessener Wohnraum für alle

Limitationen der Konzepte und ihrer Umsetzung

- Lokale Bedingungen für nachhaltige Entwicklung
- Geringe Bereitschaft zu Dezentralisierung
- Begrenzte Handlungsspielräume und Finanzkrise der Kommunen
- Fehlende "Planungskultur"
 - Überbürokratisierung
- Klientelismus, Korruption
- Geringes Sozial- und Umweltbewußtsein
- Kurzfristiges Denken
- Zu wenig internationale Kooperation

Stadtwachstum - Fragmentierung
Lokale Rahmenbedingungen

Martin Coy 2001

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Problemanalyse

Welche Probleme sind von zentraler Bedeutung in Megastädten, die nachhaltiger Stadtentwicklung entgegenlaufen ?

Aktuell beobachtbare Prozesse in den Megastädten der Dritten Welt sind ausuferndes unkontrollierbares Flächen- und Bevölkerungswachstum, sozialräumliche Fragmentierung und Wachstum der informellen Stadt sowie Globalisierungseinflüsse, die lokale Politikansätze ‚aushebeln‘.

Lokale Probleme, die in Megastädten beobachtbar sind, (besonders Verarmungsprozesse) haben häufig Ursachen auf globaler Ebene und entziehen sich damit lokalen Lösungsstrategien.

Unter den PolitikerInnen (besonders auf lokaler Ebene) besteht ein falsches Verständnis von Politik, das sich in einer mangelhaften Transparenz politischer Entscheidungsprozesse, in Demokratiedefiziten und mangelnder Basisnähe äußert.

Macht und Partizipation sind sehr ungleich verteilt.

Die zunehmende Mobilität sowie wachsende Fragmentierungsprozesse verhindern die Bildung einer lokalen Identität.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Umsetzungsdefizite - Hindernisse

Welche Faktoren und Prozesse verhindern die Umsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung ?

Nachhaltigkeit ist kein Begriff, der leicht zu definieren ist. Als holistisches Konzept muss er zwar alle Lebensbereiche umfassen. Die Mischung der einzelnen Bereiche muss aber für jeden lokalen Kontext neu definiert werden. Darüber hinaus unterliegt der Begriff einem zeitlichen Wandel. Außerdem arbeiten die einzelnen beteiligten Akteursgruppen im Implementierungsprozess mit unterschiedlichen Interpretationen des Begriffes Nachhaltigkeit.

Dadurch ist Nachhaltigkeit sehr schwer operationalisierbar.

Eine Politik mit dem Ziel der Nachhaltigkeit steht im Konflikt mit den bestehenden Machtstrukturen. Ihre Umsetzung hängt auch ab von einzelnen Persönlichkeiten, die diese Politik vertreten und durchsetzen. Außerdem müsste diese Politik langfristig angelegt sein. Die Politikpraxis ist aber auf Erfolge innerhalb einer Legislaturperiode ausgelegt. Auch die Festlegung von Indikatoren zur Messung von Nachhaltigkeit geschieht nicht im machtfreien Raum (Was wird gemessen ? Wie wird gemessen ? Wozu wird gemessen).

Nachhaltigkeit ist kein Begriff, der politisch neutral umsetzbar ist.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Umsetzungsdefizite - Hindernisse

Welche Faktoren und Prozesse verhindern die Umsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung ?

Die rasanten Verstädterungsprozesse (z.B. verursacht durch ein hohes Bevölkerungswachstum) erschweren die Konzipierung und Umsetzung von nachhaltiger Stadtentwicklung.

Der ungleiche Zugang zu Ressourcen verhindert die Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen. Insbesondere durch Armut und mangelndes Kapital auf lokaler Ebene fehlen Ressourcen, um sie für Bemühungen um Nachhaltigkeit einzusetzen. Auch der ungleiche Zugang zu Land (Eigentum, Pacht etc.) bildet eine Hürde in der Umsetzung.

Die mangelnde Bildung besonders der armen Bevölkerungsgruppen verhindert, dass diese sich an den Nachhaltigkeitsdiskussionen gleichberechtigt beteiligen können. Diese Situation resultiert in der Regel aus ihren mangelnden Artikulationsmöglichkeiten sowie aus einem Informationsdefizit der Akteure über den Problemdruck und über mögliche Lösungsansätze. Außerdem erschwert ein niedriges Bildungsniveau die Sensibilisierung der Bevölkerung für Nachhaltigkeitsfragen.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Umsetzungsdefizite - Hindernisse

Welche Faktoren und Prozesse verhindern die Umsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung ?

Im politisch-administrativen Bereich bestehen besonders große Defizite, die die Umsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung verhindern.

Die fehlende Problemlösungskompetenz hängt mit der mangelnden Kompetenz in Politikmanagement, Verwaltung und Marketing zusammen. Auch rechtliche Defizite spielen dabei eine wichtige Rolle.

Die zunehmende Finanzkrise der öffentlichen Haushalte macht eine auf Langfristigkeit und sozioökonomischen Ausgleich ausgerichtete Politik unmöglich.

Korruption einerseits und die Dominanz von Partikularinteressen innerhalb Der politischen Eliten andererseits entziehen der politische Ebene als Umsetzungsinstanz nachhaltiger Politik die Handlungsfähigkeit.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Handlungsfelder - Lösungsansätze

In welchen Bereichen und wie sollte prioritär eingegriffen werden, um nachhaltige Stadtentwicklung umzusetzen ?

Allgemeiner Handlungsbedarf besteht in folgenden Bereichen:

Die Informations- und Kommunikationsstrukturen hinsichtlich der Konzeption und Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen sollten verbessert werden.

Auf allen Ebenen der Politik sollte der Erfahrungsaustausch intensiviert werden. Es sollten dabei vor allem Dreieckspartnerschaften Nord – Süd – Süd gebildet werden, die zu einem gegenseitigen Lernprozess (in alle Richtungen) beitragen.

Capacity-Building und die Verbesserung des human capital sollte einen wichtigen Bestandteil von Nachhaltigkeitspolitiken bilden.

Instrumente von Evaluierung, Controling und Monitoring sollten für alle politischen Ebenen und Bereiche entwickelt werden.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Handlungsfelder - Lösungsansätze

In welchen Bereichen und wie sollte prioritär eingegriffen werden, um nachhaltige Stadtentwicklung umzusetzen ?

Auf *internationaler bzw. globaler Ebene* sollten folgende Bereiche besondere Beachtung finden:

Die UNO als globale politisch (demokratisch) legitimierte Institution sollte reformiert und gestärkt werden.

Es sollten auf internationaler Ebene unabhängige Medien als Kontrollinstanz gebildet werden.

Globale Prozesse sollten immer auf ihre Wirkung auf die lokale Ebene analysiert und im Sinne der Nachhaltigkeit gesteuert werden.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Handlungsfelder - Lösungsansätze

In welchen Bereichen und wie sollte prioritär eingegriffen werden, um nachhaltige Stadtentwicklung umzusetzen ?

Auf *lokaler Ebene* stehen folgende Handlungsfelder im Vordergrund des Interesses:

Handlungsfelder und Leitbilder nachhaltiger Stadtentwicklung müssen auf den lokalen Kontext angepasst, analysiert und definiert werden.

Armutsbekämpfung sollte eines der vorrangigen Ziele sein.

Frauenförderung sollte nach wie vor zu den Prioritäten zählen.

Die Bevölkerung sollte zu aktiver Beteiligung in der Politik sowie in ehrenamtlichen Tätigkeiten im Sinne einer Bürgergesellschaft (U. Beck) motiviert werden.

Bestehende Risiken in Megastädten (Naturkatastrophen, Industrieunfälle etc.) sollten durch entsprechende Präventionsmaßnahmen abgedeckt werden.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Politische Empfehlungen – Forderungen

Welche politischen Prioritäten und Strategien können konkret für Megastädte definiert werden ?

Partnerschaften für gegenseitiges Lernen können besonders in folgenden Bereichen gefördert werden:

Zur Capacity-Building sollten Partnerschaften Nord – Süd – Süd einen gleichberechtigten Austausch ermöglichen. Darüber hinaus sollte dieses politische Konzept der ‚Lernpartnerschaften‘ als fester Bestandteil in die Ausbildung aller Verwaltungsmitglieder eingebunden sein. Der Erfahrungsaustausch kann im Bereich kommunaler Partnerschaften (Städtepartnerschaften) besonders fruchtbar sein. Aber auch internationale Tagungen und Konferenzen, wenn sie vermehrt in Ländern der Dritten Welt abgehalten werden, können zu diesem gleichberechtigten Austausch beitragen.

Durch Anreizsysteme sowie politische Anerkennung und Würdigung kann ehrenamtlicher Tätigkeit gefördert werden.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Politische Empfehlungen – Forderungen

Welche politischen Prioritäten und Strategien können konkret für Megastädte definiert werden ?

Für die ‚informelle Stadt‘ sollten spezifische Konzepte erarbeitet werden, die sich in folgenden Politikbereichen konzentrieren:

Im Bereich der Konzeption und Definition nachhaltiger Stadtentwicklung sollte mit der Bevölkerung ein gemeinsames Verständnis von Nachhaltigkeit erarbeitet werden. Es sollten bestehende Instrumente für diese Ziele genutzt und angewendet werden. Dafür ist nicht die Präsentation fertiger Maßnahmensets sondern vielmehr eine konzeptionelle Politikberatung notwendig.

Risikomanagement ist für die Gebiete der ‚informellen Stadt‘ von besonders großer Bedeutung. Neben wirksamen Präventionsmaßnahmen sollten hier vor allem die Einführung von Sicherheitsstandards sowie die vernünftige Flächennutzungsplanung im Vordergrund stehen.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Politische Empfehlungen – Forderungen

Welche politischen Prioritäten und Strategien können konkret für Megastädte definiert werden ?

Für eine *effiziente Verwaltung* sind folgende Bereiche von hoher Relevanz:

Für die Verbesserung der Bürgerbeteiligung sollten offene transparente moderierte Verfahren der Planung entwickelt werden, damit die Bürgerbeteiligung weit über die bloße Konsultation der Bevölkerung hinaus geht. Dazu sollte die öffentliche Verwaltung für die Bürgerbeteiligung sensibilisiert und das Demokratieverständnis verbessert werden.

Die Einführung einer Bezirksebene ist als Maßnahme fragwürdig. Einerseits könnte dies zwar im Sinne von Dezentralisierung zu mehr Bürgernähe und Bürgerbeteiligung führen, jedoch besteht die Gefahr, die bestehende Fragmentierung der Stadt zu zementieren, die politischen Institutionen durch Zersplitterung zu schwächen und Partikularinteressen von einzelnen Vierteln durch mangelnde Koordination auf dem gesamtstädtischen Niveau zu befördern.

Für die Privatwirtschaft sollten Anreize geschaffen werden, damit sie sich für die nachhaltige Stadtentwicklung einsetzt. Neben der Förderung von PPP sollten wirtschaftliche Anreize wie beispielsweise Zertifizierungen, aber auch neue Steuersysteme eingeführt werden.

AG 2 - Nachhaltigkeitsmodelle

Politische Empfehlungen – Forderungen

Welche politischen Prioritäten und Strategien können konkret für Megastädte definiert werden ?

Für eine *Verbesserung der Projektkoordination und –vernetzung* sollten folgende Bereiche als prioritäre Handlungsfelder angesehen werden:

Die Konkurrenzsituation zwischen Organisationen der Entwicklungs-zusammenarbeit auf nationaler und auf internationaler Ebene sollte aufgehoben werden.

Die Aktivitäten lokaler, regionaler und nationaler Politik innerhalb der Entwicklungsländer sollten koordiniert und aufeinander abgestimmt werden.

Die Entwicklungszusammenarbeit sollte demokratisiert werden, indem die Empfängerländer mehr Macht bei der Definition der Prioritäten erhalten.

Megacities, Developing Cities and Sustainable Transportation

Keynote Presentation

Innovative Transport Strategies Working Group
25 November 2003

At the International Conference
Megacities III: Action Models and Strategic Solutions

Christopher Zegras
Department of Urban Studies and Planning
Massachusetts Institute of Technology
Cambridge, MA, USA

Developing world cities – a growing phenomenon...

- Urban population in developing world will *double* by 2030
 - 95% of net global population growth
 - 1.94 billion additional people
 - (developed world urban population doubled during 2nd half of 20th Century – adding ½ billion people)
- By 2015, 19 of 23 of the world's cities with >10 million people by 2015

What does this growth mean?

- A back of the envelope mind exercise; assume:
 - 3,000 private vehicle kms/capita in developing cities by 2030¹
 - 10 liters/km private vehicle average fuel consumption
- = ~6 trillion additional private vkms/year by 2030
- = ~600 billion additional liters of gasoline per year (53% greater than today)
- = ~1.9 billion annual tonnes of GHGs (lifecycle CO2-equivalents)

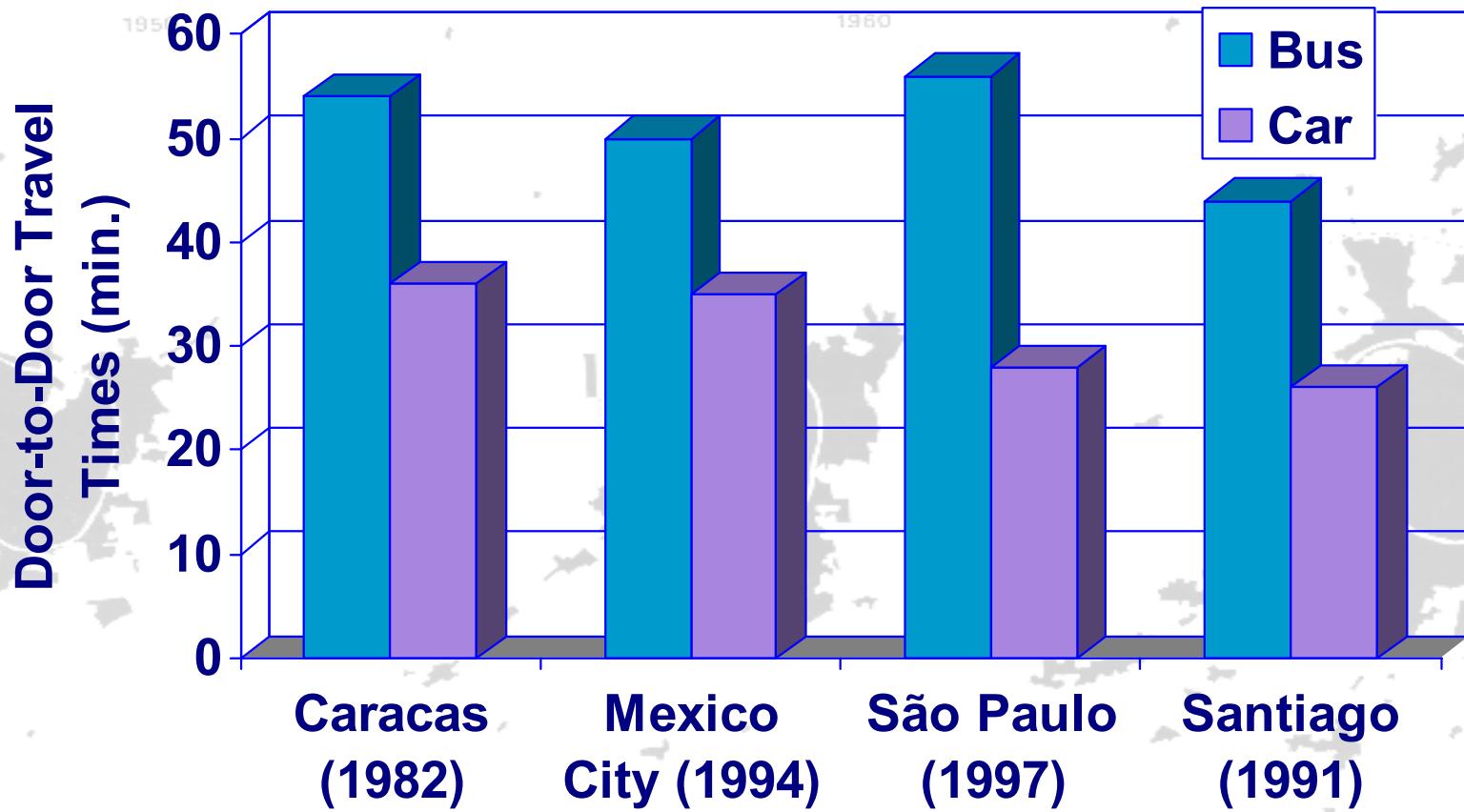
¹ Today: 1848 developing Asia; 4519 Europe; 11,155 US (Kenworthy & Laube, 1999).

Where does the developing world transportation situation stand today?

	Level	Direction
Measures to be increased		
Access to means of mobility	Red	+
Equity of access	Red	?
Appropriate mobility infrastructure	Red	-
Inexpensive freight transportation	Yellow	+
Measures to be reduced		
Congestion	Red	-
"Conventional" emissions	Red	-
Greenhouse gas emissions	Yellow	-
Transportation noise	Red	-
Other environmental impacts	Yellow	-
Disruption of communities	Yellow	-
Transportation-related accidents	Red	-
Transportations' demand for non-renewable energy	Red	=
Transportation-related solid waste	Yellow	?

Sustainability "Scorecard" from WBCSD *Mobility 2001*

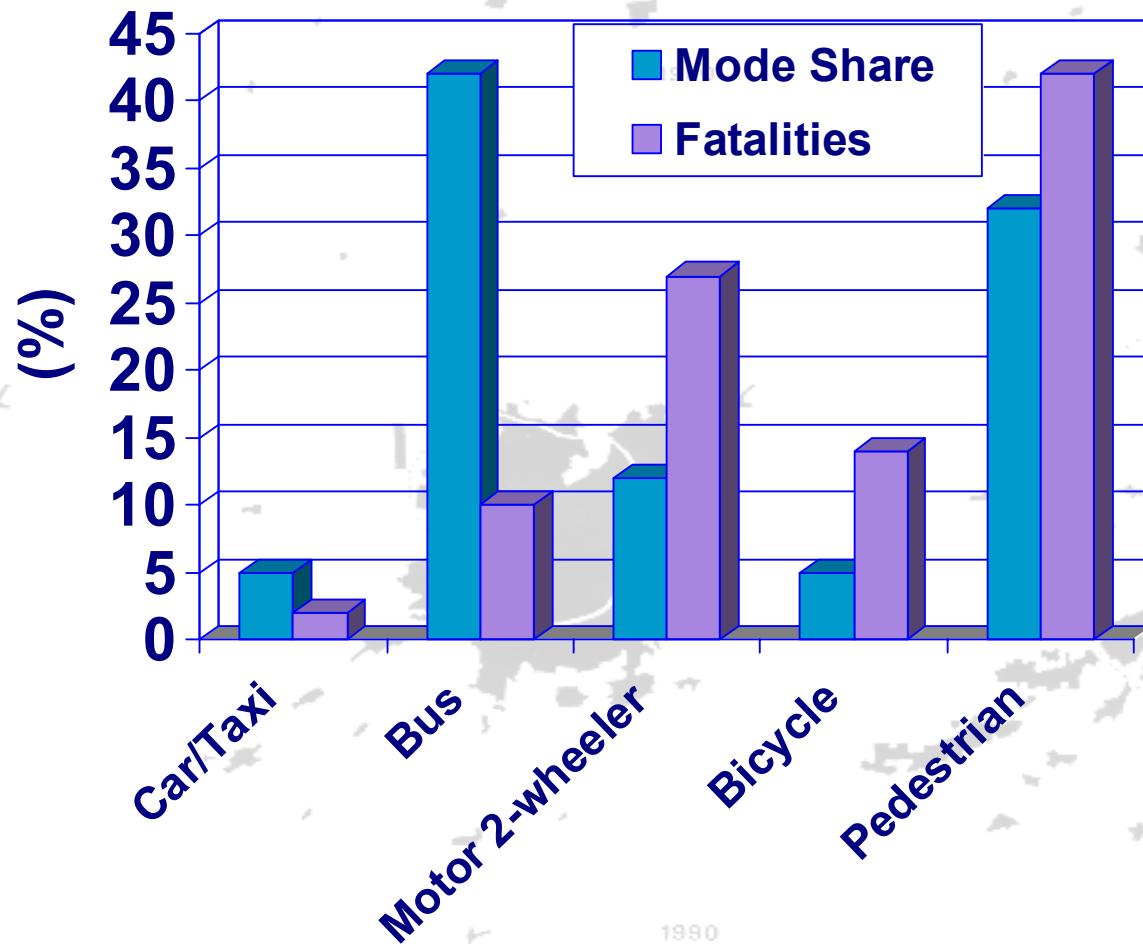
Equity in Access – Travel Times



Sources: SECTRA, 1991; Vasconcellos, 2001.

Equity and Access: Accidents

Delhi, 1994



Source: Mohan & Tiwari, 1999.

Air Pollution

City	Year	CO	HC	NOx	SOx	SPM
Beijing	2000	84	NA	73	NA	NA
Budapest	1987	81	75	57	12	NA
Cochin	1993	70	95	77	NA	NA
Delhi	1987	90	85	59	13	37
Lagos	1988	91	20	62	27	69
Mexico City	1996	99	33	77	21	26*
Santiago	1997	92	46†	71	15	86‡
São Paulo	1990	94	89	92	64	39

*PM10; † Does not include evaporative emissions ‡ PM10, including road dust.

Source: WBCSD, 2001.

What are the most influential drivers?

Urbanization

(Urban population growth)

+

Decentralization

(Urban outgrowth, “sprawl”)

+

Income Growth

=

More people making **more** trips over **greater** distances

Urban Decentralization

	pop/sq km (1960)	pop/sq km (1990)	% chg. (1960-1990)
Tokyo	8,565	7,097	-17%
New York	2,878	2,086	-28%
Paris	6,860	4,614	-33%
London	6,539	4,232	-35%
Detroit	1,970	1,275	-35%
San Francisco-Oakland	1,640	1,602	-2%
Washington	2,046	1,373	-33%
Melbourne	2,028	1,491	-26%
Hamburg	6,827	3,982	-42%
Vienna	9,141	6,830	-25%
Brisbane	2,095	978	-53%
Copenhagen	4,952	3,467	-30%
Amsterdam	9,973	5,591	-44%
Zurich	5,998	4,708	-22%
Frankfurt	8,722	4,661	-47%

Will the developing world follow suit?

Urban Decentralization

■ Shanghai

- 1990-2000: 2 mn people moved from center to periphery
- Center city density 32 times higher than new peripheral developments

■ Mumbai

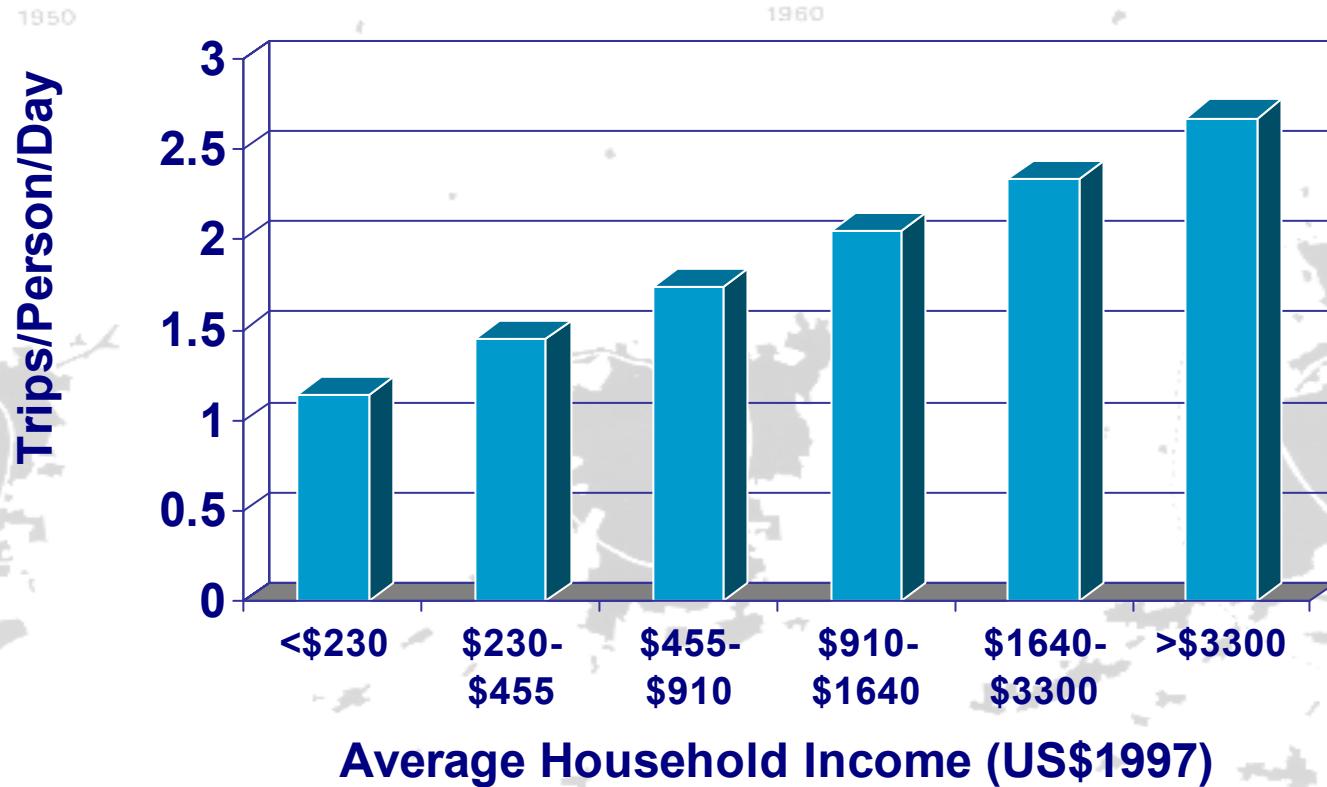
- 1981-2001: Suburbs accounted for 50% of population growth

■ Mexico City

- 1940-1995: the city expands at 1.5 times the population growth rate
- Grows from 13 political jurisdictions to 54

Income and Trip-making

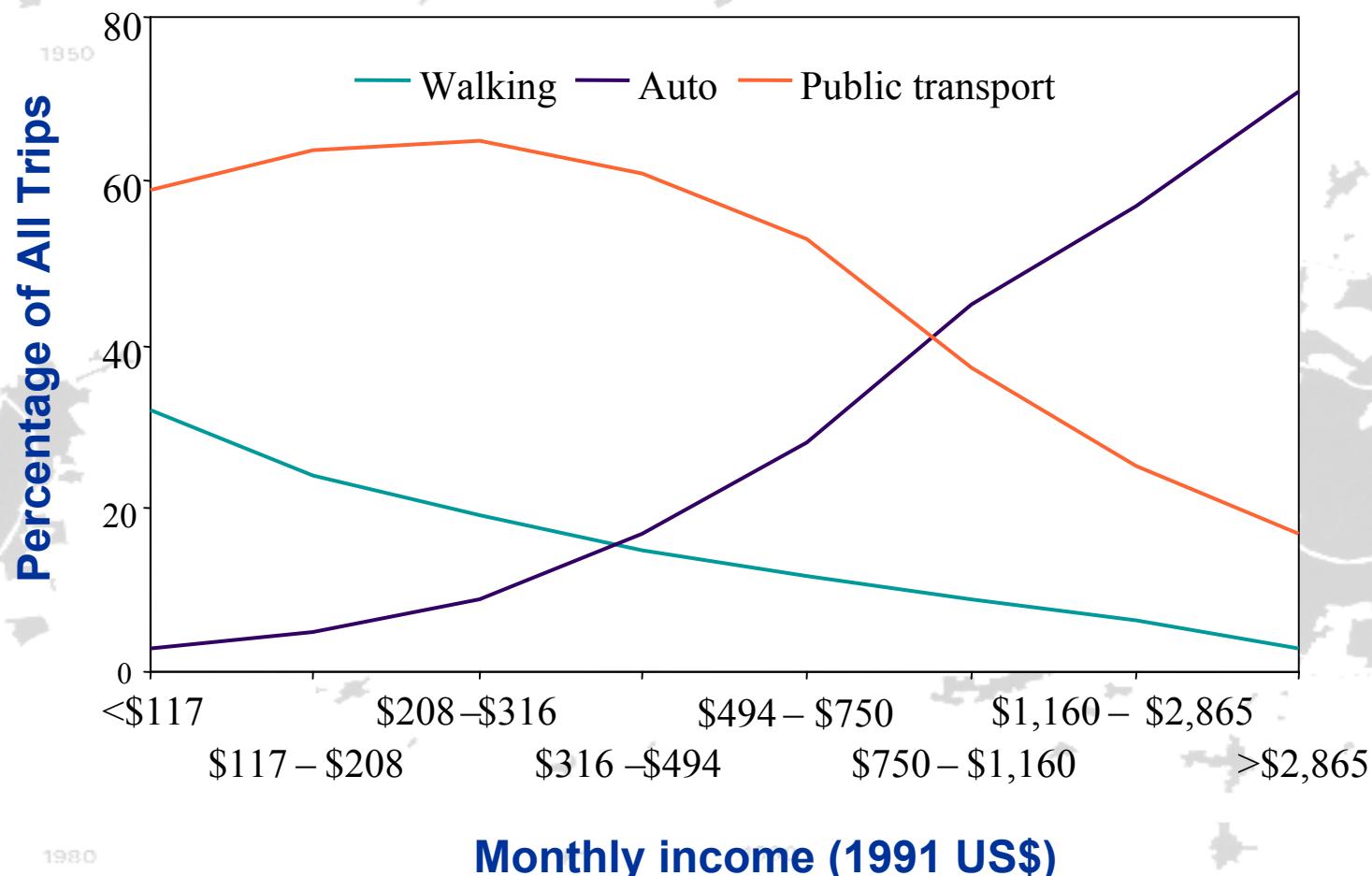
São Paulo, 1997



Source: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 1999.

Income and Mode Choice

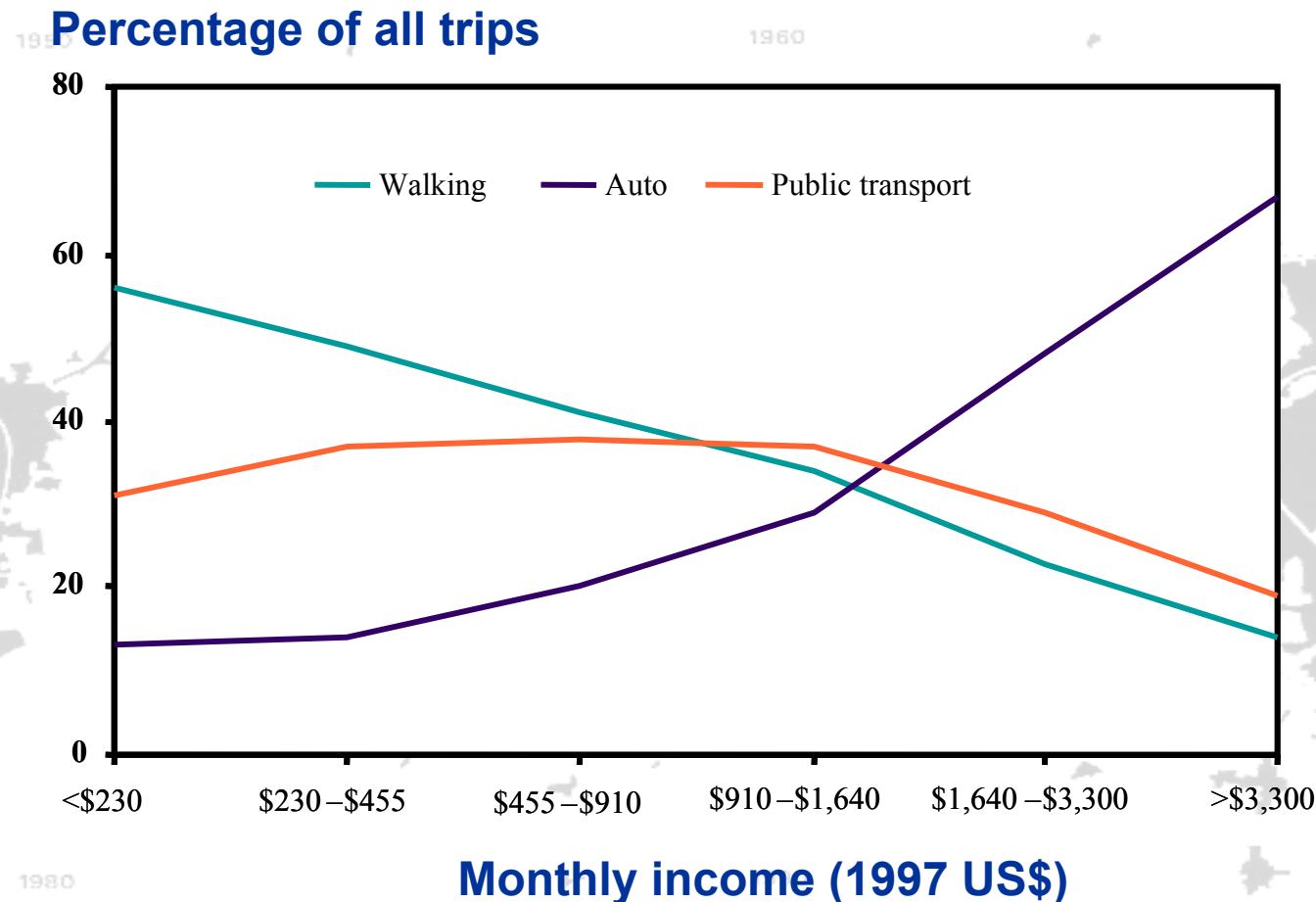
Santiago de Chile, 1991



Source: Sectra, 1991

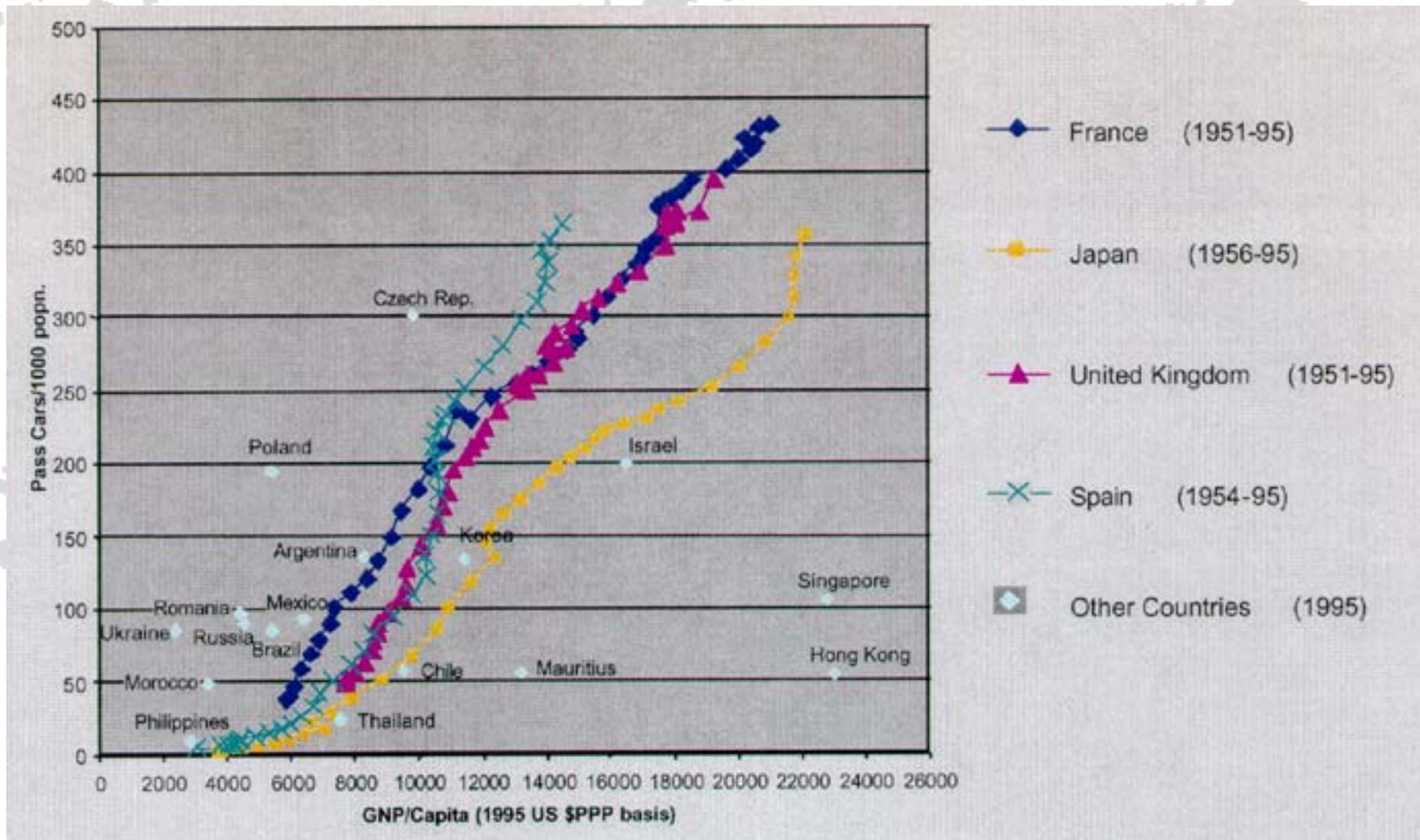
Income and Mode Choice

Sao Paulo, 1997



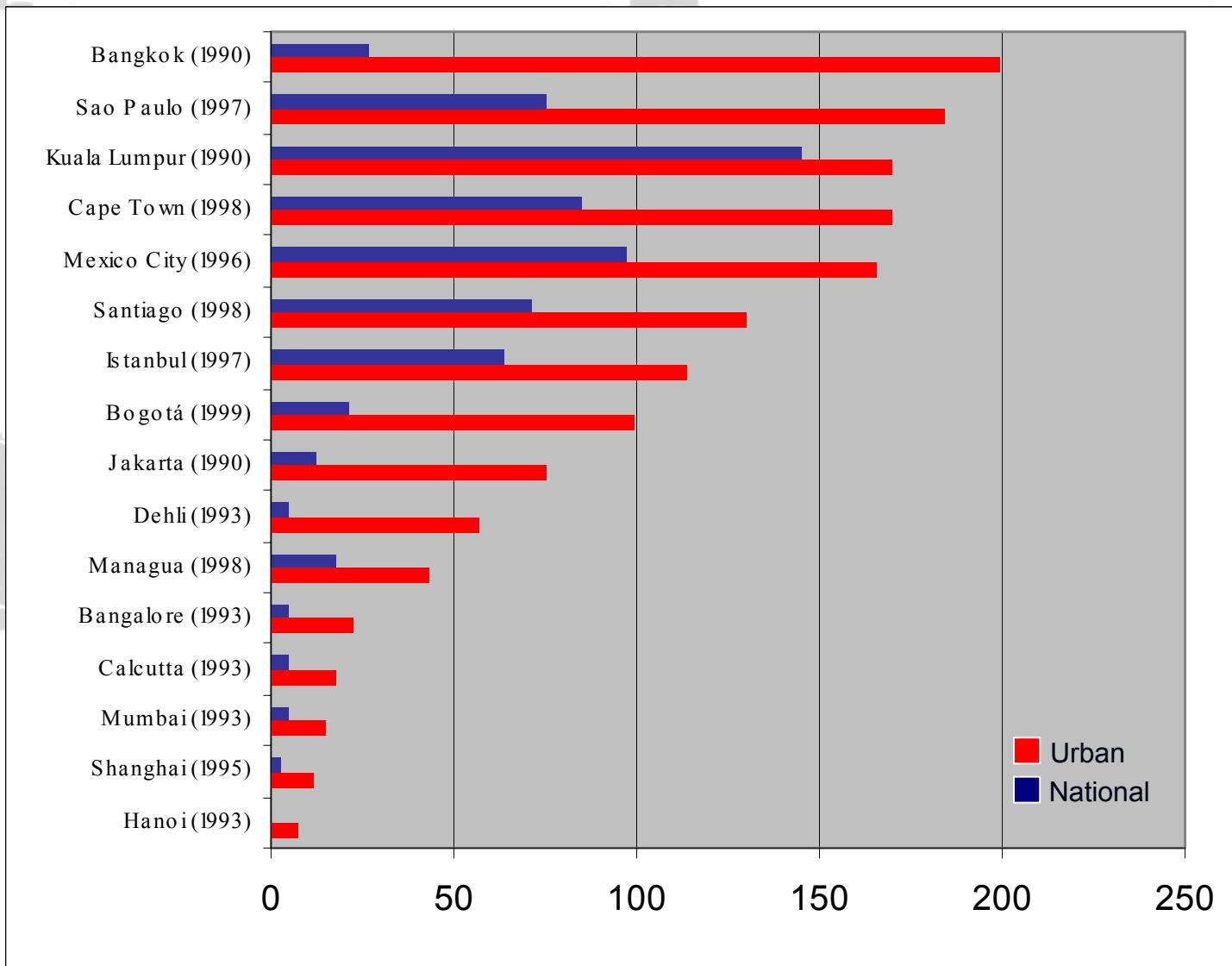
Source: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 1999.

Income & Motorization



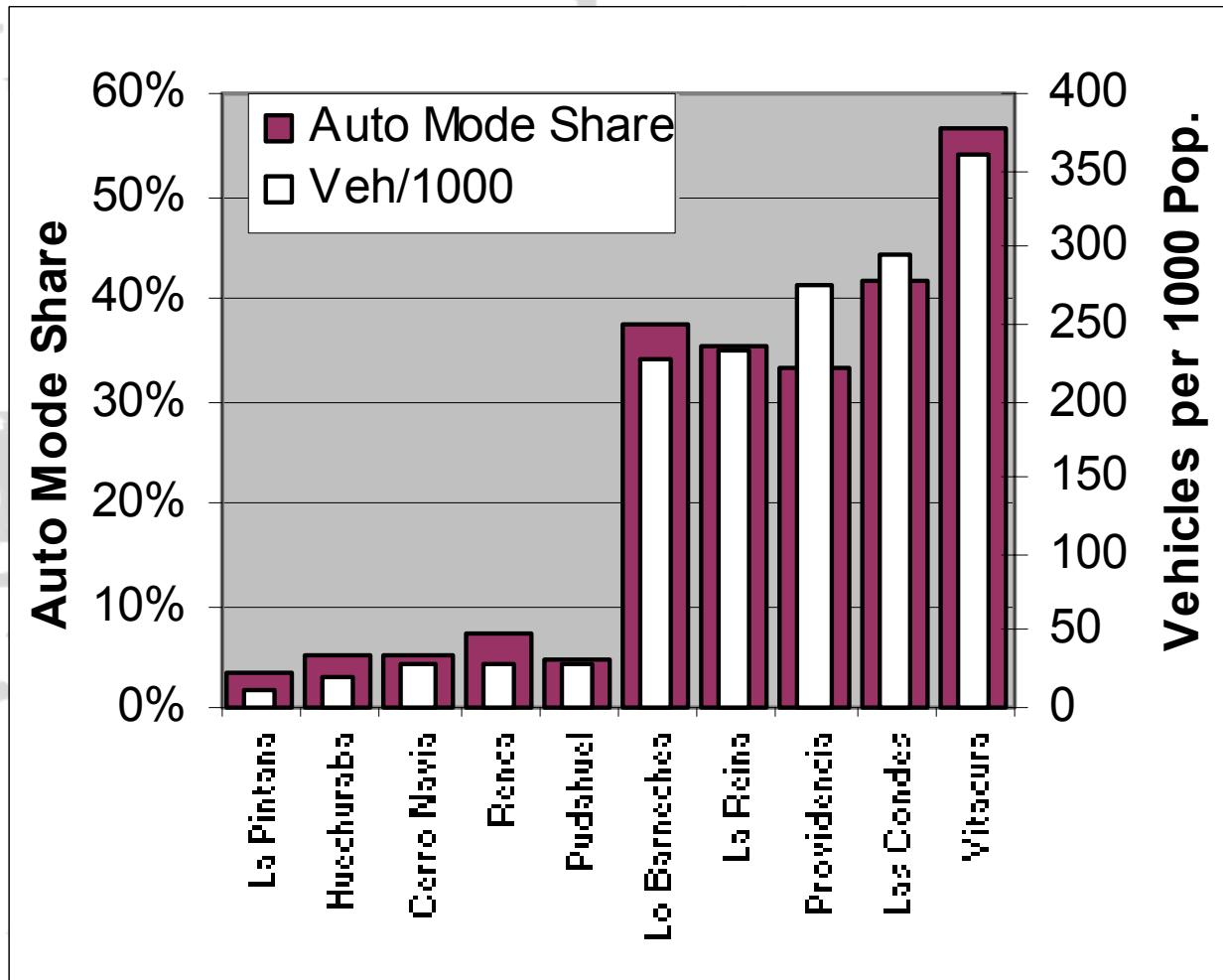
Source: Willoughby, 2000.

Urban v/s National Motorization Rates



Income > Motorization > Mode Share

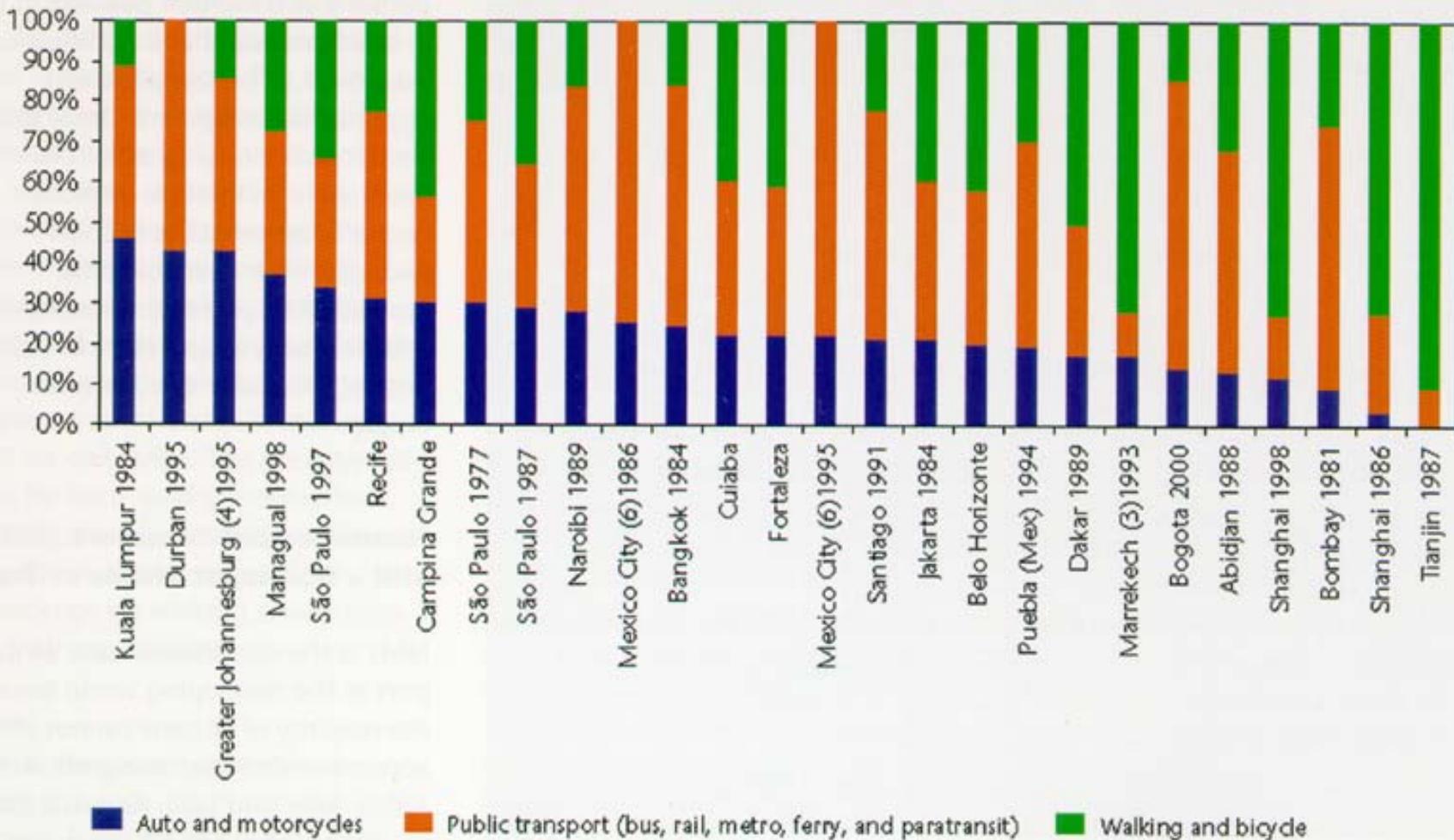
Santiago de Chile, 1991



Source: Sectra, 1991

Still, Non-Auto Travel Dominates

Share of trips



Source: WBCSD, 2001



So, what are the main issues?

- Motorization
- Public Transport Performance
- Infrastructure Maintenance and Development
- Land Development
- Institutions

Motorization

■ Where is the saturation point?

- Absent gross disparities in income distribution or general economic stagnation, all developing countries are far from it.

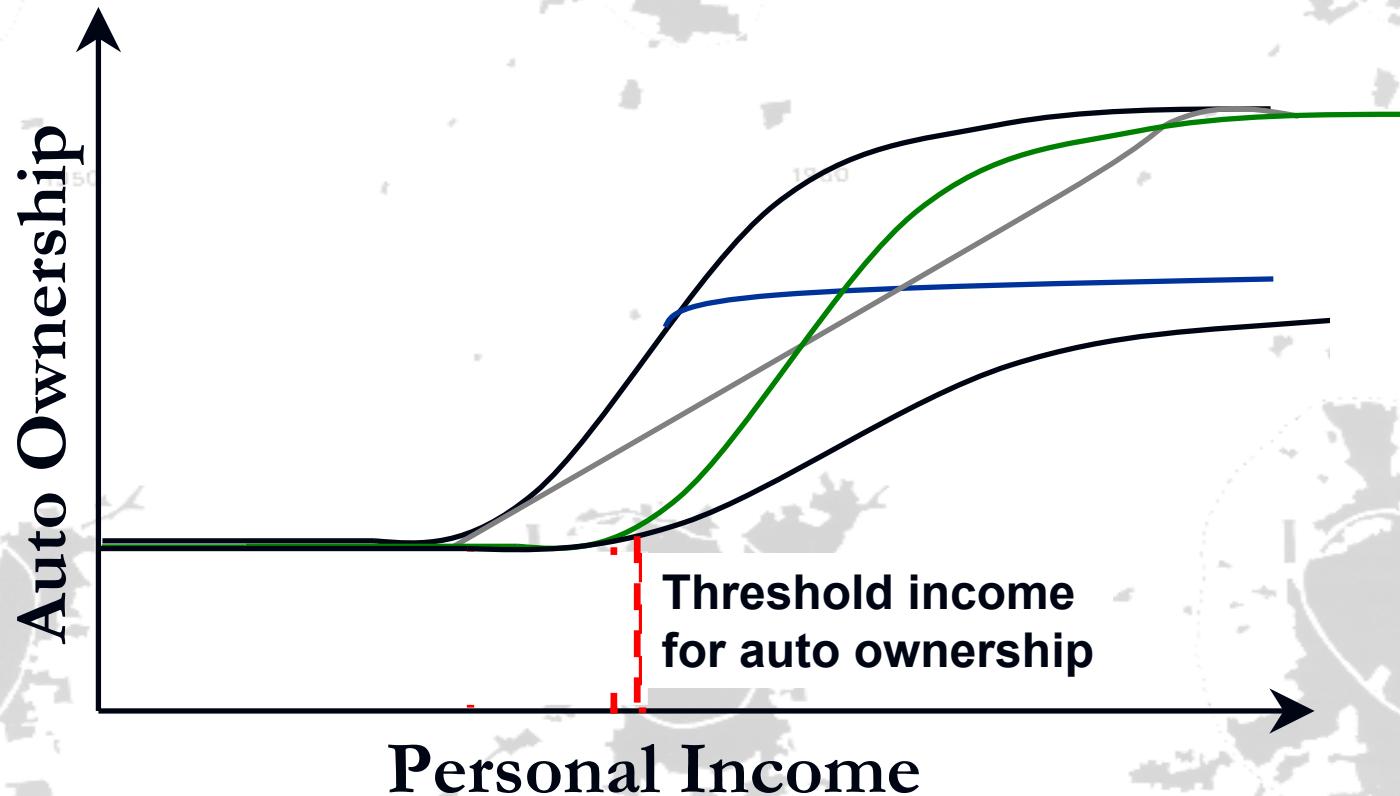
■ Government industrial/trade policy plays important role

- Auto industry (Mexico, India, China, Brazil, Malaysia); trade liberalization and used car imports (Senegal)

■ Will any country lead the way with an “artificial ceiling”?

- i.e., become the “next” Singapore

Motorization – the stylized “S-curve”



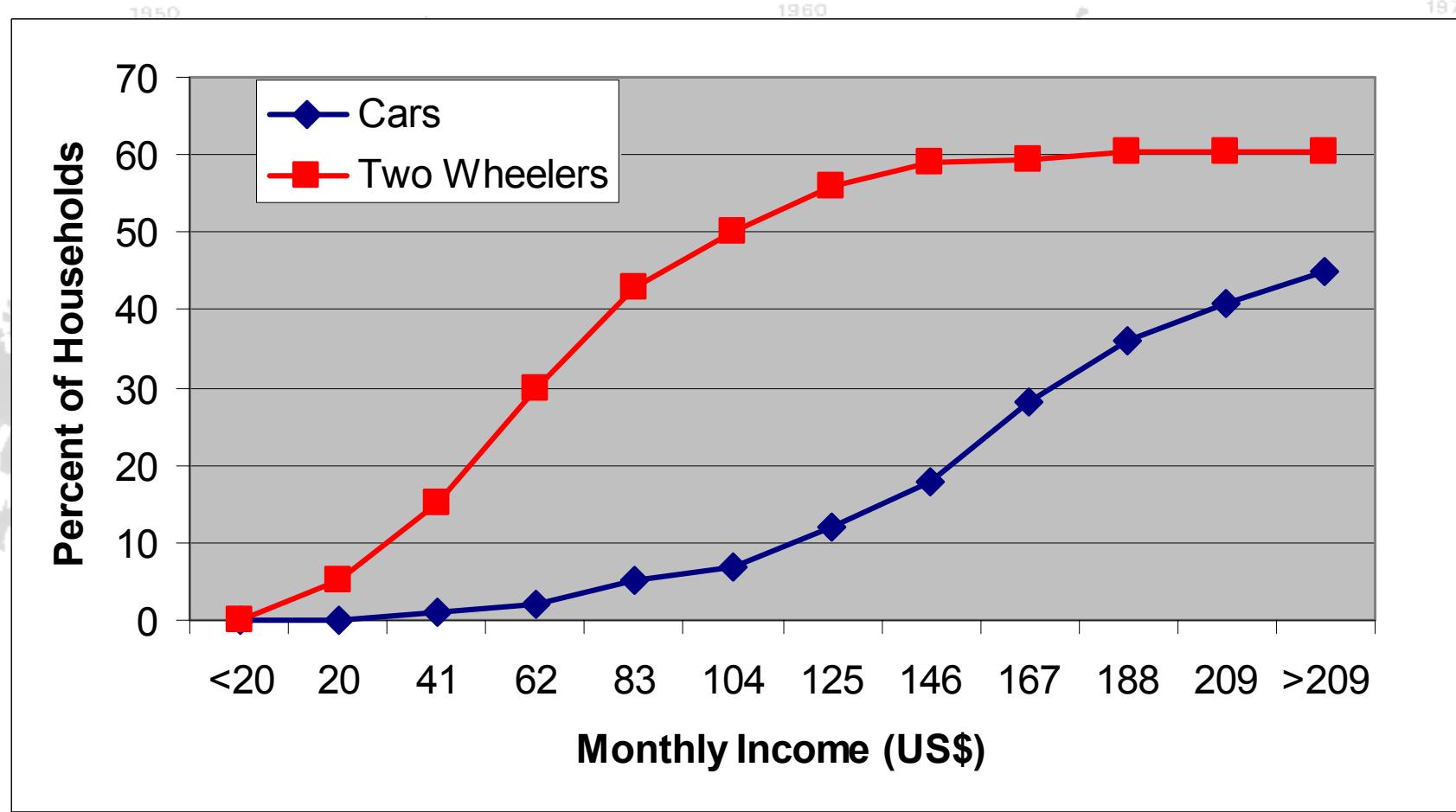
1. Can the S-curve be flattened?
2. Can it be made less steep?
3. Can it be pushed out?
4. Can we do all three?

Motorized Two-Wheelers: Some Key Questions

- Do 2-wheelers extend mobility in regions where they are prevalent?
- Do 2-wheelers accelerate the overall growth of motorization?
- Are 2-wheelers a step toward auto ownership?
- What accounts for the “Two Wheel Culture”?

Two-wheelers: Extending (and “equalizing”) mobility?

Autos and Motorized Two-Wheelers in Chennai, India (1993)



Source: RITES, 1995

What causes the 2-wheeler “culture”?

The “2-Wheel Region” of the world is well defined.

- Asia accounts for more than 75 percent of the world's motorized two-wheelers.
- Of which, 50% are in China, 20% in India.
- *Examples:* 80% of private motor vehicles in Chennai, 64% in Shanghai, 80% in Wuhan, 38% in Kuala Lumpur, but only 10% in Belo Horizonte and few in Mexico City.

Public Transport Performance

The Greatest Obstacle to Mobility in Developing Cities

- Severe system overcrowding
- Heavy congestion on transit routes
- Deteriorated conditions of the vehicles
- High accident rates

Public Transport Downfall: Influencing Factors

- Since the 1980s, Dakar's SOTRAC passengers has declined since by over 20 percent, in spite of a rapidly growing population
 - Rise of the “*car rapide*” and “*Ndiaga Ndiayes*”
- Chennai’s public transport mode share declined by 20 percent in the 25 years preceding 1995.
 - Rise of the 2-Wheelers
- Kuala Lumpur had a 20 percent transit mode share in 1997, decreasing from 35 percent in 1985.
 - Rise of the “National Car”
- In Mexico City, the publicly owned bus system collapsed
 - Rise of the “*Colectivo*”

Source: Author's work carried out for WBCSD *Sustainable Mobility Project*

Public Transport: The Power of “Informality”

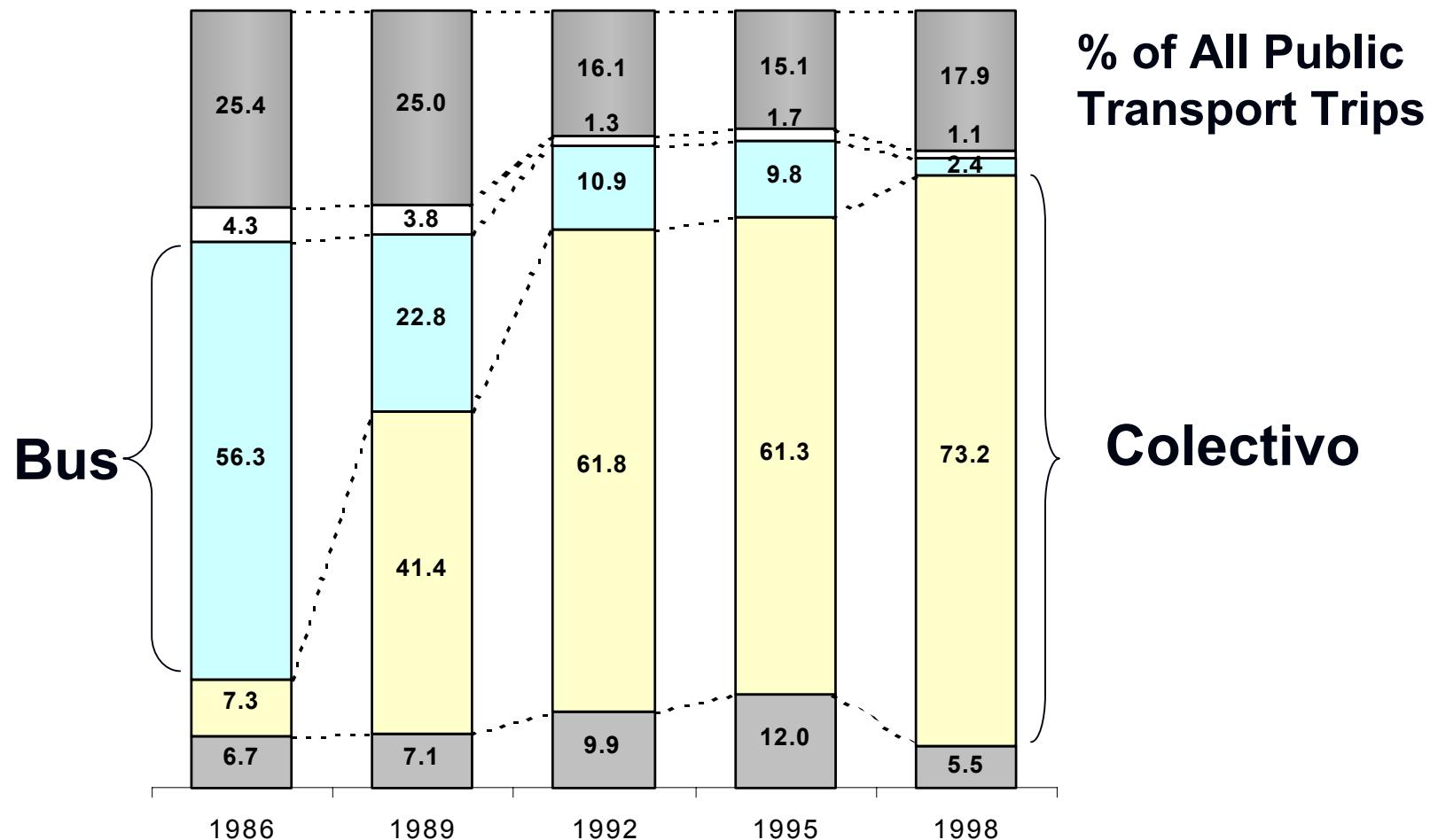
The *Matatu* minibus in Nairobi

	Bus	Matatu	Matatu Advantage
Average wait time (min)	24	14	44%
Average trip time (min)	65	38	42%
Average travel time (min)	90	52	42%
Average fare (\$/km)	0.03	0.02	28%
Average trip speed (km/hr)	13	18	42%
Average travel speed (km/hr)	9	13	41%

Source: Koster and Hop (2000).

Note: Overall average based on AM/PM Peak and Off Peak.

Rise of the Informal Sector: Mexico City



Mexico City's Colectivos



1970

2010

Public Transport: Key Questions

- Can viable, quality public transport service be maintained/enhanced?
(In the face of declining mode share, increasing congestion, deteriorating vehicle fleets, *low purchasing power* of users)
- What is to be done about the informal (“paratransit”) sector? What can be learned from these entrepreneurs?
- Will the bus rapid transit (BRT) “revolution” take hold?
- What is the future role of rail?
- How to achieve system integration?
(Service, fares, modes?)
- What is the influence of public security?
(the Federal District (Mexico City) is planning to require 28,000 microbuses in the city to have panic-buttons installed, with GPS locators by end of 2004)

Congestion



1970

2010

Infrastructure: A Role for the Private Sector?

Urban Road Projects with Private Sector Participation in Asia

	Open	Construction	Planning	Pre-Planning	Abandoned	Total
Bangladesh			1			1
Hong Kong	4	1				5
India			3			3
Indonesia	2	5	3	1		11
Malaysia	2	7	4	4		17
Philippines		2	7			9
Sri Lanka			1			1
Thailand	4	4	2		2	12
Total	12	19	21	5	2	59

Source: ADB, 2000.

As of 2000

- at least 25 urban transport infrastructure projects in operation; implying US\$ 8 billion in capital investments
- Another 25 Under Construction

Source: Menckhoff & Zegras, 1999.

Private Sector & Infrastructure Development: Major Challenges

- Externalities
(role of road pricing, traffic pollution)
- Competing facilities and network performance
- Political patronage (improved or exacerbated?)
- Local private sector development
- Public transport viability (bus rapid transit)
- Poverty (a system for the “haves”?)
- A financial sector capable of delivering
(risks and debt costs; lending horizons; equity requirements)

Land Development

Influencing Factors

■ Brownfields

- Industrial decline, increasing service-orientation of economies worldwide (e.g., Hall & Pfeiffer, 2000)

■ Socio-economic spatial segregation

■ Suburbanization

- Office parks, residences, industries

■ Transportation and telecoms systems

Land Development: Questions

- Can land use be used to influence transportation patterns?
 - Are effects certain?
 - Little theoretically sound empirical work to date in developing country cities
- Can effective management actually occur?
 - Institutional challenges, speed of change
 - Pudong (Shanghai) v/s Navi Mumbai

Institutional Implications

Challenges:

- Dynamics of the system
 - political decentralization, motorization, urban expansion, etc.
- Asymmetry of the players' strength
 - power of the private sector, real estate developers, etc.
- Shortages of human and financial capital
- Weak regulatory frameworks, enforcement mechanisms
- Institutional instability with changes in administrations
- Finance:
 - multiple supplying agents (expansion v/s maintenance, local v/s regional v/s national)
 - unclear budgeting processes, lack of direct user fees, no marginal cost pricing

Institutional Implications

Planning Capabilities

- Data collection, appropriate analytical techniques (including modeling land use-transport-environment), local capability to develop appropriate solutions (a la Curitiba)
- What role for public participation?

Regulatory Capabilities

- Public transportation
 - increasingly in the hands of the private sector – strong and contentious
 - How to effectively capture the power of the entrepreneur (“informal” sector)?
- Infrastructure concessions
 - Establishing a clear legal framework, “rules of the game”
- Land development

Implementation Capabilities

- Pricing, user charges (including congestion pricing)
- Driver licensing and enforcement
- Vehicle Inspection and Maintenance

Role of development assistance?

- World Bank’s recent “Cities on the Move”, Global Environment Facility (GEF), any hope for Clean Development Mechanism (CDM)?

Das Transmilenio-System in Bogotá/Kolumbien - Ein innovativer Beitrag zur Lösung von Mobilitätsproblemen in Megacities der Entwicklungsländer

Dr. Jan Marco Müller

Gliederung

- 1. Einführung: Verkehrsprobleme in Megacities der Entwicklungsländer**
- 2. Das Fallbeispiel Bogotá / Kolumbien**
- 3. Verkehr in Bogotá vor Transmilenio**
- 4. Das Transmilenio-System**
 - 4.1 Entstehungsgeschichte**
 - 4.2 Vorstellung des Systems und seiner Funktionsweise**
 - 4.3 Administrative und finanzielle Rahmenbedingungen**
 - 4.4 Akzeptanz**
 - 4.5 Flankierende Maßnahmen**
- 5. Transmilenio als „Best Practice“-Beispiel**
- 6. Weiterführende Forschungsfragen**

Problemstellung

Megacities in Entwicklungsländern sind geprägt von:

- einem dynamischen Wachstum mit erheblichem Flächenverbrauch bei gleichzeitig hoher Bevölkerungsdichte, auch an der Peripherie (Bogotá: 209 Einw. / km²),**
- einem Verfall innerstädtischer Quartiere durch Abzug der Oberschicht und der hochrangigen Dienstleistungen bei sukzessivem Eindringen unterer sozialer Schichten**
- einer fehlenden Steuerung / Planung der Stadtentwicklung,**
- infrastrukturellen / institutionellen Defiziten (u.a. Verkehr),**
- ökonomischen Problemen (informeller Sektor, Kriminalität),**
- sozialen Konflikten und einer räumlichen Polarisierung von Arm und Reich (u.a. gated communities),**
- kulturellen Problemen (fehlende Identifikation),**
- starken Umweltproblemen (Luft, Gewässer, Lärm)**

Eigenschaften von Verkehrssystemen in Megacities der Entwicklungsländer

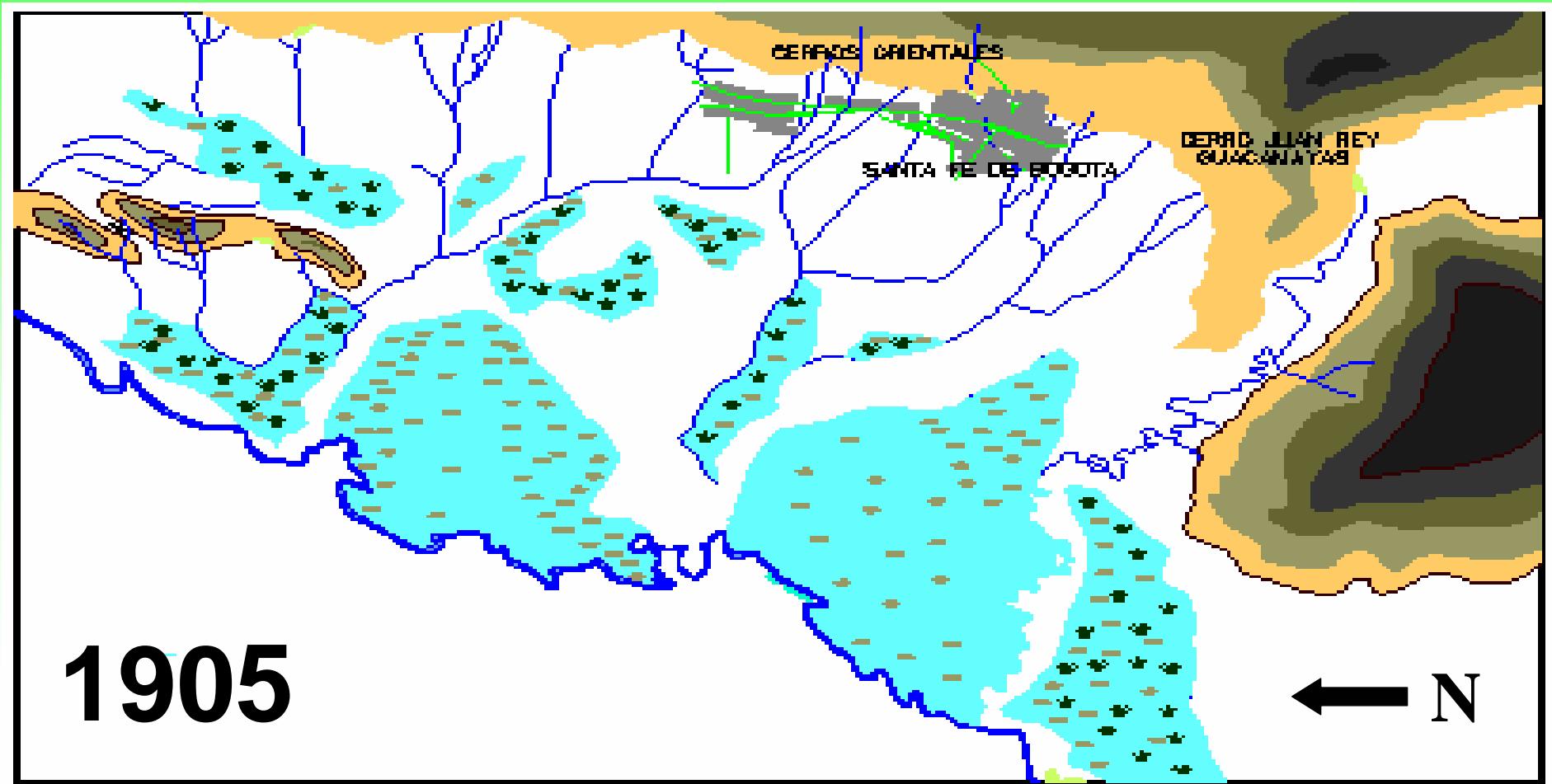
- Entstehung erheblicher Verkehrsvolumina
- Infrastrukturentwicklung kann nicht mit dem städtischen Wachstum Schritt halten
- Verkehrsplanung ist oft nachsorgend, nicht vorausplanend
- Adäquates ÖPNV-Angebot bzw. Massenverkehrsmittel ist vielerorts nicht vorhanden
- Hohe Bedeutung des informellen Sektors
- „Gesetz des Dschungels“ (der Stärkere gewinnt, keine Rücksicht auf Behinderte etc.)
- Administrative Ineffizienz und fehlendes Know-how
- Knappe finanzielle Ressourcen der Kommune
- Erhebliche verkehrsinduzierte Umweltprobleme (v.a. Luft)

Geographische Lage von Bogotá



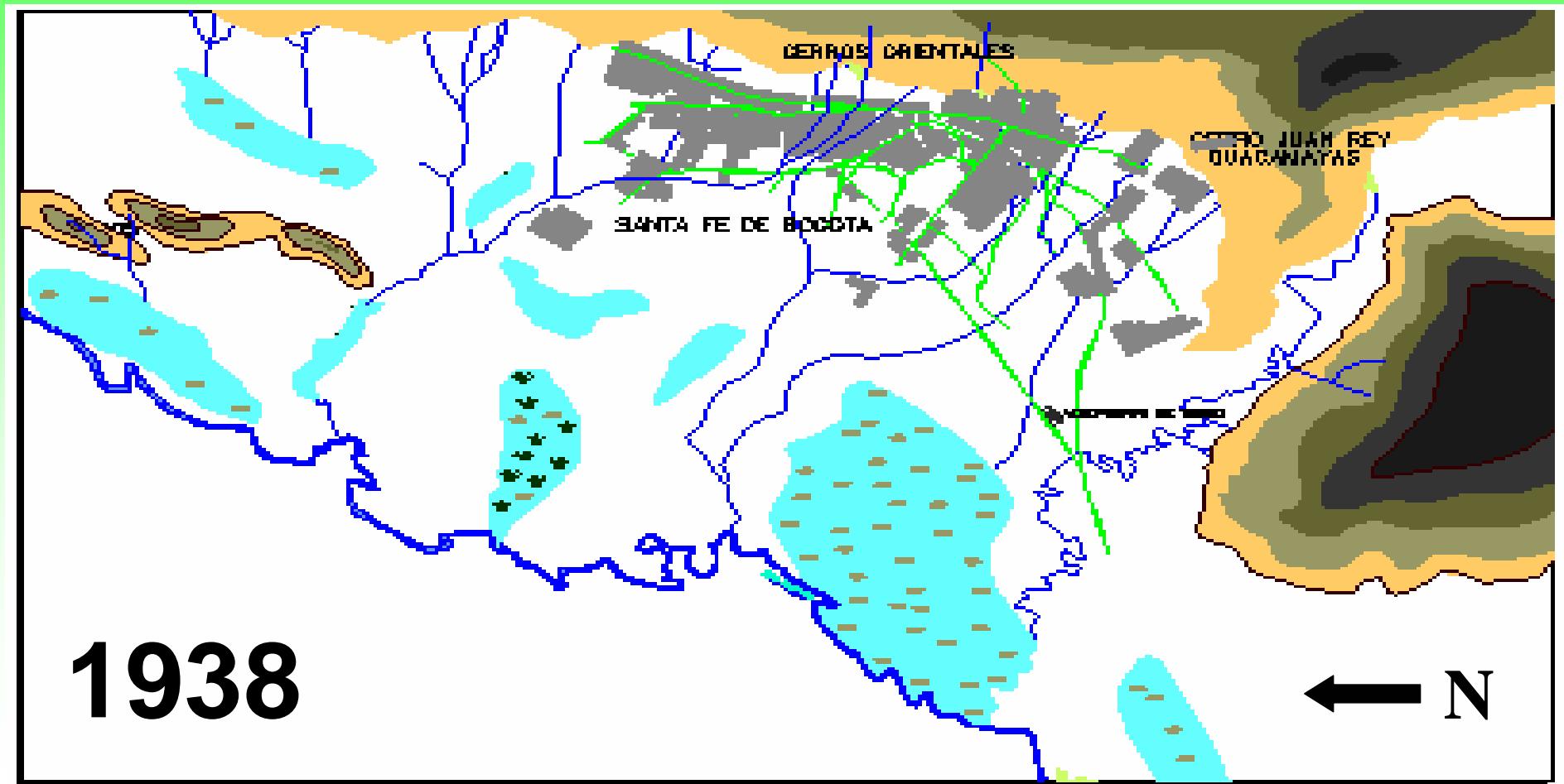
Räumliche Entwicklung von Bogotá

100.000 Einwohner



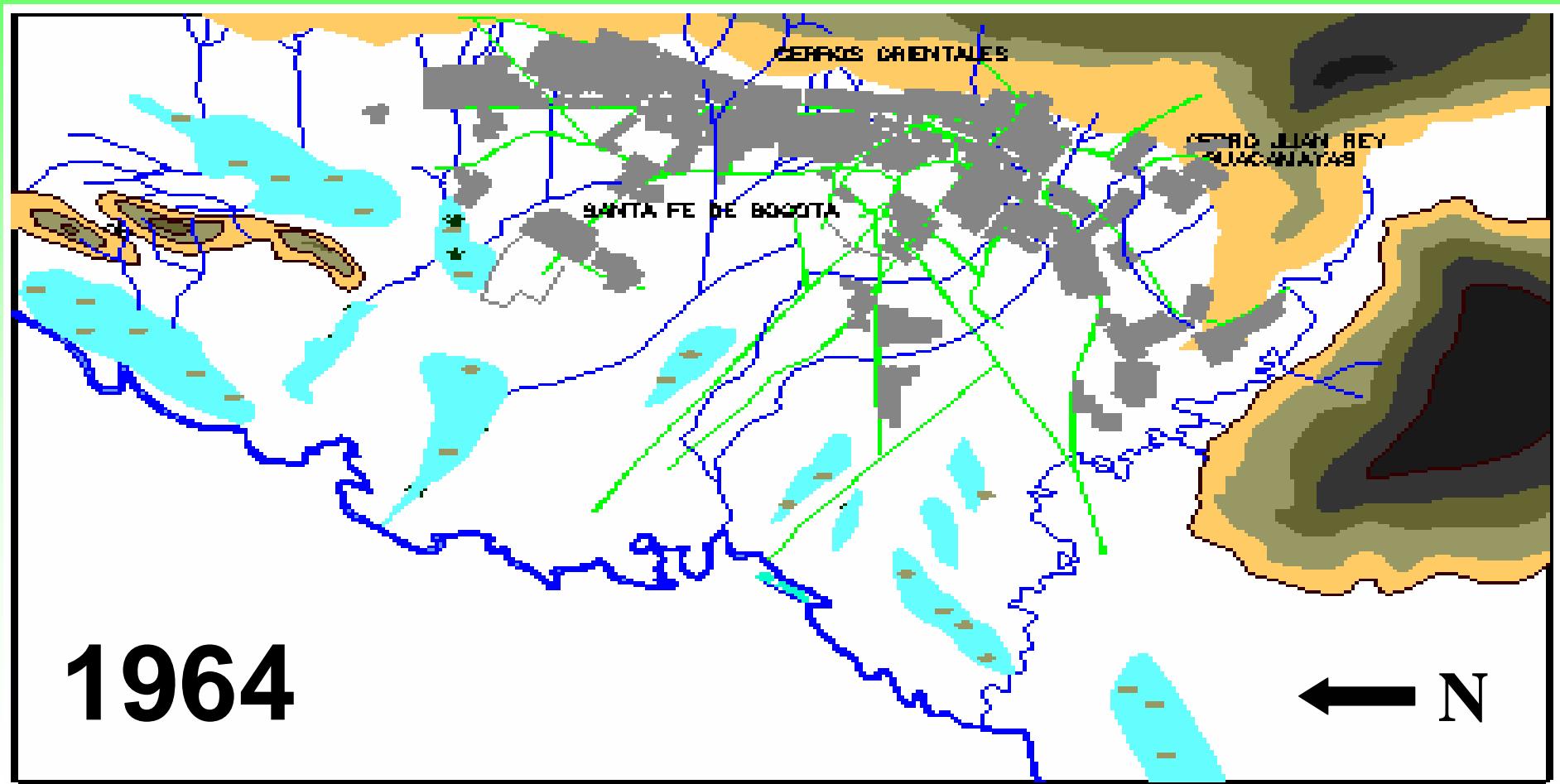
Räumliche Entwicklung von Bogotá

330.000 Einwohner



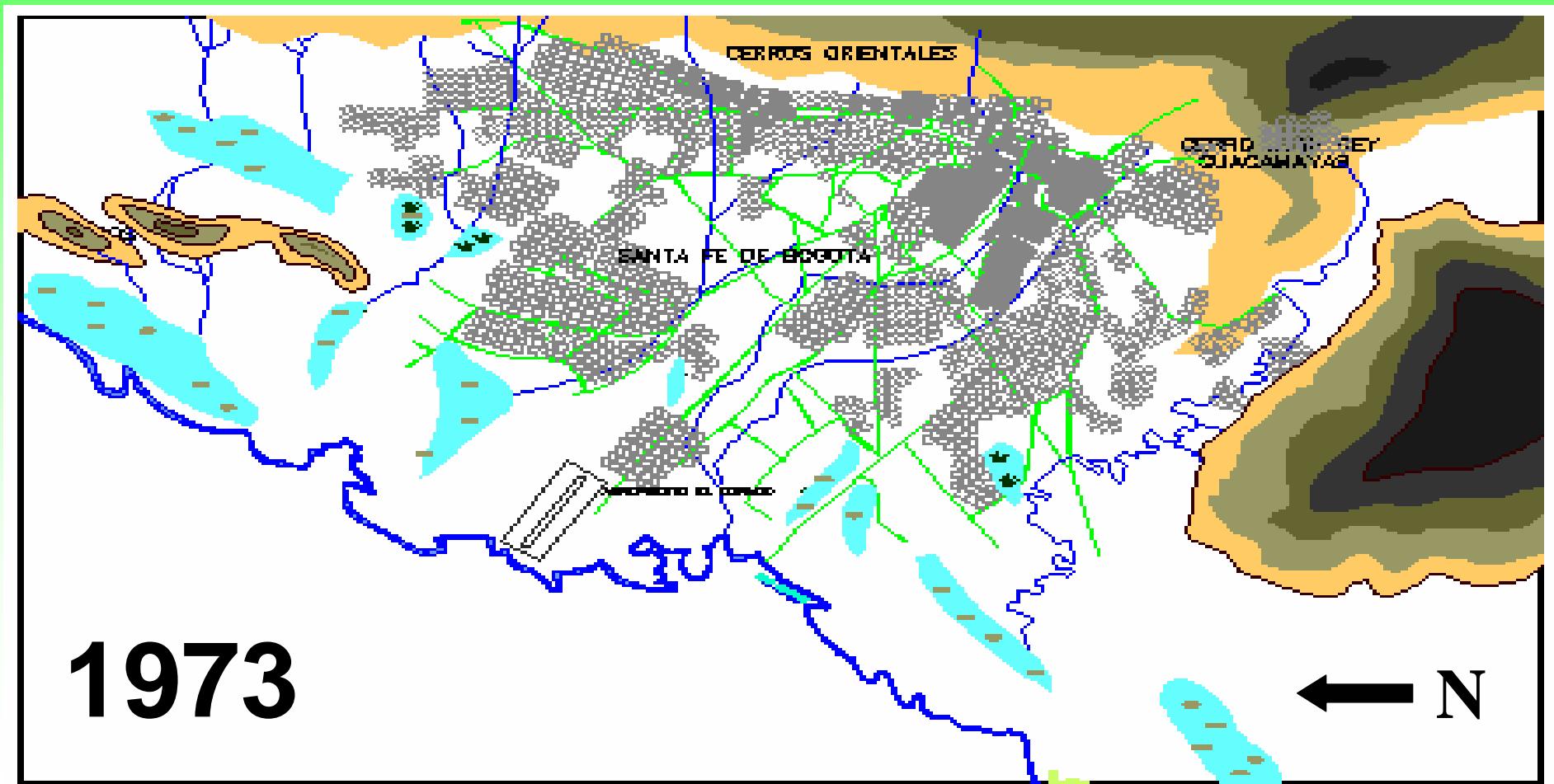
Räumliche Entwicklung von Bogotá

1.700.000 Einwohner



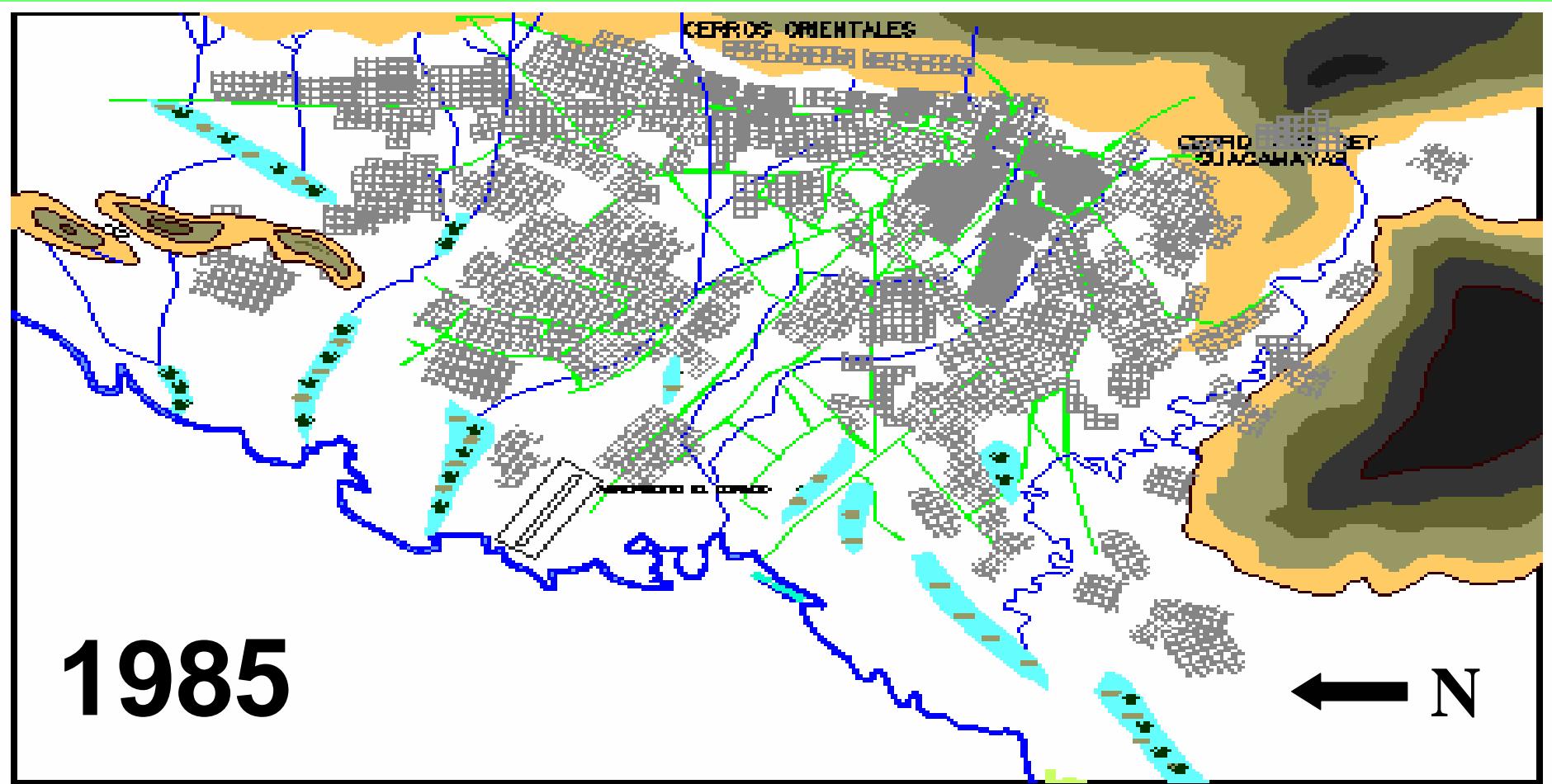
Räumliche Entwicklung von Bogotá

2.900.000 Einwohner



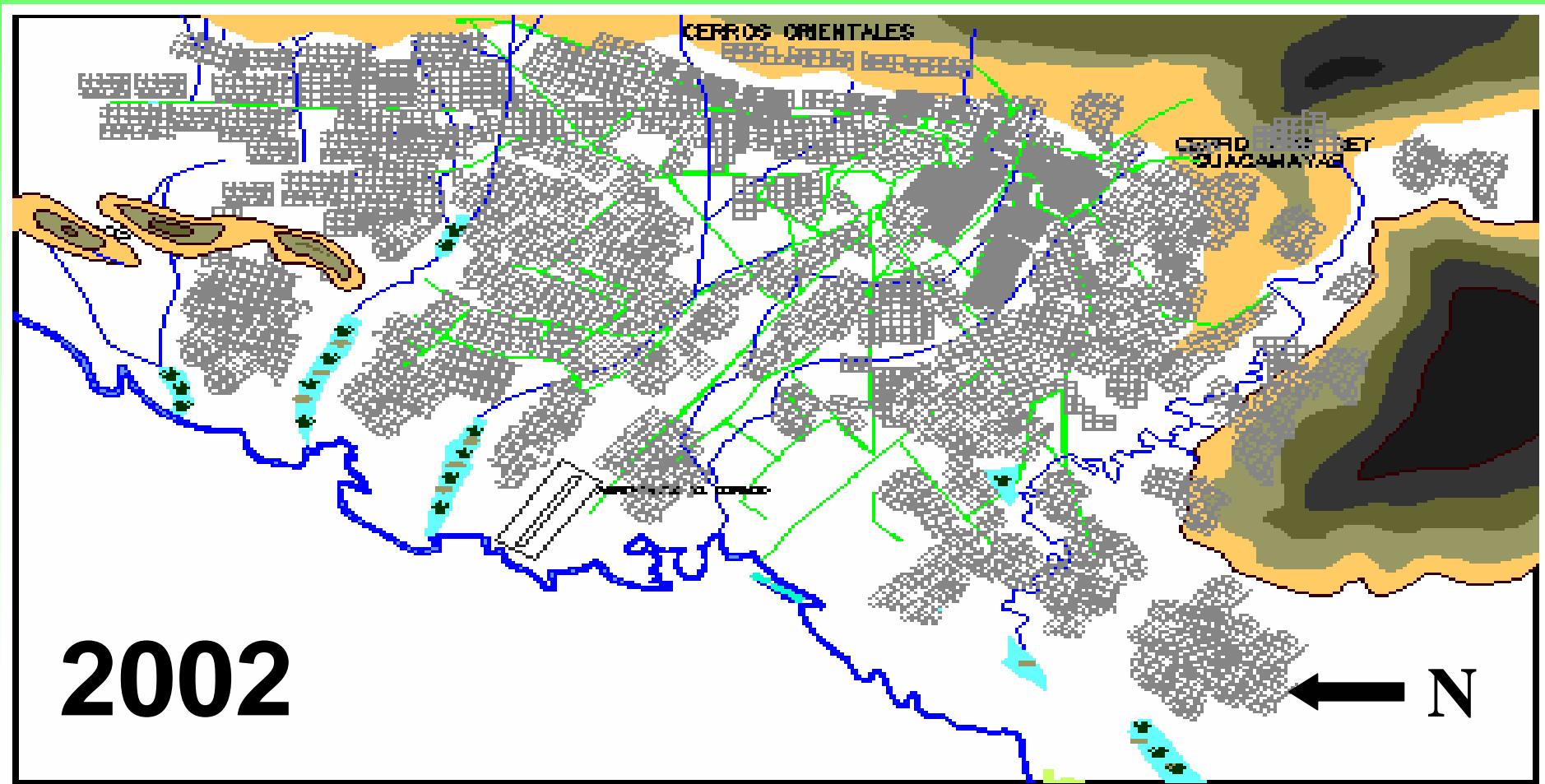
Räumliche Entwicklung von Bogotá

4.500.000 Einwohner



Räumliche Entwicklung von Bogotá

7.000.000 Einwohner



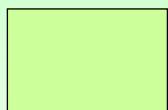
Sozialräumliche Gliederung von Bogotá 2000



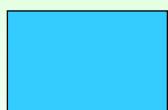
Oberschicht



Obere Mittelschicht



Mittelschicht



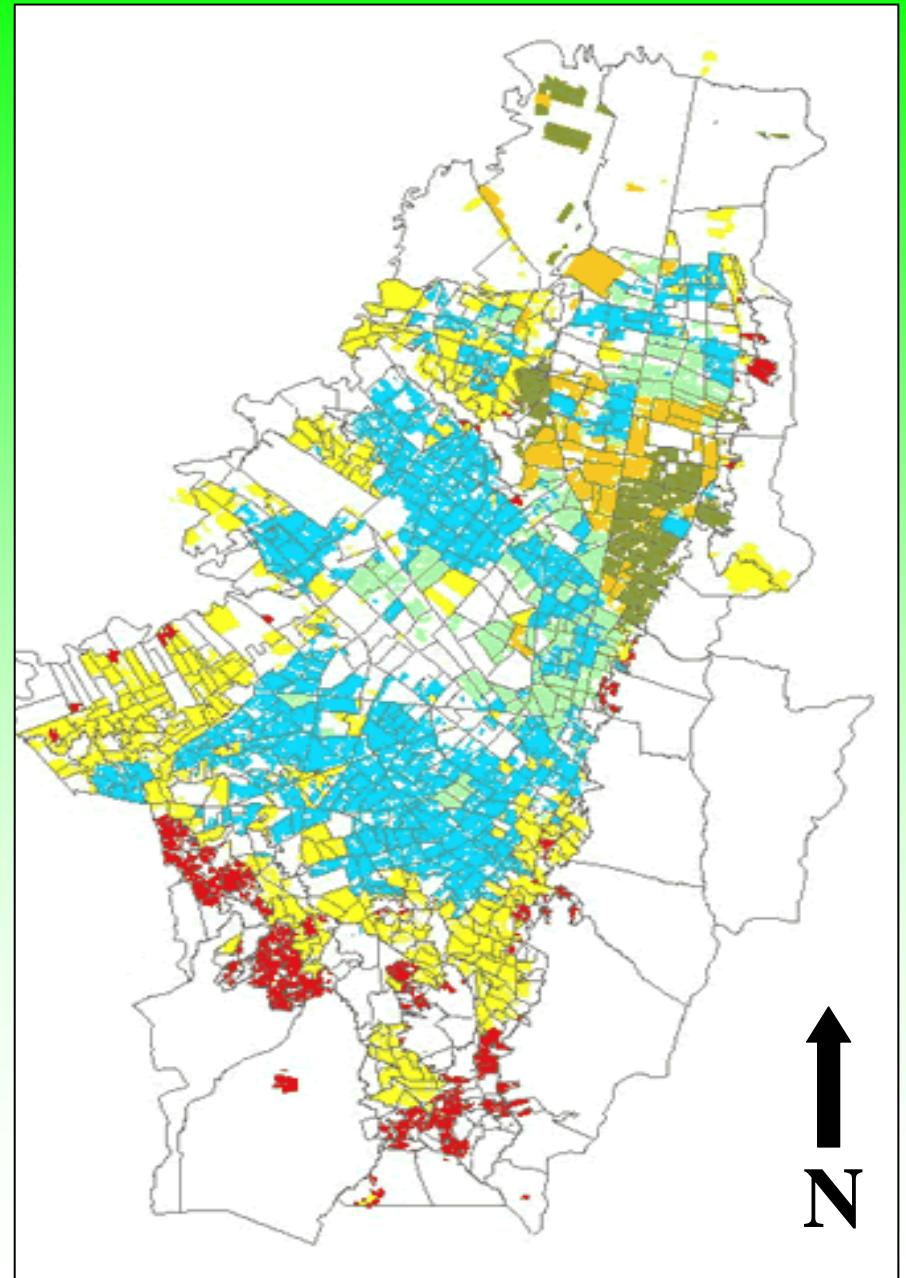
Untere Mittelschicht



Unterschicht



Marginalschicht



Funktionale Gliederung von Bogotá 1990



Wohngebiete



Mischgebiete



Industriegebiete



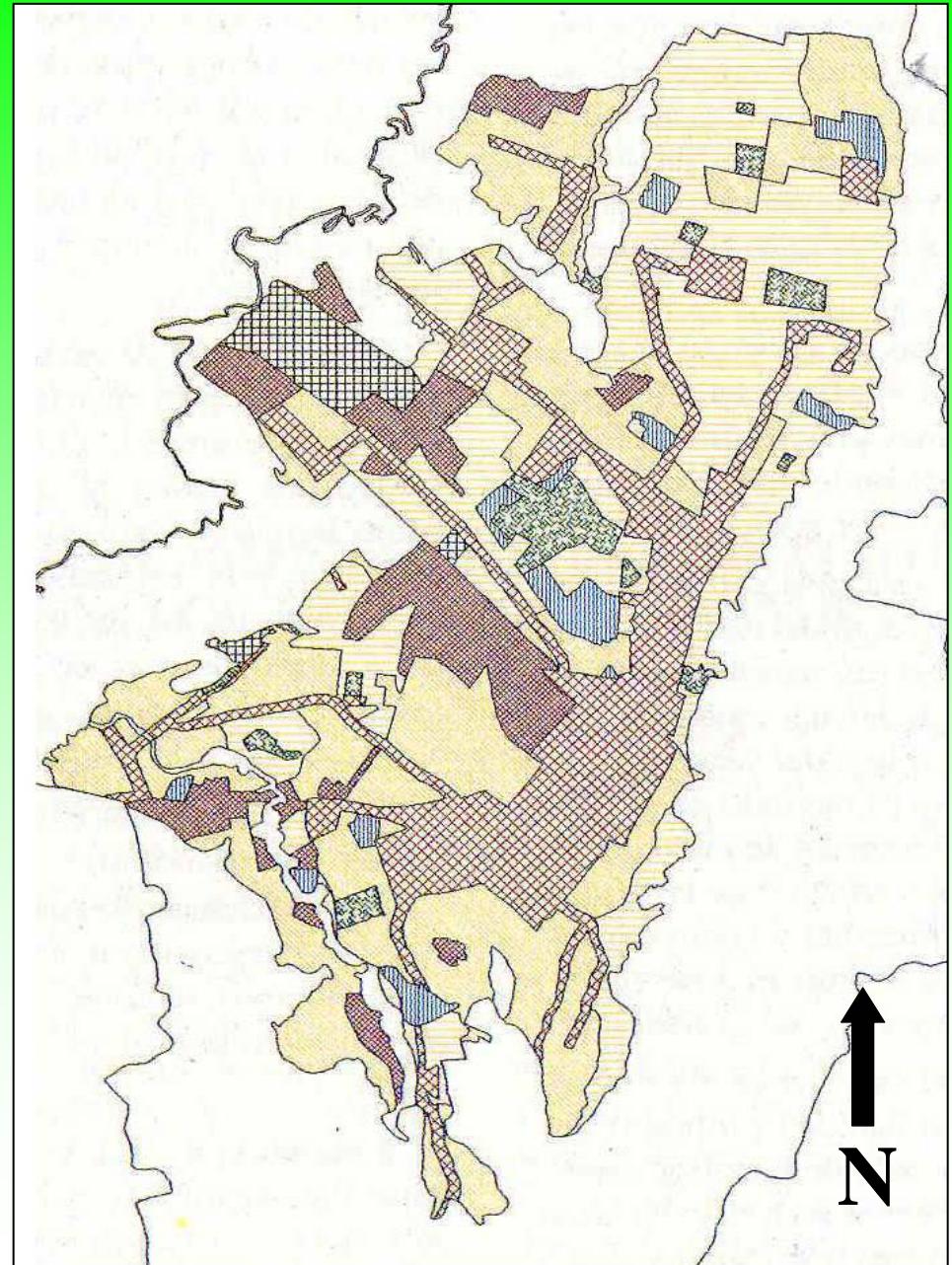
Stadtparks



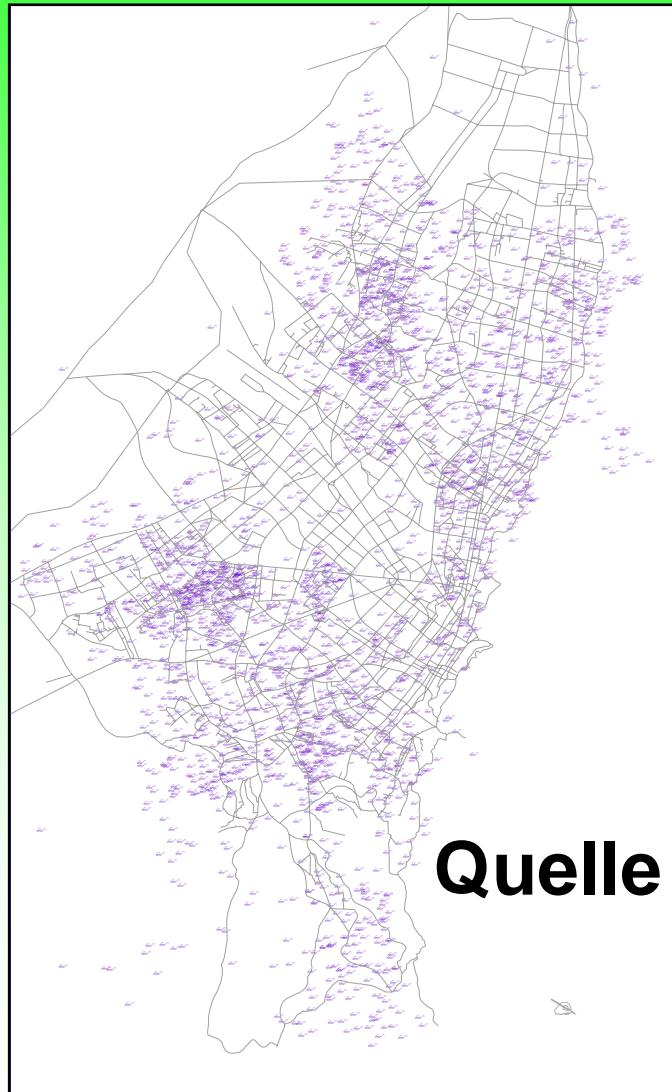
Institutionelle Flächen



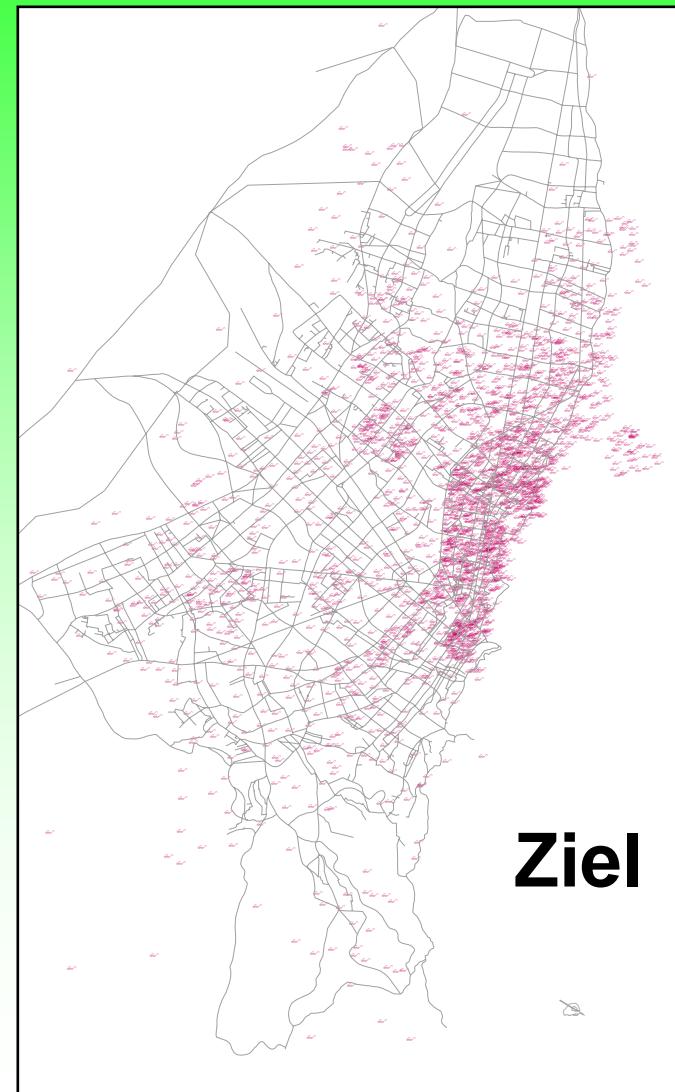
Flughafen



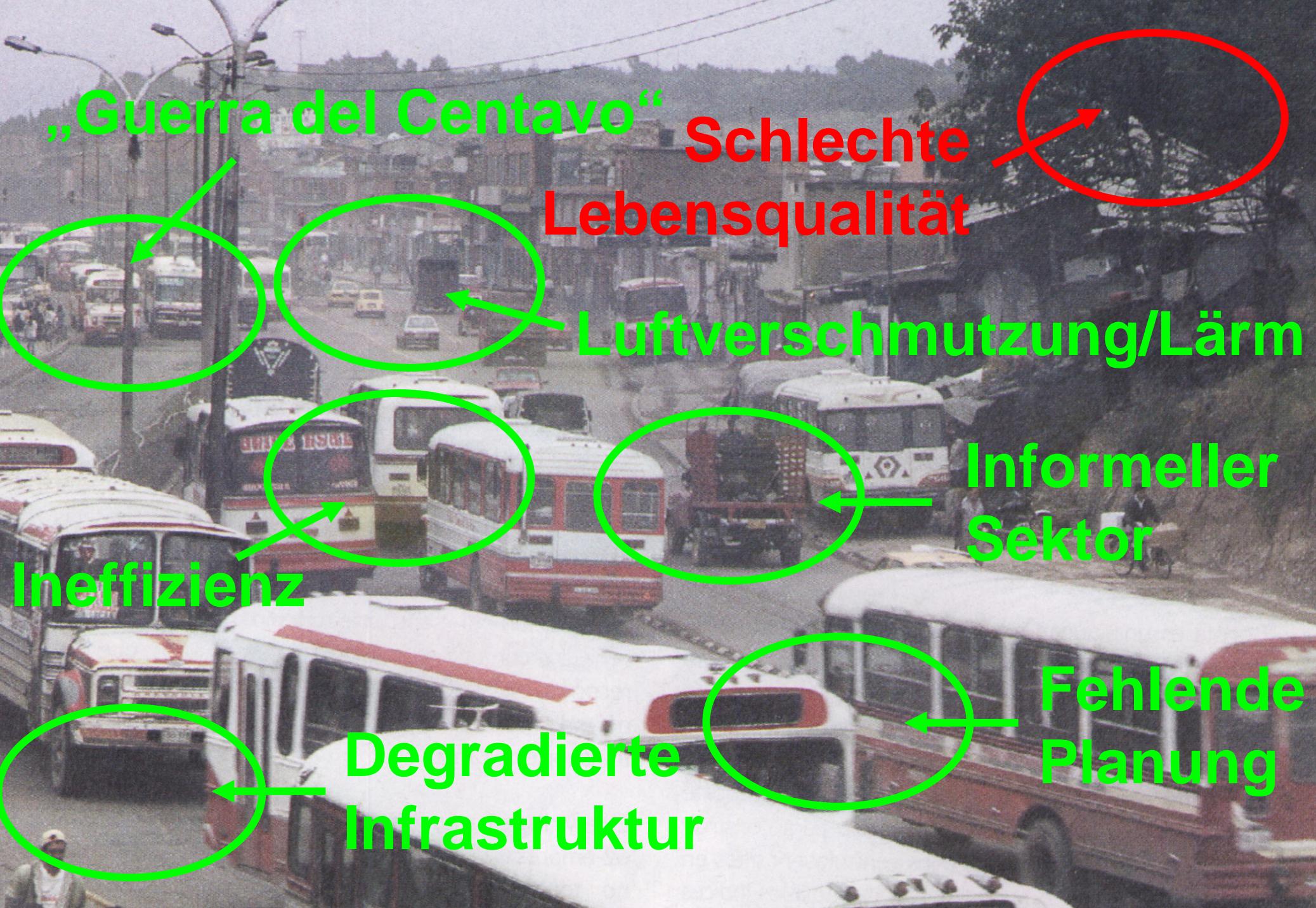
Berufsverkehre in Bogotá 1998



Quelle



Ziel



Bogotá vor Transmilenio

- 22.000 Busse transportierten 1998 72 % der Einwohner auf 639 Buslinien
- 670.000 PKWs transportierten 1998 19 % der Einwohner
- Jährliches Wachstum des Kfz-Fuhrparks: 7 %
- Durchschnittsalter der Busflotte 1998: 14 Jahre
- Durchschnittlicher Zeitaufwand im innerstädtischen Transport pro Person und Tag: 2 Std. 20 Min.
(Durchschnittsgeschwindigkeit: 10 km/h)
- Busfahrer arbeiteten ohne soziale Absicherung 16-18 Stunden am Tag (informelle Tätigkeit !)
- Die Zahl der Verkehrstoten in Bogotá stieg von 1089 im Jahr 1991 auf 1387 im Jahr 1995
 - Anteil Busse: 40% (Anteil Busse am Kfz-Park: 3,3%)
- Hohe Kriminalitätsraten in Bussen / an Haltestellen

**Der Verkehr sorgte 1998 für 70 %
der Luftverschmutzung in Bogotá (2600 m Höhe)**

700 Tonnen CO

24 Tonnen NO_x

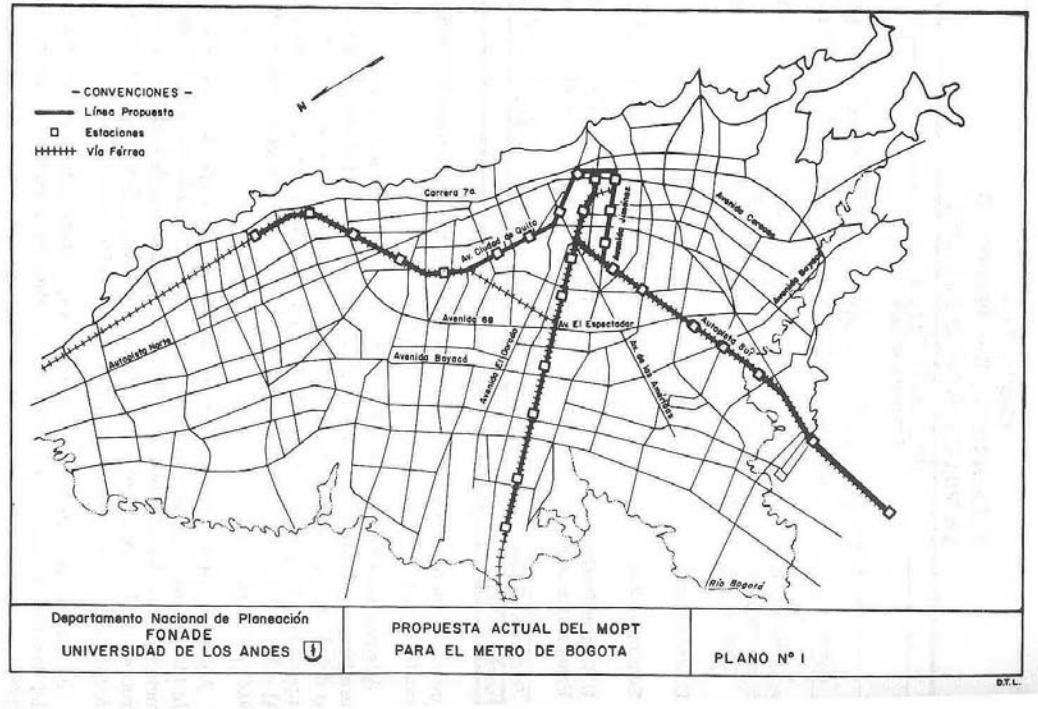
57 Tonnen CH₄

2 Tonnen SO_x



Täglicher Schadstoffausstoß

Plan für eine Metro in Bogotá (1992)



**Metro Medellín
(Einweihung:
30.11.1995)**





**Enrique Peñalosa
Oberbürgermeister
von Bogotá
1998-2000**

**Anfang 1998:
Beginn der Planungen
für Transmilenio**

**13.10.1999:
Gründung der „Empresa
de Transporte del Tercer
Milénio TRANSMILENIO“**

**6.12.1999:
Ausschreibung der
Beförderungsdienste**

**Ende 1999:
Baubeginn Transmilenio**

**18.12.2000:
Einweihung Transmilenio**



50 HEROES

M034 TransMilenio



TransMilenio

MONDIAL
INTERNAZIONALE
S.p.A.
SOCIETÀ ITALIANA
CONCESSIONARIA
TITOLARE
TELE 2000000 2221111-3331111

\$36000 MENSUALES

MENOS 10% AÑOS 10
Tels. 240 1430
260 1437-260 4277

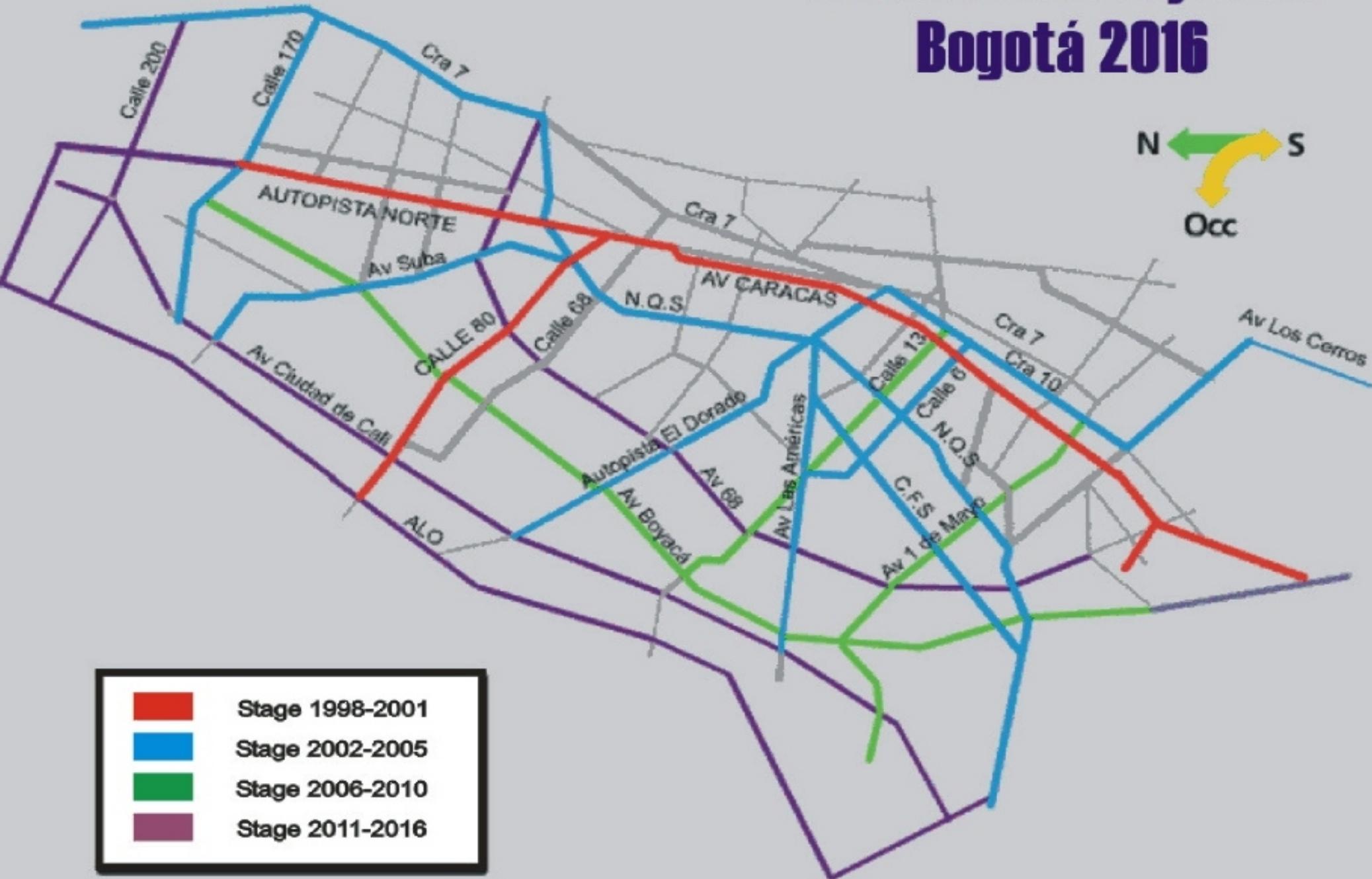
Brasa-Gusto



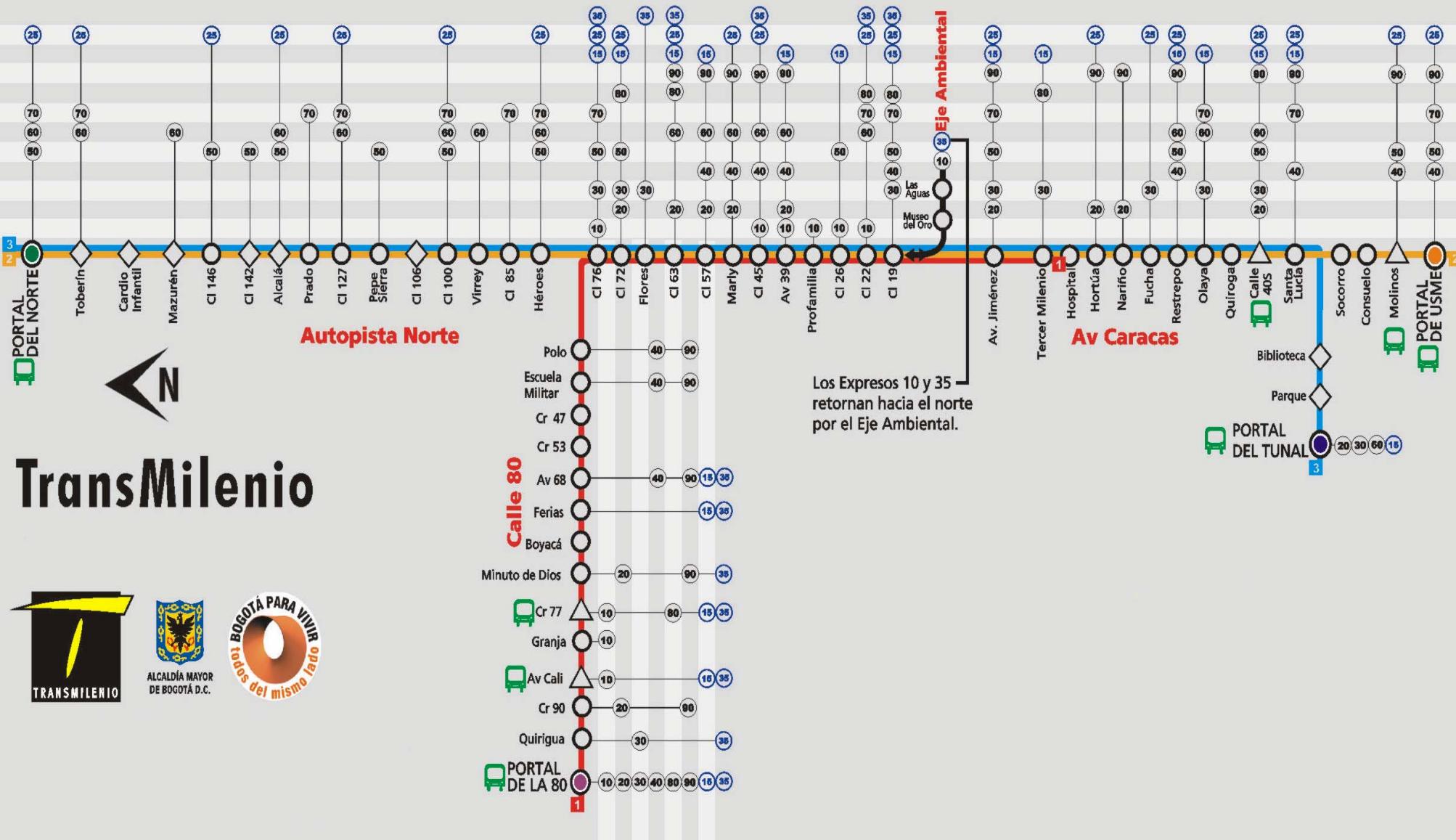


Endausbau: 388 km

TransMilenio System Bogotá 2016



Liniennetzplan Transmilenio



Überholvorgang von Express- und Corrientebussen



Bushof
“Portal de la 80”



**Grün:
Feeder-Busse
verknüpfen die
Stammlinien mit
den angrenzenden
Stadtvierteln**



**Rot:
Stamm-Busse
sorgen für den
Transport auf
den Hauptlinien**

Technische Daten Transmilenio

- Länge des Netzes derzeit: 41 km
- Alle 500 m eine Station
- 4 Terminals zur Verknüpfung mit dem Umlandverkehr
- 470 rote Stamm-Busse und 235 grüne Feeder-Busse
- Schadstoffarme Busse (EURO II-Norm)
- Kapazität der Busse: 160 Passagiere
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 27 km/h
- Alle 3 Minuten Corriente-Busse auf jeder Linie,
alle 2 Minuten Express-Busse
- Betriebszeiten: MO-SA 5.00-23.00 Uhr, SO 6.00-22.00 Uhr
- 400 Verkehrspolizisten, Videoüberwachung der Stationen

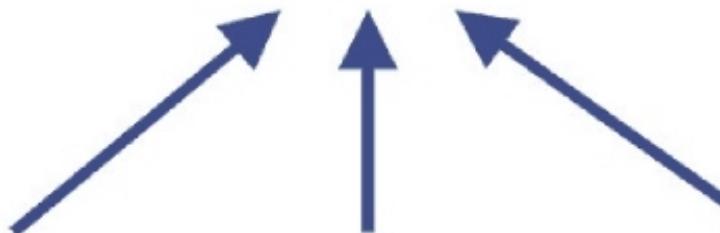
Betreiberstruktur Transmilenio

2. Infrastructure government provident



1. TRANSMILENIO S.A.

Planning, Management and Control



4. Private Management of Fare Collection



3. Private Management of Operation



Öffentliche Finanzierung der Infrastruktur von Transmilenio

- Gesamtkosten bisher: 200 Mio. US\$
= 5 Mio. US\$ pro Kilometer (alles inklusive)
- Gesamtkosten für den Ausbau des Systems bis 2016:
2 Mrd. US \$, davon:
1,3 Mrd. US\$ Finanzierung Nationalregierung;
0,7 Mrd. US\$ Finanzierung Hauptstadtdistrikt
→ Hohe Beteiligung der Nation, da Bogotá 25%
des kolumbianischen BIP erwirtschaftet!
- Finanzierung erfolgt vor allem durch Erhöhung der
Mineralölsteuer!

Privater Betrieb von Transmilenio

- Der Betrieb von Bussen und Stationen wird von elf Konzessionären durchgeführt:
 - 4 Konzessionäre Stamm-Busse
 - 6 Konzessionäre Feeder-Busse
 - 1 Konzessionär Stationen
- Laufzeit der Konzessionen: 850.000 km = ca. 10 Jahre
- Die einheitlich gestalteten Busse sind Eigentum der Konzessionäre (Gesamtinvestition: 100 Mio. US\$)
- Die Kosten für Unterhaltung, Reparatur sowie das Benzin sind von den Konzessionären selbst zu tragen.
- Maximale Einsatzdauer jedes Fahrers: 6 Stunden pro Tag (3 Fahrer pro Bus) - soziale und beschäftigungs-politische Komponente!

Einnahmen der Konzessionäre

Die Bezahlung des Einsatzes der Stamm-Busse erfolgt nicht nach transportierten Passagieren, sondern nach gefahrenen Kilometern (1,7 € pro km)! Steigt die Nachfrage, werden von Transmilenio S.A. mehr Kilometer bestellt.



Fahrpreis

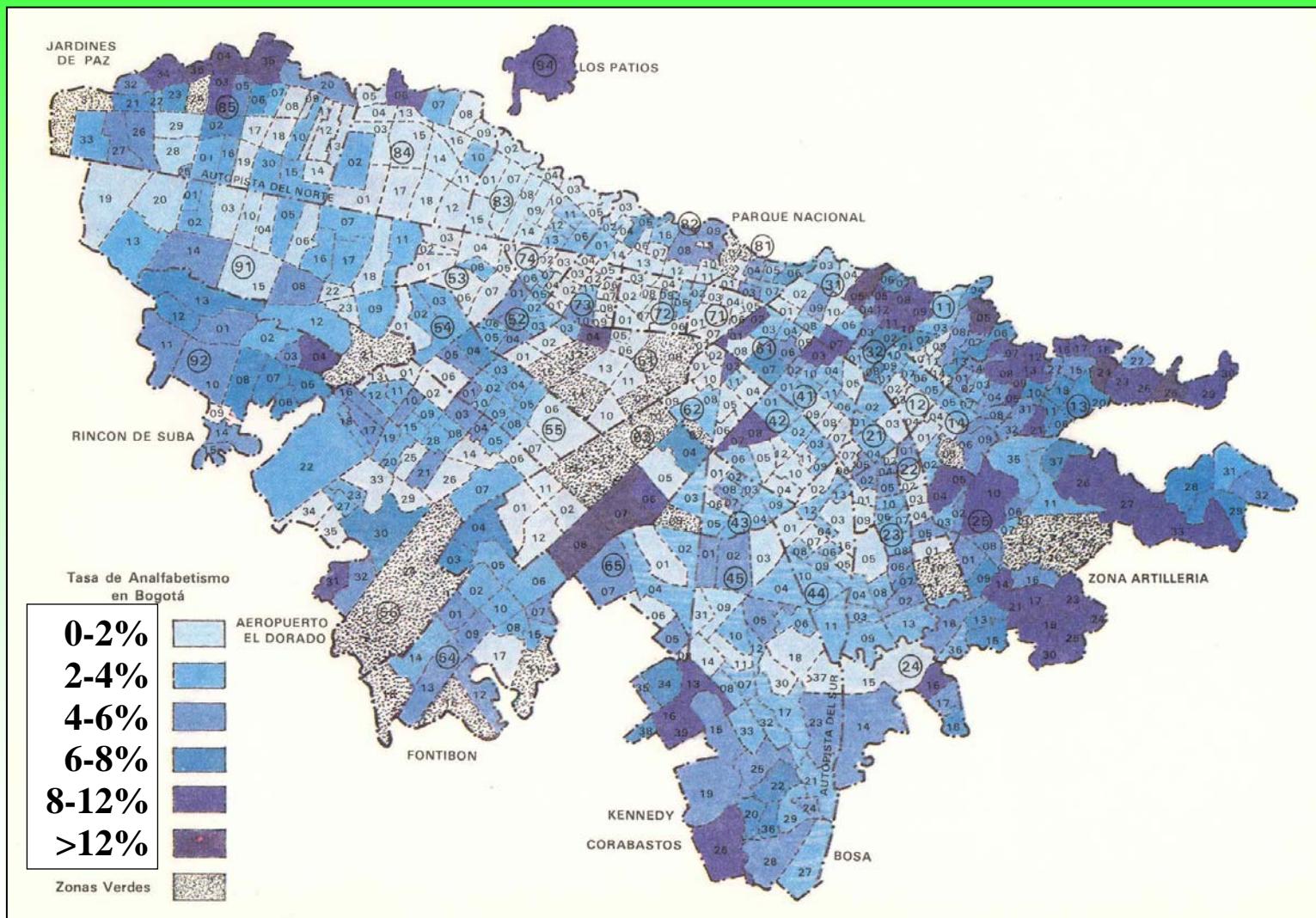
Einheitsfahrpreis 2002: 900 Pesos (ca. 45 Eurocent)

Mit der Einführung des Fahrpreises kann das gesamte System unbegrenzte Zeit bis zum Verlassen einer Station benutzt werden. Der Fahrpreis schließt die Benutzung der Feeder-Busse ein.

Es gibt keine Tarifzonen, Ermäßigungen, etc.

Das System wird bewusst einfach gehalten, um auch Menschen mit niedrigem Bildungsniveau anzusprechen (daher auch starke Verwendung von Piktogrammen).

Analphabeten in Bogotá nach Stadtvierteln



Akzeptanz des Systems

- Ursprüngliches Ziel: 350.000 Passagiere täglich nach 1 Jahr!
- Dez. 2000 - September 2002: über 250 Millionen Passagiere
(Juli 2002: 600.000 Passagiere pro Tag, Spitzenwert:
750.000 an einem Tag)



Gründe für die hohe Akzeptanz

- Attraktivität von Transmilenio
(Zuverlässigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit, Kostengünstigkeit, Respekt für den Kunden, Respekt für Behinderte, etc. - Transmilenio kennt keine sozialen Schichten!)
- Umfassende Werbeoffensive (18.12.00-6.1.01: Kostenlose Benutzung von Transmilenio, Kulturprogramme, Internetauftritt <www.transmilenio.gov.co>)
- Einbindung von Transmilenio in einen langfristigen Entwicklungsplan für Bogotá im Rahmen eines Agenda 21-Prozesses
→ flankierende Maßnahmen!

Flankierende Maßnahmen (1)

- Bau von 200 km Radwegen (weitgehend ebene Stadt, ganzjährig gleich bleibend angenehme Temperaturen um 20°C)
- Sonntagssperrung aller Hauptverkehrsadern für Skater, Radfahrer, Spaziergänger, etc. (sog. „Ciclovía“)
- Neubau von Bürgersteigen durch Verengung von Straßen (bisher oft „privat“ organisierte Bürgersteige mit Höhen- und Neigungswechseln an jeder Grundstücksgrenze)
- Ausweitung der Fußgängerzonen und Neubau von Fußgängerstegen

Flankierende Maßnahmen (2)

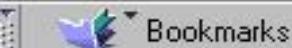
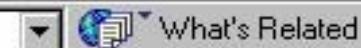
- Einführung des „Pico y Placa“:
Fahrverbote zur Rush-hour abhängig von der letzten Ziffer des Nummernschilds (4 Ziffern pro Tag)
→ dadurch Reduktion des Verkehrs um 40 % in Hauptverkehrszeiten
→ Maßnahme wurde auf herkömmliche Busse und Taxis ausgeweitet
- Für jeden Transmilenio-Bus werden 2,7 alte Busse aus dem Verkehr gezogen (emissionsabhängig)
- Regionalbusse wurden aus der Stadt verbannt (dürfen nur noch die Endstationen von Transmilenio anfahren)
- Erhöhung der Mineralölsteuer zur Finanzierung von Transmilenio sowie Einführung von Parkgebühren

Flankierende Maßnahmen (3)

Erstes Referendum in der Geschichte Bogotás
am 29.10.2000 (Wahlbeteiligung ca. 40%):

- 1. Sind Sie dafür, jedes Jahr am 1. Donnerstag im Februar in der Zeit von 6.30-19.30 Uhr einen verpflichtenden „Autofreien Tag“ in Bogotá durchzuführen?**
- **54,7% Ja-Stimmen, 22,8% Nein-Stimmen**
- 2. Sind Sie dafür, dass ab dem 1. Januar 2015 der motorisierte Individualverkehr in Bogotá an Werktagen in der Zeit von 6.00-9.00 Uhr sowie von 16.30-19.30 Uhr vollständig verboten wird?**
- **36,7% Ja-Stimmen, 24,6% Nein-Stimmen**

Im Gegenzug verpflichtete sich die Stadt Bogotá zum flächendeckenden Ausbau von Transmilenio bis 2016.

Location: http://www.ecoplan.org/votebogota2000/vb2_index.htm
[Home](#) | [Help](#) | [The Project](#) | [Referendum](#) | [Results](#) | [Media Reports](#) | [Lessons](#) | [Translate](#) |

The Bogota Project

Vote Bogota 2000



19 March 102

+ [Help Desk](#)
- The Referendum

- ▶ [Quick Background](#)
- ▶ [Referendum Results](#)
- ▶ [Media Coverage](#)
- ▶ [World Commentary](#)

- The Bogota Project

- ▶ [Building Blocks](#)
- ▶ [International Support](#)
- ▶ [Some key references](#)

- Bogotá CFD 2000

- ▶ [Background](#)
- ▶ [Results](#)
- ▶ [CFD Overview](#)

- Electronic Toolkit

- ▶ [@World Forum](#)
- ▶ [Other Tools](#)

[The Commons](#)

Car Free City Referendum - Vote Bogota 2000

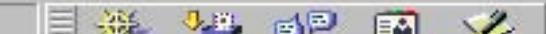
On Sunday, the 29th of October 2000 the City of Bogota called what is without any doubt the most revolutionary and far reaching public consultations to date anywhere in the world to gain long-term public support for an entirely new transport policy and delivery system for their city. The [Bogota Project](#), which is at the base of the referendum and which has already been awarded the prestigious [Stockholm Challenge Prize for the Environment](#), calls for the creation of a permanent, iron-clad legal framework in support of a phased long term program of massive car reductions in the city, supported by a pathbreaking city-wide restructuring program already well underway and getting visible results.

Referendum Results

Both agenda items in the popular consultation received strong majority support: see [Results](#) and [media reports](#) sections discussing these results from different angles.

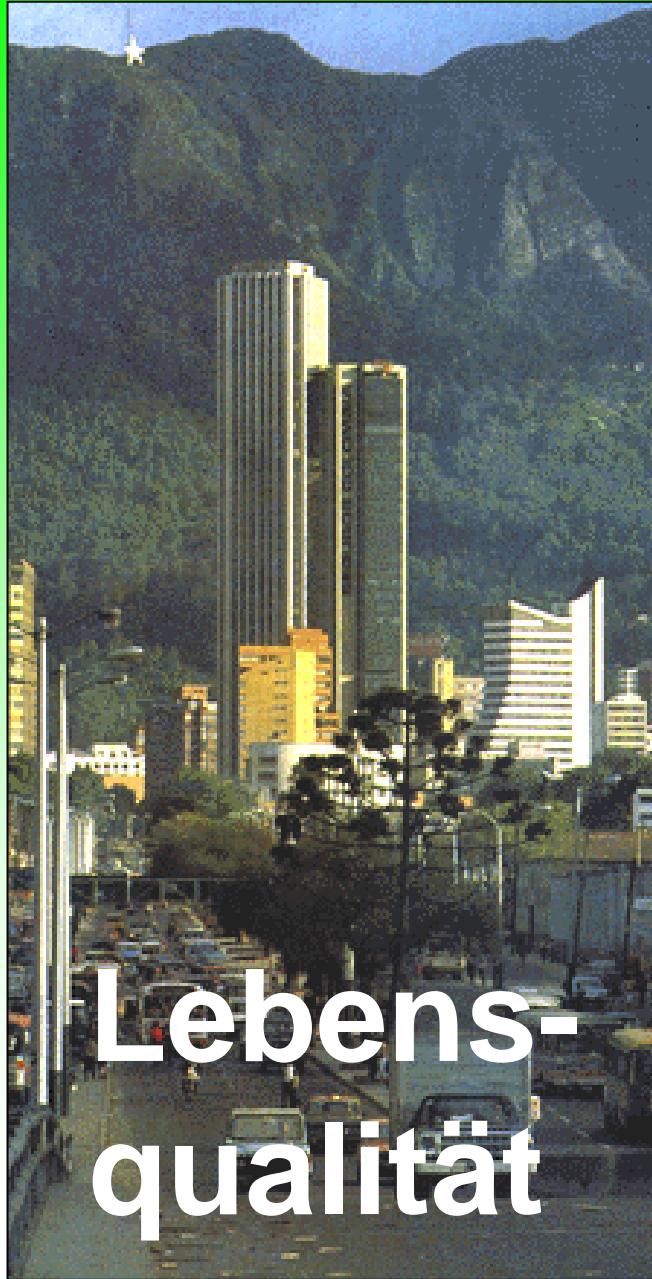


Document: Done



Probleme bei der Umsetzung

- Proteste von Lobbygruppen
 - Taxifahrer
 - Busunternehmer
 - Wirtschaftsverbände
- Kurze Amtszeit der kommunalen Administration (3 Jahre)
- Langfristige Finanzierung bis 2016 vereinbart, aber Umsetzung mit Unwägbarkeiten behaftet (Finanzkrise, Steuerausfälle, etc.)
- Transmilenio wurde vom eigenen Erfolg „überrollt“ - rascherer Ausbau als geplant notwendig
- Technische Probleme (z.B. keine zentrale Ampelsteuerung)
- Transmilenio wird zum Ziel subversiver Attacken (höhere Abhängigkeit = höhere Vulnerabilität)



Lebens-
qualität

„Nachhaltige“ Erfolge der Verkehrspolitik in Bogotá

- Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit während der Rush-hour: 58%
- Halbierung des täglichen Zeitaufwandes im Berufsverkehr auf 1 Stunde
- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split von 0,5 % 1997 auf 4 % 2001
- Reduzierung der Verkehrsunfälle um 28%
- Reduzierung der Luftverschmutzung um 10%
- Staub -25%, Lärm -30% an den TM-Achsen
- Schaffung von 7.500 direkten / 9.000 indirekten Arbeitsplätzen im ersten Arbeitsmarkt (Ziel 2016: 18.000 direkte Arbeitsplätze bei TM)
- Gewinn der Verkehrswirtschaft hat in Bogotá um 100 Mio. € zugenommen

Transmilenio als „Best Practice“-Beispiel

- geringe Kosten (5 % der Kosten einer Metro)
- schnelle Realisierbarkeit (während meines Vortrags ist Bogotá um 9 Einwohner gewachsen)
- flächendeckende Erschließung der Stadt
- kein Bau neuer Trassen erforderlich, kein „Bautrauma“
- keine Abhängigkeit von Ersatzteilen aus Industriestaaten
- relativ wenig Know-how erforderlich
- spätere Schienenversion ist möglich

Fazit: Als Teil einer langfristig angelegten Gesamtstrategie kann Transmilenio in Verbindung mit den beschriebenen flankierenden Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung einer Megastadt auch bei geringen finanziellen Ressourcen beitragen.

Weiter führende Forschungsfragen:

Wer benutzt Transmilenio? Wie haben bestimmte Bevölkerungsgruppen ihr Verkehrsverhalten verändert?

Welche räumlichen Muster zeigen die ökologischen Entlastungseffekte und wie lassen sich diese erklären?

Werden die ursprünglichen Pläne auch unter wechselnden nationalen und kommunalen Administrationen weiter verfolgt? Wie können Probleme bei der weiteren Implementierung gelöst werden (u.a. Lobbygruppen)?

Kommt es zur Attraktivierung der von Transmilenio erschlossenen Stadtviertel (z.B. steigende Bodenpreise)?

Welchen Einfluss hat Transmilenio auf das räumliche Wachstum sowie die sozialräumliche und funktionale Gliederung von Bogotá?

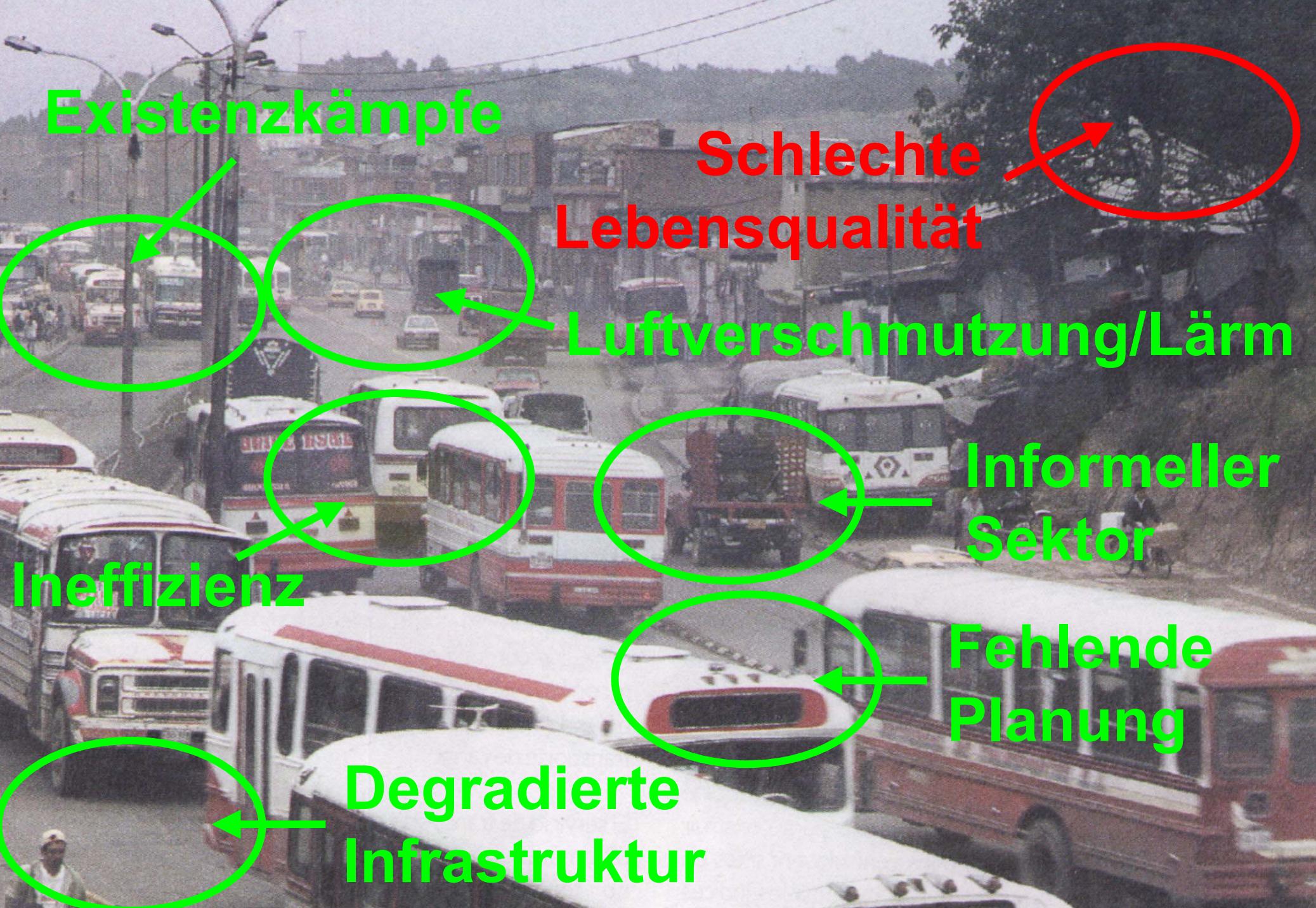
Muchas gracias!



AG Innovative Verkehrsstrategien

- Ergebnisse -

A red double-decker bus is shown from a rear three-quarter perspective, driving away from the viewer on a city street. The bus has "MO14" written on its side. The background features a dense urban landscape with numerous skyscrapers and modern buildings under a clear sky.



Existenzkämpfe

Schlechte
Lebensqualität

Luftverschmutzung/Lärm

Ineffizienz

Informeller
Sektor

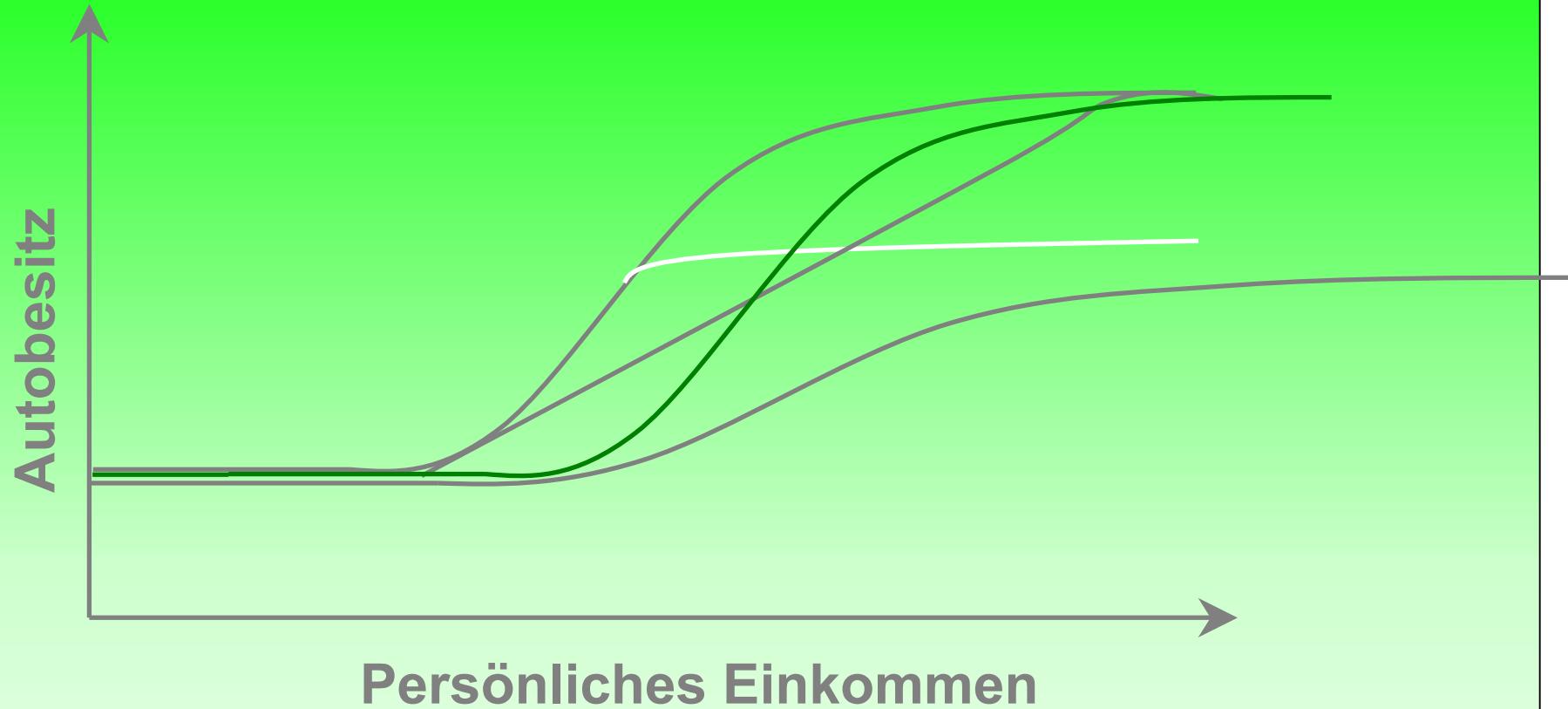
Fehlende
Planung

Degradierte
Infrastruktur

5 große Herausforderungen:

1. Beherrschbare Motorisierung

Die “S-Kurve” der Motorisierung



- 1. Kann die S-Kurve flacher gemacht werden??**
- 2. Kann sie weniger steil gemacht werden?**
- 3. Kann sie verzögert werden?**
- 4. Gehen alle drei Dinge gleichzeitig?**

5 große Herausforderungen:

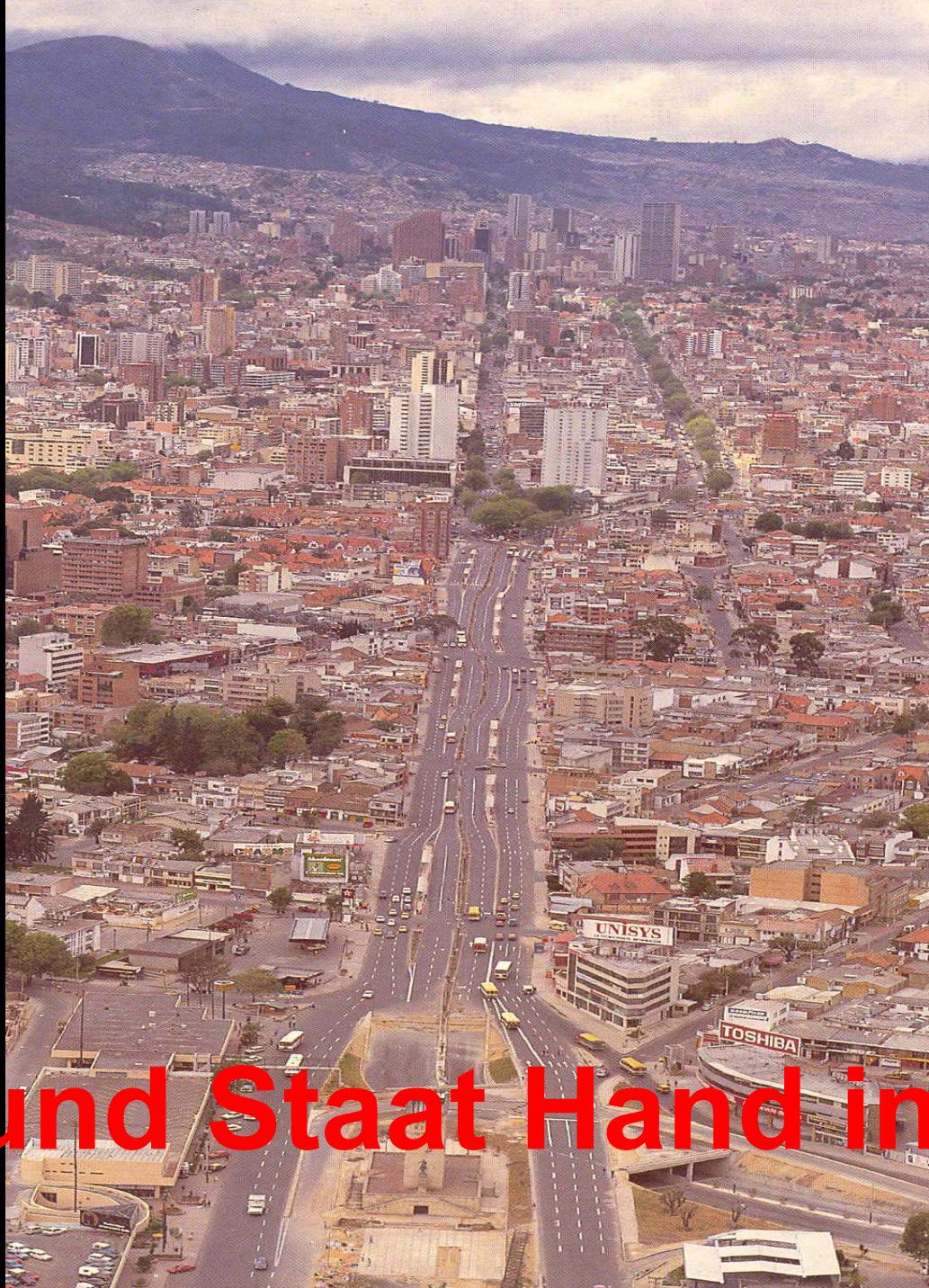
1. Beherrschbare Motorisierung
2. Leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr



Billig - Praktisch - Gut!

5 große Herausforderungen:

1. Beherrschbare Motorisierung
2. Leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr
3. Adäquate Infrastrukturentwicklung



Privat und Staat Hand in Hand!

5 große Herausforderungen:

1. Beherrschbare Motorisierung
2. Leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr
3. Adäquate Infrastrukturentwicklung
4. Nachhaltige Landnutzung



Kompakt statt ausgefranst!

5 große Herausforderungen:

1. Beherrschbare Motorisierung
2. Leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr
3. Adäquate Infrastrukturentwicklung
4. Nachhaltige Landnutzung
5. Effiziente Institutionen



Handlungsfähig und hilfsbereit!

“Lessons learned”

Beispiel 1:

Singapur - Die totale Kontrolle!

- Innenstadt-Maut seit 1972**
- Lizenzen zum Autokauf werden versteigert**
- Alle Autos sind vernetzt und überwacht**
- Wenn zu schnell, rotes Blinklicht auf dem Autodach**

“Lessons learned”

Beispiel 2:

Mumbai -

Zusammen retten wir die Eisenbahn!

- 32.000 Haushalte an und auf den Gleisen**
- Umsiedlung “von unten” statt Vertreibung**
- Wir ändern die Weltbank-Politik**

“Lessons learned”

Beispiel 3:

Bogotá - Eine Megastadt erfindet sich neu!

- In 3 Jahren ein Expressbus-System aufgebaut, das nur 5% einer Metro kostet
- Staub -25%, Unfälle -28%, Lärm -30%, Zeit im Stau -50%
- Referendum: Ab 2015 wird zur Rush-hour der PKW-Verkehr verboten

Politische Prioritäten und Strategien (1)

- Wir brauchen einen Wettbewerb der Ideen!
- Wir müssen gute Beispiele verbreiten - Schwarzmalerei hilft nicht weiter!
- Wir müssen voneinander lernen - auch Europa / USA von den Entwicklungsländern!
- Wir müssen gesamtheitliche Lösungen wählen - Verkehr ist nur ein Baustein!
- Wir müssen auf die “Selbstfindungskräfte” jeder Stadt vertrauen!

Politische Prioritäten und Strategien (2)

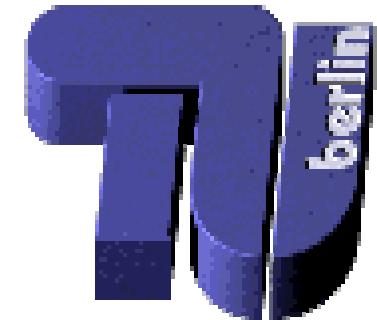
- Wir müssen “Good Governance” verlangen, auch durch Kontinuität in der Politik!
- Wir müssen die Bürgerbeteiligung in den Planungsprozessen stärken!
- Wir müssen finanziell und technisch angemessene Lösungen wählen!
- Wir müssen eine Bewusstseinsbildung bei Politikern, Unternehmen und Bürgern stärken - nachhaltige Entwicklung ist auch eine Mentalitätsfrage!

Megastädte lebenswert machen!





AG 4



Flächennutzungsstrategien

Referent:

Gerd Schmidt-Eichstaedt, Berlin



Wie funktioniert Flächennutzungsmanagement?



**Flächennutzungsmanagement
funktioniert nur durch Kombination
von privatem Real Estate Management
und öffentlicher Planung**

=

Private Public Partnership

Real Estate Management

- reagiert auf private und öffentliche Nachfrage,
- formuliert Qualitätstandards für die Landnutzung, um die Nachfrage befriedigen zu können,
- folgt öffentlich gesetzten Regeln, wo diese durchgesetzt werden,
- funktioniert informell, wo öffentliche Regeln nicht durchgesetzt werden (können).

Öffentliche Planung

- definiert Bauland
- sichert Freiflächen
- weist Standorte öffentlicher Einrichtungen aus
- ordnet das Siedlungsgefüge
sofern sie sich durchsetzen kann.

Plandurchsetzung scheitert ...

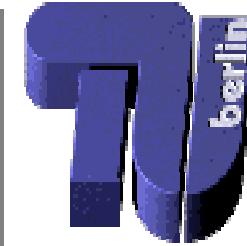
- Wenn es keine Plandurchsetzungsmacht gibt
- Wenn die Plandurchsetzungsmacht nicht eingesetzt wird
- Wenn die Mindestbereitschaft zum Plangehorsam fehlt
- Wenn der Plan inhaltlich mangelhaft ist.

Die drei Funktionen der öffentlichen Planung

- Eröffnung des geordneten Nachdenkens über die Zukunft mit dem Ziel, einen als mangelhaft empfundenen Zustand zu verbessern
- Organisation eines Verfahrens mit der Chance zum Konsens
- Festlegung von getroffenen Entscheidungen mit dem Anspruch auf Durchsetzung

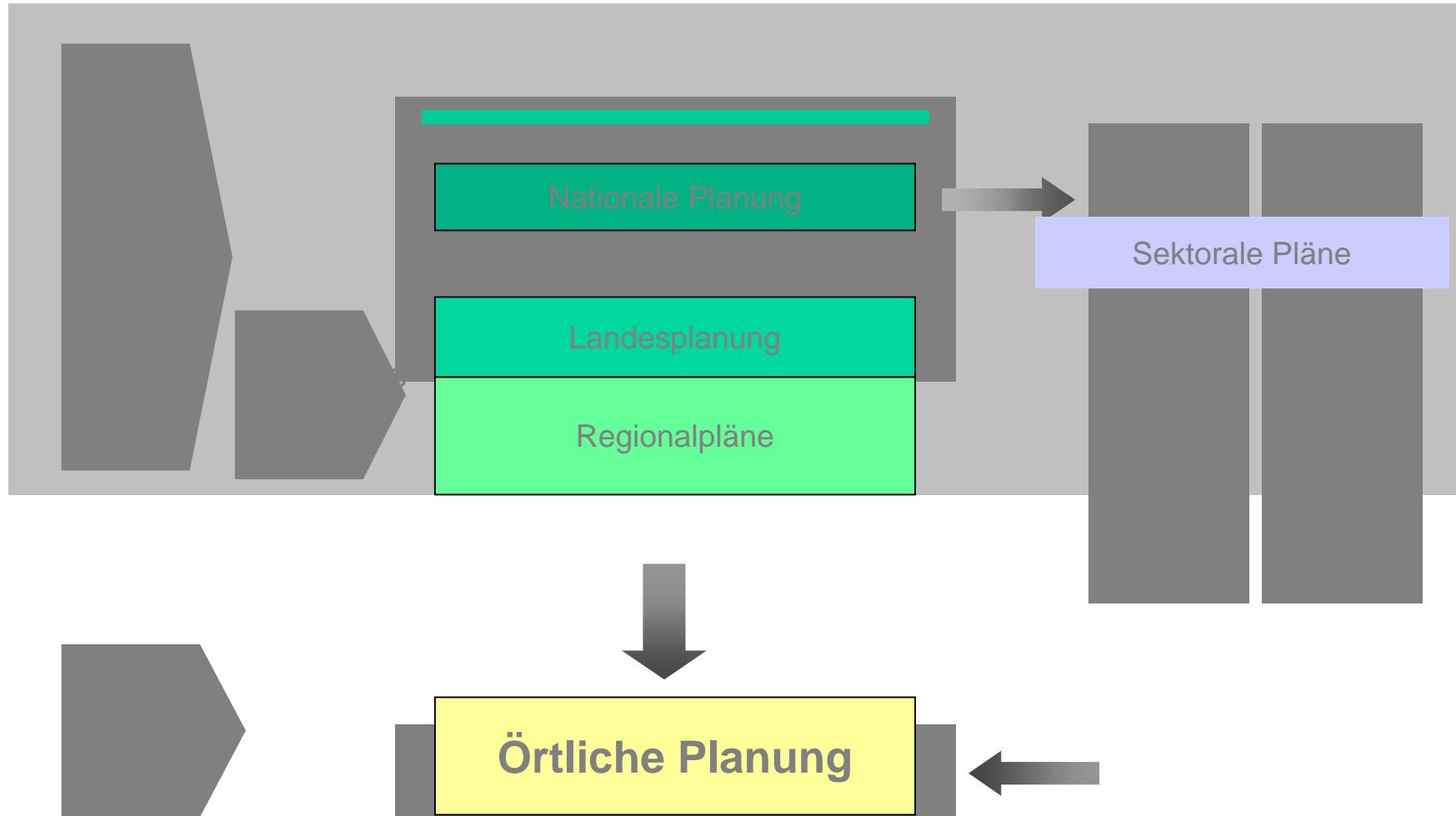


Kann Planung
erfolgreich sein?



Evaluation des deutschen Planungssystems

Räumliche Planung in Deutschland



Nationale Planung

Der Bund stellt keine integrierte räumliche Planung auf; er beschränkt sich auf Fachplanungen und auf die Verabschiedung von Leitlinien (raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen, raumordnungspolitischer Handlungsrahmen)

Beispiel Fachplanung

Fernverkehrsinfrastruktur erschließt auch die Fläche

- Deutschland hat nach Belgien und den Niederlanden das dichteste Fernverkehrsnetz Europas.
- 93 % der Bevölkerung erreichen innerhalb 1 Stunde mit dem Pkw einen IC-Bahnhof.
- Fast jeder Bürger erreicht innerhalb 30 Min. Pkw-Reisezeit einen Autobahnanschluss.

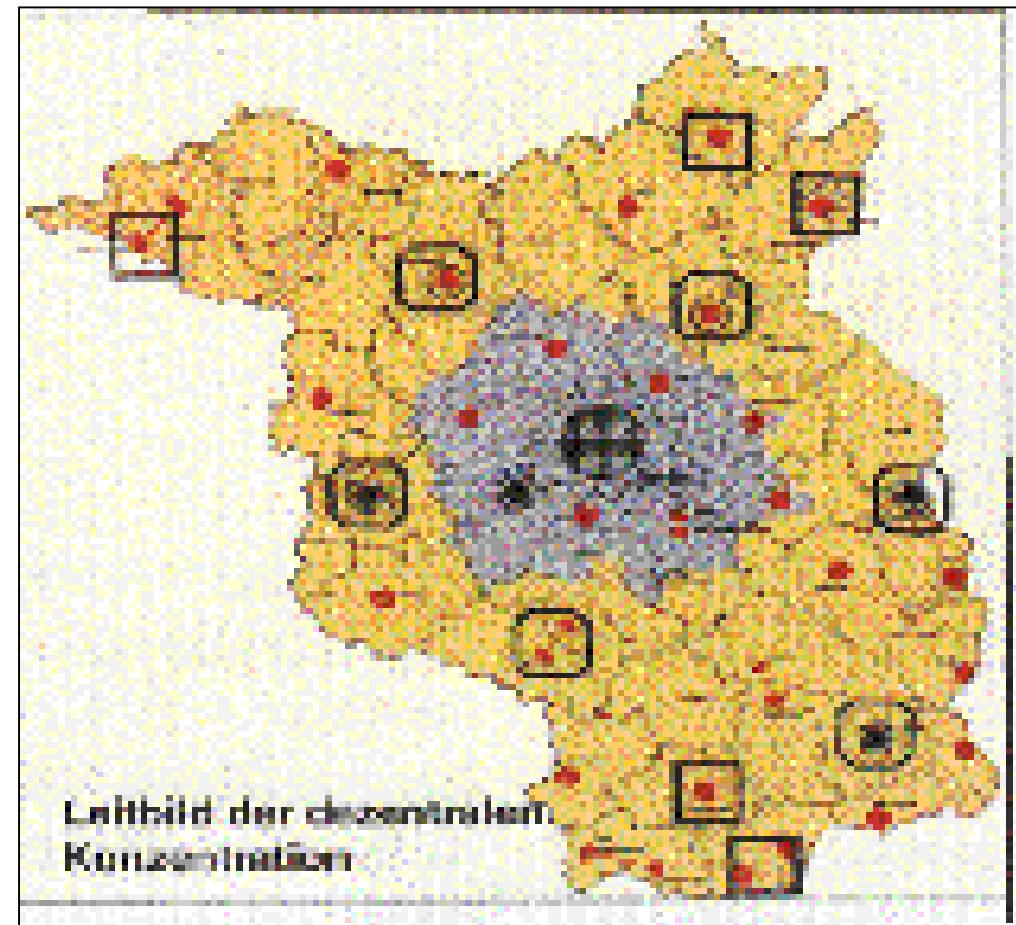
Regionalplanung

- Regionalplanung enthält Ordnungskonzepte
- Regionalplanung enthält (zusammen mit der Landesplanung) die Ziele der Raumordnung
- Regionalplanung enthält mehr Sperrwirkungen als positive Festlegungen von Flächennutzungen

Beispiel Berlin

*Der Stadtstaat Berlin
plant gemeinsam mit
dem Land Brandenburg.
Leitbild ist die*

**„Dezentrale
Konzentration“**



Örtliche Planung

Die örtliche Planung funktioniert zweistufig:

Erste Stufe: Der Flächennutzungsplan für das gesamte Gemeindegebiet

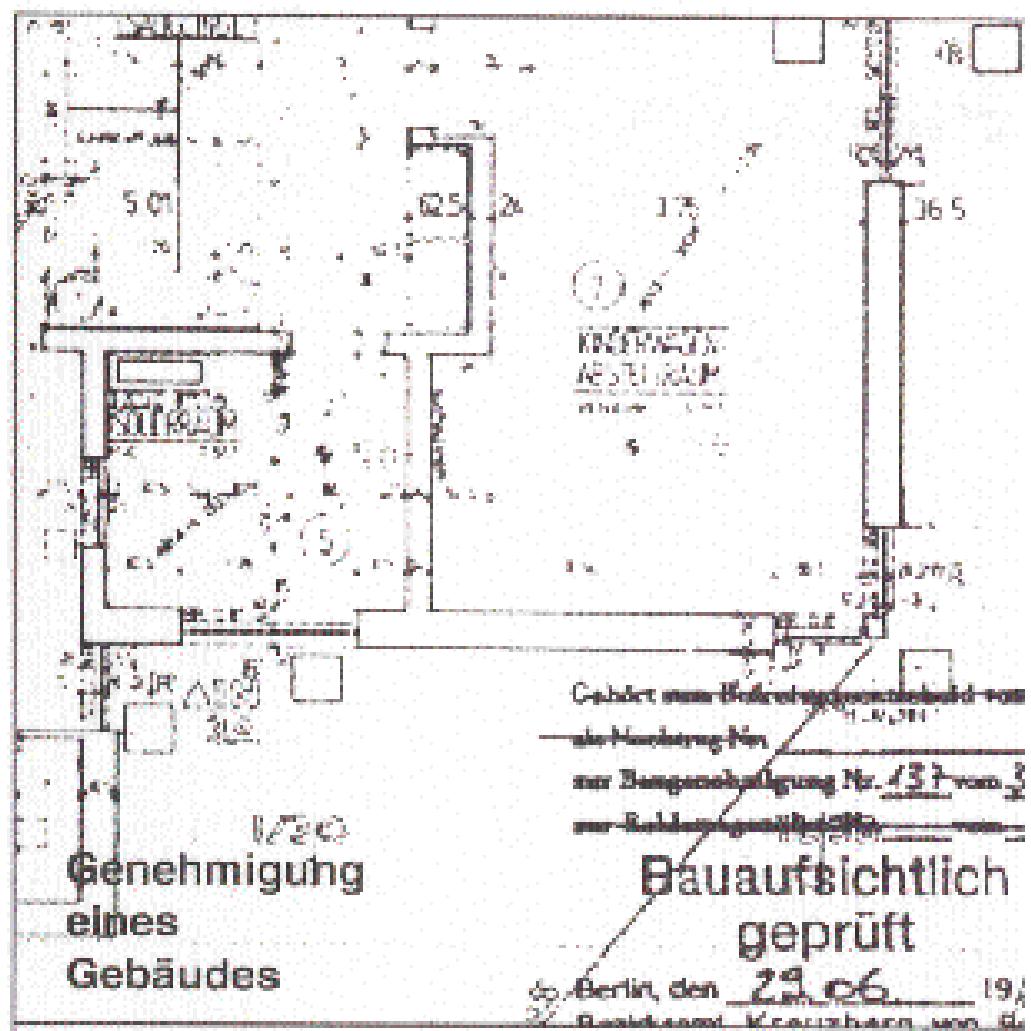
Zweite Stufe: Bebauungspläne für einzelne Quartiere und Vorhaben

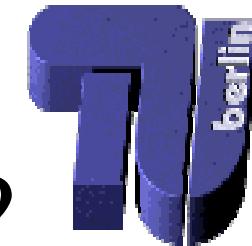
Flächennutzungsplanung

Auszug aus
dem
Flächennut-
zungsplan
für Berlin

Der Bebauungsplan

Der Bebauungsplan enthält materiell die planungsrechtliche Zulassung der darin festgesetzten Nutzungen und Vorhaben





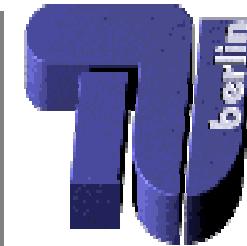
Was fehlt in Megacities?

Real Estate Management geschieht
entweder zu rabiat
oder zu informell

**Öffentliche Planung setzt
allzu wenige
Rahmenbedingungen**



The End



Danke für's Zuhören !

Megacities III

AG 4

Flächennutzungsstrategien

Flächennutzungsstrategien in Megacities: Herausforderungen

- Verdichtung statt Flächenwachstum (die kompakte Stadt)
- Urbane Funktionsmischung statt Funktionstrennung (die Stadt der kurzen Wege)
- Flächenrecycling (Umnutzung, Konversion usw.)
- Ungenutzte Flächen in Wert setzen (Bodenspekulation verhindern, Zukunft für ‚Dead Parcels‘)
- Adequate Shelter for all! (Habitat II)
- Megacities in ihre ländliche Region einbinden
- Megastädte in kleine steuerbare Einheiten unterteilen (Stadt in der Stadt)
- Kreativitätspotenzial der Bevölkerung nutzen und sie aktiv an der Entwicklung ihrer Stadt mitwirken lassen
- Regionale und kulturelle Besonderheiten (Identität) erhalten und fördern

Flächennutzungsstrategien in Megacities: Status Quo

Potentiale

- Formelle Stadtplanungen sind häufig vorhanden
 - Kreatives informelles städtisches Bodenmanagement (Aspekt der Legitimität)
- ⇒ Technisches Knowhow ist zumeist vorhanden

Hemmnisse

- Die Plandurchsetzung scheitert, wenn es keine Planungsmacht gibt, diese nicht eingesetzt wird, Plangehorsam fehlt oder der Plan inhaltlich mangelhaft ist
- Schwächen bei der Umsetzung (mangelnde Kooperation und Koordination, Korruption, begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen, zu geringer Handlungsspielraum auf der lokalen Ebene)
- Mangelnde nationale Raumordnungspolitik (keine Raumordnungsprinzipien) sowie eine fehlende flexible und vorausschauende Regionalplanung

- ⇒ Institutionelle Schwächen

Flächennutzungsstrategien in Megacities: Arbeitsweise der AG

1. Keynote Speech: Evaluation des deutschen Planungssystems und daraus resultierende Empfehlungen für Megacities in Entwicklungsländer
2. Beitrag eines Critical Experts aus dem City Alliance Programme
3. Diskussion
4. Entwicklung von Handlungsempfehlungen für die Politik

Megacities III

AG 4: Flächennutzungsstrategien

Policy Empfehlungen I

Grundverständnis:

Trotz aller Probleme sehen wir Verstädterung
und damit auch Megacities
als Motor des Wachstums, der Entwicklung,
des Fortschritts, als Orte der Kultur etc.

Es gilt folglich, funktionierende Wege zu finden, sie zu managen,
nicht ihre Entstehung zu verhindern.

Hieraus resultiert ein dringender Handlungsbedarf!
Zu den Kernaspekten zählt die Entwicklung von nachhaltigen
Flächennutzungstrategien

Megacities III

AG 4: Flächennutzungsstrategien

Policy Empfehlungen II

1. Raumordnung

- Geordnete Verstädterung
- Planung als Prozess, nicht als Produkt:
 1. erst (nach)denken, dann planen,
 2. prozesshaftes koordiniertes Planen und
 3. Entscheidung mit Umsetzung
- Einführung und Verankerung einer flexiblen, vorausschauenden, Freiflächen schützenden Regionalplanung
- Förderung einer polyzentrische Stadtstruktur, deren Einheiten finanziell disponieren können
- Direktiven und Guidelines auf nationaler und regionaler Ebene
- Kombination von privater Initiative und Unternehmerschaft sowie öffentlicher Planung
- Partizipative Prozesse in der Planung
- Ausgleichsorientierte Raumpolitik und ausgleichende, qualitative Wachstumspolitik zur Verminderung von Disparitäten (Förderung von Sekundärstädten mit konkurrenzfähiger Attraktivität)
- Förderung der lokalen / regionalen Identität

Megacities III

AG 4: Flächennutzungsstrategien

Policy Empfehlungen III

2. Rechtssicherheit

- Förderung von Rechtsordnung, Rechtstaatlichkeit und Rechtssicherheit
- Insbesondere auch der marginalisierten Bevölkerung (Rechts-) Sicherheit geben
- Gewährung von Rechtssicherheit an Grund und Boden (nicht notwendig in Form individuellem privaten Eigentums) und damit Zugang zu Land geben.
- Zugleich aber auch die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, damit die Armen sich selbst mit Wohnungen versorgen können (technische Infrastruktur und soziale Dienstleistungen, Arbeitsplätze etc.) – siehe Habitat II Agenda: shelter for all!

Megacities III

AG 4: Flächennutzungsstrategien

Policy Empfehlungen IV

3. Good Governance

- Förderung der Verantwortungsübernahme aller drei Sektoren (öffentliche, private, Zivilgesellschaft)
- Interinstitutionelle Kooperation und Koordination
- Transparenz und Accountability, Korruptionsbekämpfung
- Maßnahmen im Budget der Stadt verankern, um von sporadischen Projekten zu stadtweiten Lösungen zu gelangen
- Kleine Einheiten fördern: dezentrale Verwaltung mit lokalem Budget
- Subsidiarität
- Bürgerbeteiligung und Stärkung der Verhandlungsmacht der Armen (um Individuen zu ermöglichen, sich gegen Willkür zu verteidigen)
- Die Kreativität der Bevölkerung nutzen und mobilisieren. Die Bevölkerung aktiv an der Entwicklung ihrer Stadt mitwirken lassen. Chancen für eine informelle Planung geben.

Megacities III

AG 4: Flächennutzungsstrategien

Policy Empfehlungen V

Voraussetzung:

- Politischer Wille zu Reform und Gerechtigkeit muss vorhanden sein

Notwendigkeit:

- Neue Phänomene erfordern das Überdenken bestehender Begriffe und Definitionen sowie eine genauere Erforschung der neuen Problemstellungen

Megacities III

AG 4: Flächennutzungsstrategien

Policy Empfehlungen VI

Zusammenfassendes Handlungsmodell:

- Rechtsstaatlichkeit und Good Governance
- Zukunftsfähige und prozesshafte Regionalplanung als Basis für
- Geordnete Verstädterung (u.a. Stadtplanung, Stadtmanagement)
- Ausgleichsorientierte Raumpolitik zur Verminderung von Disparitäten und Fragmentierung

Eingebettet in eine
Urbane Friedens- und Umweltpolitik im globalen Kontext

Megacities III

AG 4: Flächennutzungsstrategien

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Presseerklärung

Megacities III: Handlungsmodelle und strategische Lösungsansätze

24.-26.11.2003, Bildungszentrum Schloss Eichholz der KAS, Wesseling

Was geht uns São Paulo an? Was kann die deutsche Entwicklungszusammenarbeit dort erreichen? – Sicher ist, dass im Jahr 2007 die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten und 2015 mehr als 600 Millionen Menschen in 60 Megastädten leben werden, zwei Drittel davon in Entwicklungsländern.

Der Suche nach Handlungsmodellen – z.B. Chancen für globale Wachstumspotentiale und Optimierung städtischer Mobilitätsbedürfnisse - sowie Lösungsstrategien für die drängenden Probleme in den Megastädten – vor allem: massive Umweltzerstörungen und Verslumung versus Wohlstandsenklaven – widmeten sich seit 2002 drei internationale Fachkonferenzen. Diese wurden von Konrad-Adenauer-Stiftung, Servicestelle Kommunen in der Einen Welt/InWEnt und der MegaCity TaskForce der International Geographical Union organisiert.

Schlüsselthemen für die Zukunftsgestaltung der Megastädte sind: Fragen der Regierbarkeit und Steuerungsmodelle, Nachhaltigkeit als Leitbild der Politikgestaltung, innovative Verkehrsstrategien und optimiertes Flächenmanagement. Ziel der Veranstaltungsreihe war es, erstmalig Wissenschaft, Politik und kommunale Praktiker in einen internationalen Erfahrungsaustausch zu integrieren. Ermutigende Fallbeispiele wurden benannt, Forschungs- und Umsetzungsdefizite identifiziert und politische Handlungsempfehlungen entwickelt.

Megastädte wurden nicht nur als Moloche des Elends verstanden, sondern vielmehr als globale Innovations- und Wachstumsmotoren sowie Impulsgeber für Kultur und Wissenschaft. Ein Leitmotiv der Fachdiskussion war die Einsicht, dass verstärkte Beteiligung der Betroffenen als entscheidender Erfolgsfaktor für die Umsetzung nachhaltiger Megastadtentwicklung wirkt.

In diesem Sinne zeigte sich, dass Entwicklungszusammenarbeit jenseits klassischer Hilfe heute auch ein Lernen von und mit den Partnern des Südens ist. Gleichzeitig wurde deutlich, dass sie einen zentralen Beitrag zur globalen Friedenssicherung und zum globalen Umweltwandel leistet. Voraussetzung ist allerdings, dass deutsche Außenpolitik und Entwicklungszusammenarbeit die Chancen dieser massiven globalen und lokalen Veränderungsprozesse nutzen.

Die Ergebnisse werden zusammengefasst in einem Strategiepapier für politische Entscheidungsträger. Im Frühjahr 2004 wird eine internationale Fachpublikation vorgelegt. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.kas.de, www.megacities.uni-koeln.de und www.service-eine-welt.de

Press statement

Megacities III: Working models and strategic solutions 24.-26.11.2003, Schloss Eichholz, Wesseling

What has Sao Paulo to do with us? What can German co-operation achieve there? One thing is certain, namely that by 2007 half of the world's population will live in cities and by 2015 more than 600 million people will live in megacities, two thirds of these in developing countries.

Three international specialist conferences were devoted to the search for working models, for example of global growth potential and the optimisation of urban mobility needs, and solution strategies for the urgent problems in megacities (especially: massive environmental destruction and the growth of slums versus enclaves of prosperity). These were organised by the Konrad-Adenauer-Stiftung (Konrad Adenauer Foundation), Servicestelle Kommunen in der Einen Welt/InWEnt (Service Point Communities in One World) and the MegaCity TaskForce of the International Geographical Union.

Key themes for shaping the future of the megacities are: issues of governability and models of direction, sustainability as a guideline for policy formation, innovative transport strategies and optimised area management. The aim of this series of events was to integrate scientific research, politics and municipal practitioners in an international exchange of experiences for the first time. Encouraging examples were identified, deficits in research and implementation pinpointed and recommendations for political action developed.

Megacities were not seen merely as Molochs of misery, but rather as motors of global innovation and growth as well as sources of momentum for culture and science. A leitmotif of the specialised discussion was the insight that increased participation of those directly affected is a key factor for the successful implementation of sustainable megacity development.

In this context it became apparent that today, development co-operation going beyond classic aid means learning from and with the partners in the South. At the same time it became clear that it can also make a central contribution to the establishment of global peace and to global environmental transformation. It is however a necessary precondition that German foreign policy and development co-operation utilise the potential of these massive global and local transformation processes.

The results are summarised in a strategy paper for political decision makers. In spring 2004 an international scientific publication will be presented. Further information is available at www.kas.de, www.megacities.uni-koeln.de and www.service-eine-welt.de

Links zum Themenbereich "Megacities"

- [Agenda 21 in South Africa.doc](#)
- [Asian Megacities -urban energy use.pdf](#)
- [cities_in_transition-world-bank.pdf](#)
- [CitiesWeWant.doc](#)
- [ComparativeStudy of Beijing, Seoul, Tokyo, Shanghai.doc](#)
- [cosmopolitan cities-east-asia.pdf](#)
- [David Satterthwaite-Towards healthy cities.htm](#)
- [Enabling Urbanization How is Asia Building Effective Megacities - ADB_org.htm](#)
- [eRegion.pdf](#)
- [future trends - urban systems- dev-countries.pdf](#)
- [Globalisation-Metropolisation-Accra-Lagos.pdf](#)
- [Globalisatiopn-Local development-Fallstudie Rosario-Argentinien.pdf](#)
- [inclusive_cities_dialogue.doc](#)
- [integrated approaches to manage urbanization.pdf](#)
- [Interactive planning - urban development.pdf](#)
- [janice perlman-Favelas von Rio.pdf](#)
- [janice perlman-Favelas von Rio01.pdf](#)
- [Kairo-Studie.pdf](#)
- [Kammeier-Vortrag-2002.pdf](#)
- [Learning Cities.pdf](#)
- [Managing Megacities.doc](#)
- [Megacities Lectur 4- Possible Urban Worlds.pdf](#)
- [Megacities Lectur 4- Possible Urban Worlds01.pdf](#)
- [Megacities Lecture 6- Urbanising Singapore.pdf](#)
- [Megacities-Lifestyle-energy consumption.pdf](#)
- [Megacities-toepfer_presentation-2002.pdf](#)
- [perlman-chap-summary-10-10.pdf](#)
- [poverty-governability-environ-after Rio.doc](#)
- [Roberto Sanchez Rodriguez-Cities Environmental Change.doc](#)
- [RUAf Urban Agriculture Magazine Ecological Urban Agriculture The Creation of Viable Rural-Urban Interfaces.htm](#)

- Sheela Patel-UN Chronicle Issue 1 2001 Partnerships with the Urban Poor The Indian Experience.htm
- Sparc - Society for the Promotion of Area Resource Centers Mumbai, India.htm
- suburbanization beijing.pdf
- suburbanization beijing01.pdf
- Sustainability of Megacities.pdf
- Tabelle World's 10 Largest Cities.doc
- The Fifth Megacities lecture.doc
- The Second Megacities Lecture.doc
- The Third Megacities lecture.doc
- Urban Governance Third World Megacities.pdf
- Urban Population Distributions.pdf
- urban_traffic_manag_dev_countries.pdf
- Vulnerability of Global Cities.pdf

Megacities: Zur Nachhaltigkeit

- Challenges for European Towns and Cities.doc
- cities - sustainable development-mediterranean.pdf
- ESF_NAERUS_Ainstein%20sustainability_institutional_vaccums.pdf
- Herausforderung f europ Städte.doc
- International Cooperation sustainable cities-AAtkinson.doc
- Nachhaltige Stadtentwicklung-EU.doc
- RobertoSanchez Rodriguez-Cities Environmental Change.doc
- Roberts Durban-Local Agenda 21.pdf
- Sustainability Asia's Megacities.doc
- Sustainability of Megacities.pdf
- sustainability- regional planning-germany02.pdf
- Sustainable Urban Development-EU.doc
- sustainable urban development-kammeier-2002.pdf
- Sustainable_Development_New_Millennium_2002.pdf
- sustainability and cities.doc
- Transition toward sustainability.doc

Megacities: Zur Steuerungsproblematik

- [4_runscities.pdf](#)
- [ADB-Urban Indicators Management of Cities-2002.pdf](#)
- [Democracy-participation-latin-american.cities-carron.doc](#)
- [Enabling Urbanization How is Asia Building Effective Megacities - ADB_org.htm](#)
- [Governance as Stewardship.pdf](#)
- [Index of maps of world cities.doc](#)
- [New settlements in the South.pdf](#)
- [PRUD'HOMME R_, Cybergeo.htm](#)
- [sustainable lima, megacity-jaimie_joseph.doc](#)

Megacities: Innovative Verkehrsstrategien

- [bangkok-chaos_or_system.pdf](#)
- [better_buses_in_jacarta-2003.pdf](#)
- [Bogota-1.pdf](#)
- [Bogota-2.pdf](#)
- [changing_transportation_needs.pdf](#)
- [erklaerung-civitas-forum.pdf](#)
- [Final_UK_MassTransit.pdf](#)
- [integrated_transport_policy-genova.pdf](#)
- [intermodality_publi_transport.pdf](#)
- [land_use_and_policy_instruments.pps](#)
- [land_use_transport-lutr.pps](#)
- [mass-transit-options-ASIA.pdf](#)
- [Megacities_and_Transit.doc](#)
- [Menckhoff-ZEGRAS-Urban_Transport_Infrastructure_Concessions.pdf](#)
- [Mobilität-Motorisierung-pdf.pdf](#)
- [mobility_research.pps](#)
- [Motorisierung-Mobilität-Megacities.pps](#)
- [non-motorized_vehicles_in_cities.pdf](#)
- [people_centred_cities_in_a_globalising_world-2001.pdf](#)
- [Pobreza_y_Transporte_Argentina.pdf](#)
- [Questions_and_Answers_Prof_Sussmann-MIT-2003.doc](#)
- [reduce_traffic_congestion_major_cities_Asia-2001.pdf](#)
- [Sistema_de_Transporte_Urbano_de_Santiago.pdf](#)
- [south_asian_megacities.pdf](#)
- [sustainable_transport_action_network-susantono.pdf](#)
- [sustainable_urban_transport.pdf](#)
- [sustainable_urban transport-4_internat-cities.pdf](#)
- [sustainable_urban_travel.pps](#)
- [sustainable_urban-transport-system.pdf](#)
- [Transport_21Jahrhundert.pdf](#)
- [Transport_Asien-Pazifik-1996-2001.pdf](#)

- [Transport_development_asian_context.pdf](#)
- [transportation_northeast_asian_megacities.pdf](#)
- [transporte_publico_informal_latinoamerica.pdf](#)
- [transporte_sostenible_ciudades_latinoamericanas.pdf](#)
- [Urban_Mass_Transit_in_Developing Countries.pdf](#)
- [Urban_transport_development_asia-2000.pdf](#)
- [Urban_transport_institutions-India.pdf](#)
- [Urban_Transport_Sector_Strategy_Review-*\[World_Bank_1999.doc](#)
- [urban_transport_system_asian_megacities-text.pdf](#)
- [Urban_Transport_systems_Asian_Megacities.pdf](#)
- [urban_transportation-need_for_comprehensive_solutions.pdf](#)
- [World_Bank_inAsia.pdf](#)

Megacities: Zur Flächennutzungsstrategien

- [future_planner.pdf](#)
- [habitat_professionals_forum2.doc](#)
- [sustainable_cities_urban_land_use_and_management.pdf](#)
- [urban_growth_regulation_african_experience.pdf](#)
- [verknüpfung_mit_habitat_professionals_forum3.doc](#)
- [habitat_professionals_forum.doc](#)
- [habitat_professionals_forum3.doc](#)
- [the_future_planner.pdf](#)
- [urbanization_urban_environment_and_land_use.pdf](#)