

Qualitatives Wachstum und Stadtentwicklung

September 2013

Autor: Michael Gruber

Redaktion: Kompetenzzentrum Stadtentwicklung

Überbevölkerung, Umweltverschmutzung, Verkehr und Ressourcenverschwendung stellen immer mehr Städte vor fast unlösbare Herausforderungen. Die fortschreitende Urbanisierung geht dennoch weiterhin mit steigenden Einkommens- und Entwicklungschancen für die Stadtbewohner sowie Wirtschaftswachstum einher. Durch Investitionen in verschiedene Sektoren trägt die KfW dazu bei, dass das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in Städten umweltverträglich ausgestaltet wird und eine größere Zahl der Bewohner profitiert.

Die Welt verstädert sich

Die Hälfte der Menschheit lebt bereits in Städten und bis 2030 sollen weitere 1,4 Mrd. Menschen dazukommen¹. Für 2050 wird erwartet, dass 70% der Menschheit in Städten leben wird. Dieses Wachstum findet vor allem in Entwicklungs- und Schwellenländern statt.

Während sich der Verstädterungsprozess in Europa und Lateinamerika über lange Zeiträume gestaltete, wachsen heutige Städte in bislang nicht erlebter Geschwindigkeit. Wöchentlich ziehen in den Entwicklungsländern 1.26 Millionen Menschen pro Woche in die Städte. Noch nie waren es so viele Menschen in so kurzer Zeit³. Dieser Trend ist vor allem in Asien und vermehrt auch in Afrika zu beobachten. Für Asien wird erwartet, dass der weitere Bevölkerungszuwachs ab 2015 nur noch in Städten stattfinden wird². Allein in Indien soll sich die urbane Bevölkerung in nur 20 Jahren um ca. 240 Mio. Menschen vergrößern. Prozesse der Verstädterung, die in Europa über 150 Jahren dauerten, verlaufen seit den 1950ern in viel kürzeren Zeiträumen (50 – 70 Jahre).

Die oftmals schwach ausgeprägten Verwaltungs- und Infrastrukturkapazitäten der Städte sind nicht in der Lage, diese Dynamik zu steuern. Informelles Wachstum mit hohem Flächenverbrauch und negativen Auswirkungen

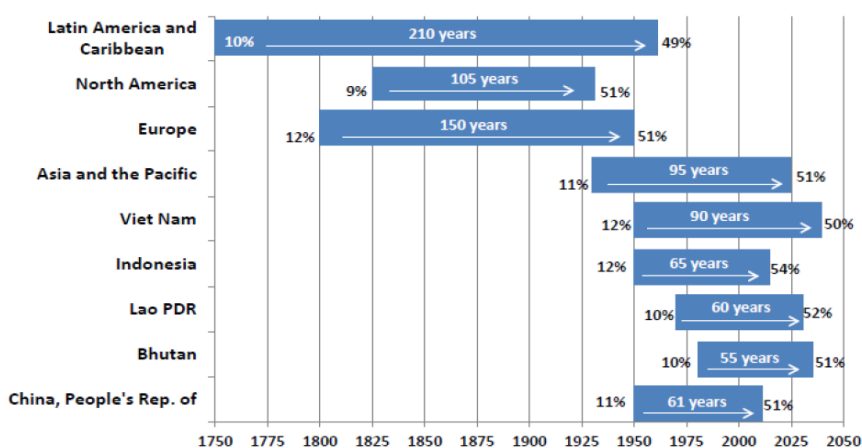
auf Armut, Leistungsfähigkeit der Städte sowie Klima- und Ressourcenschutz sind die Folge. Hier besteht ebenso dringend wie langfristig Nachfrage nach gezielter Gestaltung und Bewältigung der stattfindenden Urbanisierung.

Ökonomische Komponente: Städte als Wachstumsmotoren

Obwohl Städte weniger als 3% der Erdoberfläche bedecken, sind sie die zentralen Wachstumsmotoren der Weltgemeinschaft. Sie bieten die notwendige Infrastruktur und Dienstleistungen und ziehen die benötigten Arbeitskräfte an. Sie schaffen den Nährboden und die kritische Masse für Innovation, Beschäftigung und gesellschaftlichen Wandel. Zugleich sind Städte Marktplätze der globalisierten Welt. Die Verfügbarkeit und Organisation von Flächen für Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen, Handel, Mobilität, Wohnen und Erholung bieten die Grundlage und Voraussetzung für Innovation und Wachstum.

In Städten werden 80% des globalen BIP erwirtschaftet⁴. Dies erklärt auch, warum sich

Abbildung 1: Urbanisierung verläuft heute schneller als früher. (Dauer des Anstiegs der Urbanisierungsrate von rund 10% auf rund 50%)



Source: ADB estimates using Bairoch (2008) and UN(2012).

Quelle: Wan, Guanghua (2012): Key Indicators for Asia and the Pacific, 43rd Edition. Manila: ADB.

Qualitatives Wachstum

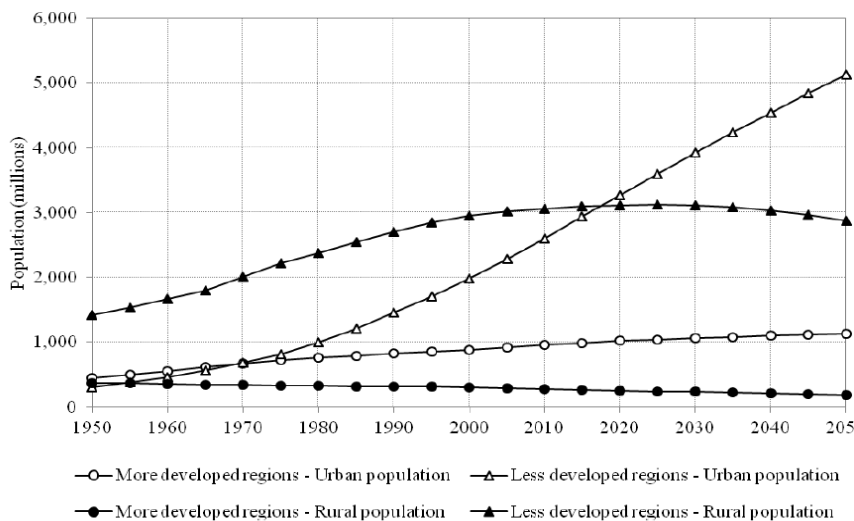
Qualitatives Wachstum bezeichnet einen Entwicklungsprozess, der auf nachhaltige Fortschritte in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht zielt. Qualitatives Wachstum bedeutet dabei die Steigerung der gesamtgesellschaftlichen Wohlfahrt, die sich aber nicht zwangsläufig auch in einer Steigerung von Einkommen materialisiert, sondern sich beispielsweise auch in einer Erhöhung der Verteilungsgerechtigkeit, der Chancengleichheit, der sozialen Sicherheit, dem friedlichen Zusammenleben oder dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen ausdrückt.

¹ United Nations. Department of Economic and Social Affairs. Population Division (2012): World Urbanization Prospects, the 2011 Revision. New York.

² Lindfield, Michael and Florian Steinberg (2012): Green cities. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.

³ UN Habitat (2013): State of the World's Cities Report 2012/2013, Prosperity of Cities. Nairobi.

Abbildung 2: Städtische und ländliche Bevölkerung nach Entwicklungsgruppen, 1950-2050



Quelle: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2012): World Urbanization Prospects, the 2011 Revision. New York.

bislang kein Niedrigeinkommensland (LDC) zu einem Land mit mittlerem Einkommen

Wirtschaftliche Infrastruktur in Äthiopien

In vielen Klein- und Mittelstädten Äthiopiens hat sich die Einwohnerzahl in den letzten zwanzig Jahren verdoppelt. Die KfW unterstützt mit 10 Mio. EUR acht Städte bei der Finanzierung von Infrastruktur, vor allem von städtischen Pflasterstraßen, und der Bekämpfung städtischer Armut. Damit wird ca. einer halben Millionen Menschen geholfen. Die Pflastersteine werden lokal hergestellt und von Kleinunternehmern arbeitsintensiv verlegt. Damit bleibt die gesamte Wertschöpfungskette vor Ort. Zudem trägt der kostengünstigere Transport auf den neuen Straßen zur Einkommensentwicklung bei. Um die Nachhaltigkeit des Vorhabens zu unterstützen, wird die Stadtverwaltung gleichzeitig im Betrieb und Unterhalt der Straßen ausgebildet.



Quelle: Monika Wiebusch

(MIC) entwickeln konnte, ohne eine signifikante Verstädterung zu erfahren⁵.

Durch Investitionen in wirtschaftliche und soziale Infrastruktur und Finanzierung von Kreditlinien für kleine und mittelgroße Unternehmen trägt die KfW dazu bei, die ökonomischen Potentiale von Städten zu nutzen und Arbeitsplätze zu schaffen.

Soziale Komponente: Lebenswerte Städte oder Städte als neue Heimat der Armut?

Das Wirtschaftswachstum kommt allerdings nicht allen Stadtbewohnern zugute. In Städten wird der Unterschied zwischen arm und reich sehr anschaulich: Oft liegen teure Villenviertel oder Geschäftszentren direkt neben sehr armen Slums. Der nicht koordinierte Zuzug führt zu unzureichenden Wohn-, Mobilitäts-, und Arbeitsbedingungen. Diese versperren einer immer größer werdenden Einwohnerzahl den Zugang zu menschenwürdiger Beschäftigung und Einrichtungen für Bildung und Gesundheit. Eine Basisversorgung kann nicht gewährleistet werden. Der Bedarf danach wächst wesentlich schneller als Städte sich darauf einstellen können. Slums bilden sich in Städten, wie auch an deren Rändern. Viele Slums sind geprägt von Arbeitslosigkeit und Gewalt. Schon jetzt leben knapp 1. Mrd. Arme in Städten⁶. Es droht die Gefahr, dass sich in immer mehr Ländern ländliche Armut durch Zuzug lediglich in städtische Armut verwandelt, aber die Chancen der Urbanisierung nicht genutzt werden.

Durch Investitionen in soziale Infrastruktur,

Wohngebietssanierung im Senegal

Der Stadtteil Pikine (Dakar) mit ca. 220.000 Einwohnern ist einer der größten informellen Siedlungen im Senegal. Die KfW finanziert mit rund 8.8 Mio. EUR die Erschließung von Teilen der Siedlung für ca. 70.000 Einwohner. Unter Einbeziehung der Anwohner werden hierbei Trinkwasser- und Stromnetzanschluss, Überflutungsschutz, Erschließungswege, Grundschulen und multifunktionale Fortbildungs-, Sport- und Kulturzentren errichtet. Vor allem arbeitslose Jugendliche und schulpflichtige Kinder profitierten in erheblichen Maßen von den verbesserten Bedingungen.



Quelle: KfW-Bildarchiv/Bernhard Schurian

Slumsanierung, Gewaltprävention und Finanzierung von Mikrokrediten für Kleinunternehmer fördert die KfW die Versorgung mit Basisdienstleistungen und ein friedlicheres Zusammenleben. So wird Städten geholfen, die Potentiale der Urbanisierung zu nutzen und ihren Bewohnern die Chancen zu ermöglichen, am qualitativen Wachstum teilzunehmen.

Ökologische Komponente: Ressourceneffiziente Städte oder Städte als (Klima-)Verschmutzer?

Städte sind verantwortlich für den Verbrauch von ca. 75% aller Ressourcen und generieren einen ähnlich hohen Anteil an klimaschädlichen Emissionen⁷. Unzureichendes Abfallmanagement und ungeklärte Abwässer verschmutzen Städte immer noch in erheblichem Umfang. Hinzu kommt hohe lokale Luftverschmutzung und Feinstaubbelastung durch inadäquates Verkehrsmanagement bei stark ansteigender Motorisierung (von 1 Mrd. Fahrzeuge weltweit in 2012 auf ca. 2 Mrd. in 2020⁸). Verkehrsplanung ist meist nicht mit der Stadtentwicklungsplanung koordiniert,

4 UNEP (2012): Global Initiative for Resource Efficient Cities. Paris.

5 Vgl. Turok, Ivan (2013): Präsentation Urbanisation and Development. UN Habitat 24th Governing Council: Nairobi.

6 BMZ (2011): Millennium Entwicklungsziel 7 – Unterziel 11. Bonn.

7 UN Habitat. Global Report on Human Settlements 2011: Cities and Climate Change. Nairobi. Ebenso UNEP (2012): Global Initiative for Resource Efficient Cities. Paris.

8 Sperl, Daniel and Deborah Gordon (2009): Two billion cars: driving toward sustainability. Oxford University Press: New York.

Anpassung an den Klimawandel in Bangladesh

Die Quartiere der Stadt Khulna (1 Mio. Einwohner) am Ganges werden regelmäßig überflutet. Besonders betroffen sind hierbei die Armen. Die KfW erschließt diese Viertel durch Allwetterstraßen und finanziert Maßnahmen zur Uferbefestigung. Im Sinne der Nachhaltigkeit wird der nicht motorisierte Verkehr durch separate Fahrradwege auf Straßen und Wegen mitgeplant. Märkte werden so umgestaltet, dass sie auch nach Starkwetterereignissen sehr schnell wieder nutzbar sind.



Quelle: Christian Schönhofen

obwohl die Siedlungsform das Verkehrsaufkommen bestimmt und die weitere Siedlungsentwicklung durch Transportplanung stark beeinflussbar ist. Dies trägt nicht unerheblich

zum rasant ansteigenden Verkehr bei. Dieser ist in Form von Staus und lokaler Luftverschmutzung in Städten wie Accra, Dhaka, Rio de Janeiro oder Peking deutlich sichtbar. Nicht sichtbar sind die Folgen steigender Liefer-, Produktions- und Gesundheitskosten. Diese Kosten können zwischen 1,5 und 4% des GDP betragen⁹.

Als weiterer Faktor kommen Auswirkungen des Klimawandels¹⁰ als Verstärker und Beschleuniger bestehender Probleme hinzu. Starkwetterereignisse wie Überflutungen, Erdbeben oder Stürme treffen Städte immer häufiger. Durch die hohe Bevölkerungsdichte und „Liegenschaftsvermögen“ sind die Schäden sehr hoch und beeinträchtigen Lebensbedingungen und Verdienstmöglichkeiten nachhaltig. Besonders betroffen sind ärmere Bevölkerungsschichten, da diese aufgrund mangelnder Alternativen oft in von Klimawandel bedrohten Gebieten siedeln.

Durch Investitionen in Energieeffizienz, Abfall- und Ressourcenwirtschaft, Mobilität und die Widerstandsfähigkeit von Städten trägt die KfW dazu bei, den ökologischen Fußabdruck von Städten zu verringern.

Fazit

Die immer schneller voranschreitende Urbanisierung bringt Chancen und Gefahren mit sich. Auf der einen Seite sind Möglichkeiten von steigendem Einkommen, besseren Le-

bensbedingungen, Entscheidungsfreiheit und vermehrtem Zugang zu Bildung und Gesundheit erkennbar. Auf der anderen Seite droht die Gefahr von zu hohem Ressourcenverbrauch, lokaler Luftverschmutzung sowie extremer Armut und Gewalt in marginalisierten Stadtteilen.

Städte in Entwicklungs- und Schwellenländern sind mit dem Bevölkerungswachstum oft überfordert und können es kaum steuern. Diese Probleme werden sich gerade in Afrika und Asien weiter verschärfen. Die KfW hilft mit Investitionen in wirtschaftliche und soziale Infrastruktur, Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nachhaltiger zu gestalten, Ressourcenverschwendung zu mindern und Städte zudem widerstandsfähiger gegen Auswirkungen des Klimawandels zu machen. ■

Weitere Informationen

Michael Gruber

Kompetenzcenter Stadtentwicklung

Michael.Gruber@kfw.de

[https://www.kfw-](https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-Entwicklungsbank/Sektoren/Stadtentwicklung/)

[entwicklungsbank.de/Internationale-](https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-Entwicklungsbank/Sektoren/Stadtentwicklung/)

[Finanzierung/KfW-](https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-Entwicklungsbank/Sektoren/Stadtentwicklung/)

[Entwicklungsbank/Sektoren/Stadtentwicklung/](https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-Entwicklungsbank/Sektoren/Stadtentwicklung/)

⁹ World Bank (2010): Egypt - Cairo traffic congestion study - phase 1. Washington D.C. - The Worldbank.

¹⁰ Lage, Jessica, Marcus Moench and Stephen Tyler (2011): Catalyzing Urban Climate Resilience. ISET: Boulder, CO.