

leiher) und sozialpsychologische (Hierarchie innerhalb der Berufe) Hindernisse sehr erschwert. Diese Widerstände sind für den Einzelnen besonders auch deshalb kaum zu überwinden, weil sich in den industriefernen ländlichen Gebieten für ihn kaum Erwerbsmöglichkeiten weder im Dorf selbst noch in erreichbarer Umgebung bieten. So bleibt für den überwiegenden Teil der neu in den Erwerbsprozeß eintretenden Arbeitskräfte – abgesehen von der Abwanderung in ferne Industriegebiete, wozu sich aber in der Regel nur wenige entschließen können – oft nur eine zumeist temporäre Beschäftigung in der Landwirtschaft. Infolgedessen wird die Landwirtschaft in diesen Gebieten damit belastet, immer mehr Men-

schen nicht nur absolut, sondern in vielen Fällen auch relativ den hauptsächlichlichen Lebensunterhalt bieten zu müssen. Für die sich daraus ergebende zwingende Notwendigkeit, die Steigerungsrate der Produktivität der Landwirtschaft zu erhöhen, bildet aber – und so ergibt sich ein *circulus vitiosus* – das Kastensystem ein entscheidendes Hindernis.

Alle diese Fragen münden so in das entscheidende Problem, ob und inwieweit sich Veränderungen in der Kastenstruktur abbahnen – entscheidend deshalb, weil ohne eine Änderung der sozialen Ordnung eine wirkliche Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Landbevölkerung Indiens nicht möglich erscheint.

## ADDIS ABEBA, PROBLEME SEINER ENTWICKLUNG

Mit 2 Abbildungen und 4 Bildern

KARL ENGELHARD

*Summary:* Problems of the development of Addis Ababa

Addis Ababa developed in 8 decades from its origin as a *katama* settlement to become the first permanent capital of the Ethiopian Empire with a current population of more than 700,000. Its development can be divided into 3 periods:

1. the precolonial time to 1935,
2. the short phase of Italian colonialism,
3. the period of post-war development shaped by modern European-American urban culture.

If rural Ethiopian life-styles and building forms dominated the first period, modern urban characteristics have pushed more strongly into the foreground since the Italian colonial period.

Administrative functions and trade – Addis Ababa has Africa's largest market – form the basis of existence for the capital of Ethiopia. Industry, which is still unimportant, will in future contribute more strongly to the diversification of the city's economic base.

The turbulent population growth of the post-war period – the annual growth rate has been 6,2% over the last 10 years – makes planned development essential. After the Italian Development Plan for Addis Ababa and the Master Plan of Sir Patrick Abercrombie (1954), the Master Plan of the French Mission for Town Planning has, since 1967, determined the course of the most recent and future development. The main goals of planning are the further development of infrastructure, necessary for the further development of the city, a tidy demarcation of the various urban functions, and planned control of further growth.

Mit der Gründung Addis Abebas im Jahre 1887 hat der traditionelle Standortwechsel des Regierungssitzes des Kaiserreiches Äthiopien seinen Abschluß gefunden. Im Gegensatz zu ihren Vorgängern hat sich Addis Abeba behaupten und zur permanenten Hauptstadt des Landes entwickeln können. Aus bescheidenen Anfängen ist in den gut 8 Jahrzehnten ihres Bestehens

eine Großstadt von gegenwärtig ca. 700 000 Einwohnern entstanden, die zugleich die größte Stadt zwischen Kairo und Johannesburg darstellt. Angesichts dieses überstürzten Wachstums – die Wachstumsrate der Bevölkerung zwischen 1961 und 1967 betrug 6,2 %/Jahr<sup>1)</sup> – steht die junge äthiopische Hauptstadt ähnlichen Entwicklungs- und Wachstumsproblemen gegenüber wie viele andere Großstädte der afrikanischen Tropen. Sie konzentrieren sich auf die Lösung der mit dem raschen Bevölkerungszuwachs einhergehenden wirtschaftlichen Aufgaben und sozialen Probleme. Vorrangige Bedeutung haben dabei die Bereitstellung von Arbeitsplätzen durch den Ausbau der wirtschaftlichen und administrativen Funktionen, der Wohnungsbau und ein der Wachstumsentwicklung angemessener Ausbau der Infrastruktur. Es gilt, das innerstädtische Straßennetz den steigenden Verkehrsbelastungen anzupassen, die Wasser- und Elektrizitätsversorgung sowie das Gesundheits- und Bildungswesen mit den steigenden Bevölkerungszahlen in Einklang zu bringen. Von besonderer Dringlichkeit sind im Interesse der Gesunderhaltung der Bevölkerung der Bau von Kanalisations- und Kläranlagen. Darüber hinaus ergeben sich besondere Aufgaben aus der Eigenart der historischen Entwicklung der Stadt, aus ihrer Funktion als Residenz des äthiopischen Kaisers, als Verwaltungs- und Handelsmittelpunkt des Landes und aus den lokalen Lageverhältnissen.

Im Gegensatz zu den europäisch beeinflussten Kolonialstädten des afrikanischen Kontinents weist das traditionelle Addis Abeba weder eine saubere Trennung der städtischen Funktionen und der verschiedenen ethnischen Gruppen auf, noch kennt es eine aus-

<sup>1)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 2, S. 45.

geprägte soziale Klassifizierung. Erst mit dem Beginn der Entwicklung zur modernen Großstadt europäisch-amerikanischer Prägung nach dem 2. Weltkriege hat ein Entmischungsprozeß eingesetzt, der die traditionellen Mischstrukturen schrittweise verdrängt und eine räumliche Trennung der Funktionen anbahnt. Dieser Prozeß, der von einer zunehmenden sozialen Differenzierung begleitet wird, erfährt in jüngster Zeit in wachsendem Maße eine Lenkung durch städteplanerische Maßnahmen.

### 1. Die historische Entwicklung der Stadt und ihre geographische und topographische Lage <sup>2)</sup>

Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts haben städtische Siedlungen im bäuerlichen Äthiopien nur eine untergeordnete Bedeutung gehabt. Sie verdanken als temporäre Herrscherresidenzen ihre Entstehung in der Regel der politischen und militärischen Macht der regierenden Feudalschicht. Wirtschaftliche oder kirchliche Funktionen, die für die Entstehung vieler europäischer Städte kennzeichnend sind, waren in Äthiopien nur das städtische Wachstum fördernde Element, kaum aber städtebildende Ursachen. Eigenartigerweise ist es im äthiopischen Hochland in der Vergangenheit nicht zur Ausbildung einer eigentlichen Stadtkultur gekommen, obwohl sich die herrschende Volksschicht aus Nachkommen von Einwanderern aus dem durch ein blühendes Städtewesen gekennzeichneten Vorderen Orient rekrutierte und die Kontakte zum Herkunftsgebiet nicht abbrach. Das Fehlen städtischer Lebensformen, des Nebeneinander von Stadt und Land, läßt sich u. a. auf die isolierte, kontakthemmende Lage des Hochlandes von Äthiopien zurückführen, während im vorderasiatischen Raum gerade die fortwährenden Auseinandersetzungen und Begegnungen mit anderen Völkern wichtige Impulse für die Städtebildung gaben <sup>3)</sup>.

Im Gegensatz zu anderen politischen Metropolen wechselten die äthiopischen Hauptstädte in unregelmäßigen Zeitabständen ihren Standort. Das Zentrum dieser temporären pfalzähnlichen Siedlungen bildete das „Gibbi“, ein umzäunter Bereich, in dem der Herrscher mit seinem meist zahlreichen Gefolge lebte. In der Regel zog eine derartige Siedlung die Niederlassung von Händlern und Handwerkern um das „Gibbi“ nach sich. Mit dem Standortwechsel der kaiserlichen Residenz wurden derartige Siedlungen, die in Äthiopien zur Unterscheidung von bäuerlichen Siedlungen als „Katama“ bezeichnet werden, aufgegeben, oder sie sanken in kurzer Zeit zur Bedeutungslosigkeit herab. Auslösende Ursachen der Standortverlagerung waren neben dem Mangel an permanenten natürlichen Ressourcen, insbesondere Holz mangel für Bau- und Heizzwecke, historisch-politische Fak-

toren wie der Wechsel der herrschenden Dynastie, Stammes- oder Religionskriege, Bedrohung durch äußere Feinde und territoriale Expansion. Mitverantwortlich für das Unterbleiben echter städtischer Entwicklungen waren aber auch soziale Faktoren, vor allem die straffe Feudalstruktur und die abwertende Einstellung der herrschenden amharischen Oberschicht gegenüber Handel, Handwerk und Gewerbe, die die Stagnation in der kulturellen Entwicklung der äthiopischen Gesellschaft bedingten und eine progressive, städtisches Leben erhaltende und vermehrende Weiterentwicklung verhinderten. Der zeitweilige Mangel an Nahrungsmitteln, Wasser und Holz bestand nicht in erster Linie in der Unzulänglichkeit der natürlichen Voraussetzungen, sondern in der ungenügenden Fähigkeit der hierarchischen äthiopischen Gesellschaftsstruktur, die natürlichen Hilfsquellen in angemessener Weise nutzbar zu machen. Weder gelang es, den Wald als eine wichtige städtische Lebensgrundlage durch entsprechende Wirtschaftsmaßnahmen, wie sie seit dem späten Mittelalter und verstärkt seit der frühen Neuzeit in Europa deutlich wurden, zu erhalten und der Herausforderung, die sich aus dem Wachstum einer nichtagrarischen städtischen Bevölkerung ergab, durch Steigerung der Holzproduktion zu begegnen, noch die Voraussetzungen für eine allgemeine wirtschaftliche Entwicklung durch entsprechende Förderung von Handwerk, Gewerbe und Handel als wirtschaftliche Grundlage städtischen Lebens zu schaffen. Das wäre Voraussetzung für eine produktive Arbeitsteilung und für den Austausch städtischer und ländlicher Produktion gewesen, durch den das agrarische Umland der Stadt zu Produktionsformen stimuliert worden wäre, die über die Selbstversorgung hinausgehen.

Addis Abeba wurde 1887 durch Kaiser Menelik II. gegründet, nachdem sich die 1881 auf den Entotobergen in über 3000 m Höhenlage entstandene Residenz wegen der unvorteilhaften äußeren Bedingungen wie Wasser-, Holz mangel, klimatische Ungunst und der Mangel an flachem Baugrund für eine weitere Ausdehnung sowie Versorgungsschwierigkeiten infolge der Berglage als unzweckmäßig erwiesen hatte. Mitbestimmend für die Wahl des neuen Standortes nur wenige Kilometer unterhalb des Entoto-Gipfels an seinen ca. 500 m tiefer gelagerten flacheren Hängen war die Lage der Thermalquellen von Filwoha/Finfini. Auf einem Hügel in geschützter Riedellage zwischen dem Ginfle- und Kechene-Fluß oberhalb der Quellen wurde der „Gibbi“ Meneliks errichtet. Um dieses wallumwehrte Zentrum ordneten sich in mehr oder weniger großen Abständen in hierarchischer Abfolge weitere „Gibbis“ des Adels, von Heerführern und der Geistlichkeit an. Im Nordwesten von Meneliks Lager entstand zwischen diesen Subzentren neben der St.-Georgs-Kirche der offene Marktplatz. Damit unterschied sich Addis Abeba in seiner ursprünglichen Anlage als Katama-Siedlung durchaus nicht von seinen Vorläufern.

<sup>2)</sup> Eine ausführliche Darstellung findet die historische Stadtentwicklung in den im Literaturverzeichnis aufgeführten Arbeiten Nr. 4, 6, 9, 11, 13 und 14.

<sup>3)</sup> Vgl. Literaturverzeichnis Nr. 9.

Die Lage der einzelnen Gibbis ist für die spätere Entwicklung als permanente Hauptstadt von Bedeutung geworden und wirkt im heutigen Grundrißbild und Funktionsgefüge noch deutlich nach. Einerseits bedingt sie infolge der Ausnutzung der natürlichen Lagevorteile durch die einzelnen Gibbi-Komplexe die ausgeprägte Weitläufigkeit der gesamten Siedlungsanlage, andererseits bestimmt sie den auffällig Ost-West gerichteten Verlauf des älteren Straßen- und Wegenetzes, das infolge der Anpassung an die tiefe meridional ausgerichtete Zertalung des Stadtgebietes einen starken Windungsreichtum aufweist. Verstärkt wird diese Ausrichtung des älteren Straßennetzes durch die von Anfang an vorhandene funktionale Zweipoligkeit der jungen Stadt. Den einen Konzentrationskern bildete der 1882 entstandene kaiserliche Palast, den anderen die St.-Georgs-Kirche mit dem Markt.

Der Standort Addis Abebas zeichnet sich durch eine glückliche Verknüpfung überregionaler, regionaler und lokaler Lagevorteile aus. Es liegt fast genau im Mittelpunkt Äthiopiens, und in seiner Nähe berühren sich die 3 Großlandschaften des äthiopischen Hochlandes, das Hochland von Habesch, das Kaffa-Hochland und die Keilscholle der Somali-Tafel mit dem Ostafrikanischen Graben <sup>4)</sup>. Diese zu allen Großlandschaften des Landes in gleicher Weise geöffnete Lage ist eine entscheidende Voraussetzung für die intensiven Wechselbeziehungen der Hauptstadt mit den einzelnen Landesteilen und für die Ausbildung einer straffen zentralistischen Staatsorganisation. Die Bedeutung als Verkehrsmittelpunkt erhielt in der kurzen italienischen Kolonialperiode durch die Konzentration des ca. 7000 km langen Allwetterstraßennetzes auf die Hauptstadt eine erhebliche Aufwertung. Infolge seiner Grenzlage zwischen dem Südrande des alten Amharenreiches und den kurz vor der Stadtgründung eroberten Gallagebieten wurde Addis Abeba zur Brücke und Vermittlerin zwischen altem Kern und neuen Landesteilen des Kaiserreiches und trug entscheidend zur Ausbildung eines einheitlichen Staatsbewußtseins des jungen Mehrvölkerstaates bei.

Von regionaler Bedeutung, besonders für die spätere Expansion der Stadt, ist die Lage inmitten eines relativ reichen, gut berechneten Agrarraumes, auf den sich die Nahrungsversorgung der wachsenden Bevölkerung gründen kann. Wichtige lokale Gunstfaktoren für den Fortbestand und die Weiterentwicklung der Stadt sind die milden klimatischen Bedingungen im Übergangsgebiet von Woina Dega und Dega, die Lage oberhalb der Zone tropischer Ansteckungskrankheiten, der Vorrat an flachem oder leicht geneigtem Siedlungsland für die Ausdehnung der Stadt und die guten Voraussetzungen für die Erschließung von Trinkwasservorräten für eine größere Bevölkerungszahl.

Für die Gründung der Stadt haben diese Lagebedingungen wohl kaum eine wesentliche Rolle gespielt, sie erfuhren ihre Inwertsetzung erst allmählich, seitdem sich die Absicht abzeichnete, Addis Abeba zur permanenten Hauptstadt zu entwickeln.

Die Notwendigkeit zum Ausbau zur festen Hauptstadt ergab sich vor allem aus dem Wandel der politischen und wirtschaftlichen Situation des Kaiserreiches. Menelik's expansive Eroberungspolitik war zum Abschluß gelangt, und sein Sieg über die nach kolonialer Ausweitung strebenden Italiener bei Adowa im Jahre 1896 hatte seine politische Position gefestigt. Damit war das Kaiserreich, das sich als einziges afrikanisches Land erfolgreich den kolonialen Interessen europäischer Mächte widersetzen konnte, schlagartig in das weltpolitische Interesse gerückt und aus seiner jahrhundertelangen Isolierung gedrängt. Die politische Anerkennung des expandierten Kaiserreiches führte zum Austausch von diplomatischen Vertretungen mit vielen europäischen und außereuropäischen Staaten und zur Niederlassung zahlreicher ausländischer Handelsvertretungen. Diese politische Stabilisierung und das wachsende Wirtschaftsinteresse europäischer Staaten an Äthiopien drängten zur Beibehaltung Addis Abebas als ständiger Hauptstadt des Kaiserreiches. Trotzdem war das Fortbestehen Addis Abebas um die Jahrhundertwende von der gleichen Krise bedroht wie die früheren „Hauptstädte“; es sah sich dem Problem der Erschöpfung der Brenn- und Bauholzvorräte gegenübergestellt. Dank des Widerstandes der damals schon in Addis Abeba ansässigen Europäer konnte der Plan Menelik's II., die Stadt abermals zu verlegen – als Standort war das heutige Addis Alem 50 km westlich von Addis Abeba ausgewählt worden – verhindert werden. Der Herausforderung durch den steigenden Holzbedarf wurde mit der Einführung des schnellwüchsigen Eukalyptusbaumes begegnet. Die rasche Ausbreitung der aus Australien eingeführten Baumart, die schon nach 4 Jahren genutzt werden kann und die sich ohne Kostenaufwand durch Stockausschläge verjüngt, konnte in relativ kurzer Zeit die drohende Gefahr der Verlegung der Stadt abwenden <sup>5)</sup>. Der mit dem Wachstum der Stadt steigende Brenn- und Bauholzbedarf, der auch in absehbarer Zukunft wegen des Fehlens von Kohle und Erdöl einerseits und wegen der hohen Transportkosten für Einfuhrgüter zum küstenfernen Addis Abeba andererseits mit Eukalyptusholz und -blättern gedeckt werden muß, hat zur Anlage eines fast geschlossenen, 10–15 km breiten und sich immer mehr ausweitenden Gürtels von Eukalyptuswäldern geführt, der heute mehreren tausend Erwerbstätigen Beschäftigung gibt. Von den Entotobergen oder von höher gelegenen Punkten an der Straße Addis Abeba – Ambo läßt sich durch die altersklassenbedingte unterschiedliche Grünfärbung der Eukalyptushaine ein buntes

<sup>4)</sup> Vgl. Literaturverzeichnis Nr. 5, S. 100, und Nr. 15, S. 225 f.

<sup>5)</sup> Vgl. Literaturverzeichnis Nr. 3 und Nr. 10, S. 245.



Bild 1: Ausschnitt aus dem Eukalyptuswald-Gürtel um Addis Abeba (von den Entoto-Höhen)

Mosaik blockartiger und streifiger Parzellen erkennen, das auf bäuerlichen Individualbesitz in der Stadtrandzone und in den angrenzenden Gebieten außerhalb der Stadtgemarkung zurückzuführen ist (vgl. Bild 1). Die größere Rentabilität der Eukalyptuswaldungen gegenüber der ackerbaulichen Nutzung begünstigt die rasche Ausbreitung des Waldgürtels um die Stadt, der die landwirtschaftliche zugunsten der waldwirtschaftlichen Nutzung ständig zurückdrängt. Auch im Stadtgebiet nimmt der Eukalyptusbaum vorzugsweise die Steilränder der unbebauten Taleinschnitte und die bei der in vielen Stadtteilen heute noch vorherrschenden aufgelockerten Bauweise zahlreichen freien Flächen ein. Letzten Endes hat der Eukalyptusbaum den Wendepunkt in der Entwicklungsgeschichte der äthiopischen Hauptstädte mitbestimmt, der den Übergang von einer Phase des periodischen Standortwechsels zur jüngsten standortfesten, wachstumsfreudigen Phase darstellt. Während in der ersten Phase die städtischen Funktionen allein durch die Belange der feudalen, politischen Oberschicht bestimmt wurden und der Mobilität des kaiserlichen Lagers wegen auf ein Mindestmaß beschränkt blieben, konnten mit der Entwicklung Addis Abeba zur festen Hauptstadt und mit dem Zurücktreten militärischer Interessen dank der innen- und außenpolitischen Konsolidierung andere städtebildende Faktoren aktiviert werden und die städtische Funktionsbasis der Hauptstadt allmählich verbreitern. Erst damit setzte eine rasche Aufwärtsentwicklung ein. Neben die Funktion als Residenzort des Kaisers und als zentraler Verwaltungssitz der Regierung traten vor allem wirtschaftliche Aufgaben in Form von Handel, Handwerk und Gewerbe und später auch der Industrie. Neben zahlreichen europäischen Firmen ließen sich starke armenische, griechische und arabische Händlergruppen in der Stadt nieder. So wenig wie der schon in alter Zeit in Äthiopien nicht unbedeutende Handel mit dem Städtewesen verknüpft war, so wenig wurde er von der politischen und sozialen Oberschicht des

Reiches, den Amharen, getragen. Seine Träger waren in erster Linie Angehörige fremder Völker. Erst seit ihrer Niederlassung in Addis Abeba ist die äthiopische Hauptstadt in vollem Umfange zur Stadt entwickelt worden.

Starke Impulse erhielt diese junge Entwicklung durch den Anschluß an das moderne internationale Verkehrsnetz mit der Fertigstellung der Bahnlinie Djibuti – Addis Abeba im Jahre 1917. Das führte zu einer starken Ausweitung des Warenangebots durch zahlreiche europäische Importartikale, die in Konkurrenz mit den vom einheimischen Handwerk produzierten Gütern traten. Eine weitere Belebung erfuhr das städtische Wirtschaftsleben durch die Einführung zahlreicher technischer Neuerungen wie z. B. den Bau von Öl- und Getreidemöhlen und europäischen Bautechniken sowie durch die Motorisierung.

Ein wichtiger Abschnitt der Stadtentwicklung setzte mit der kurzen, aber nachhaltigen italienischen Kolonialperiode ein. Das mehr oder weniger zufällige, ungelentete Wachstum der Stadt wurde durch die Einleitung einer planmäßigen Entwicklung abgelöst, die in einem Stadtentwicklungsplan festgelegt war. Danach sollte Addis Abeba zu einem modernen und repräsentativen Mittelpunkt der jungen Kolonie ausgebaut werden. Die italienische Verwaltung strebte sowohl die Aufhebung der buntgemischten verschiedenenvölkischen Gruppierungen durch die räumliche Zusammenfassung der verschiedenen ethnischen Gruppen in eignen Stadtvierteln als auch die räumliche Trennung der wichtigsten städtischen Funktionen an. Während das erste Ziel infolge der kurzen Dauer der Kolonialherrschaft unerreicht blieb und von der heutigen politischen Führung des Landes aus verständlichen Gründen nicht weiterverfolgt wird, konnte die räumliche Trennung der wichtigsten Funktionen mit nachhaltiger Wirkung eingeleitet und in der Nachkriegszeit erfolgreich weitergeführt werden. Ein erster entscheidender Schritt in diesem funktionalen Entflechtungsprozeß war die Verlegung des Marktes aus dem nördlichen Konzentrationskern der Stadt, dem Arada Distrikt, nach Westen an seine heutige Stelle.

Als einer der größten Märkte Afrikas zeigt der „Mercato“ oder „Neue Markt“ eine planvolle Gestaltung. Dem überschaubaren rechtwinkligen Straßen- und Wegenetz mit der regelmäßigen Anordnung der rechteckigen Markthallen und -stände entspricht die klare räumliche Trennung des Warenangebotes. Einzelne Branchen sind vorwiegend durch Angehörige bestimmter Volkstumsgruppen vertreten. Der Textilhandel wird vor allem durch Inder, der Getreidegroßhandel durch Sudanesen bestritten, während sich die Handwerkerschicht des Marktgebietes hauptsächlich aus Arabern, Harrari und Gurage zusammensetzt. Nur die Amharen, die außer der Verwaltungstätigkeit eine nichtagrarische Beschäftigung verachten, sind am Marktgeschehen kaum beteiligt. Nach Westen und Süden greift die Markttätigkeit noch weit über den

eigentlichen Marktplatz hinaus, während nach Norden eine deutliche Grenze durch die Fortsetzung der Abune Petros Street gesetzt wird, die heute eine hohe Verkehrsdichte aufweist. Die randliche, weniger geordnete Marktätigkeit wird von Bäuerinnen und Bauern des Stadtuandes getragen, die vor allem Stroh und Eukalyptusholz für den Hausbau, Teff und andere Getreidearten, Paprika, Zwiebeln, Tomaten, Kartoffeln, Gemüse, Hühner, Eier und andere Agrarprodukte anbieten, die in der Regel auch heute noch von Tragetieren, oft eine Tagereise weit, zum Markt geschafft werden. Aber auch die westlich und südlich des Marktes errichteten Handwerkerquartiere sind am randlichen Marktgeschehen beteiligt.

Schätzungsweise dürften 60–70 % der Einwohner der Stadt und des näheren Umlandes einmal wöchentlich den Markt besuchen. Entsprechend übervöllert sind die Marktgassen und -hallen. Als der zentrale Handelsplatz der Stadt ist der „Mercato“ das wichtigste Kommunikationsgebiet der verschiedenen ethnischen Gruppen. Insbesondere gilt der Markt auch als eine Attraktion für die zahlreichen Besucher der äthiopischen Hauptstadt.

Trotz der Verlegung des Marktes durch die italienische Kolonialverwaltung behielt der dicht bebaute und bevölkerte Arada Distrikt seine Handelsfunktion. Sie erfuhr aber eine Umstrukturierung durch die Konzentration des Angebots auf Güter des gehobenen und periodischen Bedarfs, die nach europäischem Vorbild in Ladengeschäften angeboten werden. Die Haile Selassie I. Street, die Cunningham Street und der Haile Selassie I. Star Square sind das Einkaufszentrum für die zahlreichen in Addis Abeba wohnenden Europäer und Amerikaner und für die einheimische soziale Oberschicht (vgl. Bild 2).

Der übrige Teil des Arada Distrikts ist ein typisches Beispiel für die die gesamte Stadt kennzeichnende Durchmischung der verschiedenen Funktionen. Besonders die Gebiete zwischen der „Piazza“ und dem Mercato zeigen ein buntes Gemisch von Wohngebäuden der unterschiedlichen ethnischen und sozialen

Gruppen und verschiedenartigen Baustils mit Läden, Bürohäusern, Verwaltungsgebäuden der Stadt, der Regierung und privater Firmen, Kirchen, Schulen, Gast- und Schankstätten, eng begrenzten Holz-, Frucht- und Gemüsemärkten und Gewerbe- und Handwerksbetrieben. Die Konzentration von Handwerker und Gewerbetreibenden rings um den alten Markt, vorwiegend sind es Tischler und Polsterer, ist ein Erbe der ursprünglichen Marktanlage.

Auch das jüngste Zentrum städtischer Aktivität, das Gebiet nördlich des Bahnhofs, erfuhr unter italienischer Verwaltung einen starken Ausbau. Während der Raum südlich der Bahnlinie von den zahlreichen Bahnarbeitern besiedelt wurde und sich westlich und südwestlich davon kleine Industriebetriebe niederließen, gelangte das Gebiet zwischen Bahnhof und damaligem südlichen Stadtrand seit 1945 zu hohem zentralen Rang, der durch mehrere Hotels, die Bank von Äthiopien, verschiedene Ministerien, Büro- und Verwaltungsgebäude privater Firmen, Geschäfte, Kinos, Schulen, Sportanlagen und Kirchen gekennzeichnet ist.

Im Grundrißbild heben sich diese in der italienischen Kolonialzeit entstandenen Stadtviertel durch ein rechtwinkliges, geometrisches Straßennetz deutlich von dem unregelmäßigen Grundrißbild der vorausgegangenen Bauperioden ab. Auch im Aufrißbild unterscheidet sich diese Phase mit ihren massiven Bauten und deutlich hervortretenden mediterranen Bauelementen klar von der herkömmlichen äthiopischen Bauweise.

Die im Stadtbild am ausgeprägtesten sichtbar gewordene Folgewirkung des Anschlusses an das internationale Verkehrsnetz durch den Eisenbahnbau ist die Wellblechbedachung, die – von Europa importiert – das Stadtbild beherrscht und für Addis Abeba ebenso charakteristisch ist wie der Eukalyptusbaum.

Unter veränderten politischen Bedingungen steht die Nachkriegsentwicklung unter noch stärkerem europäisch-amerikanischen Einfluß, der den Gegensatz zwischen stadtloser ländlich-bäuerlicher äthiopischer Traditionsgebundenheit und moderner westlicher Stadtkultur scharf hervortreten läßt. Gegenwärtig vollzieht sich unter diesem Einfluß ein Wandel, der für Addis Abeba nicht weniger strukturverändernd wirkt als der Übergang von der Phase der mobilen Herrscherresidenz zur standortstetigen Landeshauptstadt mit wachsender städtischer Funktionsbasis. Dieser Wandel, der noch mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmen dürfte, wird durch die Auflösung spezifisch äthiopischer traditionsgebundener Strukturen und Lebensformen und deren Ersatz durch übernationale, moderne städtische Funktions-, Bau- und Lebensformen gekennzeichnet.

Bis in die Gegenwart unterscheiden sich die Wohnviertel der äthiopischen Bevölkerung der Hauptstadt nicht wesentlich von kleinen Katama-Siedlungen in anderen Teilen des Landes. Ihre Kennzeichen sind die



Bild 2: Addis Abeba, Haile Selassie I. Street



Bild 3: Addis Abeba. Ausschnitt aus einem äthiopischen Wohnviertel mit Chika-Bauweise

traditionelle semipermanente, einstöckige „Chika“-Bauweise und die meist weitständige Anordnung der wellblechbedeckten rechteckigen Gebäude. 1967 gehörten weit über 50 % der Wohngebäude diesem Gebäudetyp an<sup>6)</sup>, der modernen städtischen Wohnansprüchen nicht annähernd entspricht (Bild 3).

Eine gehobene städtische Wohnkultur hat sich nur erst in einer schmalen sozialen Oberschicht durchsetzen können. Die Lebensweise des größten Teiles der einheimischen Bevölkerung der Stadt ist noch stark in ländlichen Traditionen verhaftet. Das Fehlen typischer städtischer Lebensformen in den breiten Bevölkerungsschichten erklärt sich aus dem seitherigen Fehlen einer eigenen äthiopischen Stadtkultur. Bei einem Anteil von ca. 95 % bäuerlicher Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung des Landes und bei der einseitig politisch-militärischen Funktion älterer „Städte“, die als temporäre „Parasitensiedlungen“ von der bäuerlichen Bevölkerung mitgetragen wurden, konnten sich nicht jene städtischen Kulturformen entwickeln, wie sie für die aus anderen Wurzeln schon früher entstandenen Städte Europas oder des Orients kennzeichnend sind. Die Entwicklung städtischer Lebensformen in Äthiopien ist daher weitgehend auf die Orientierung an außerafrikanischen Vorbildern angewiesen. Bei dem erheblichen Anteil von aus ländlichen Gebieten zugewanderter Bevölkerung und bei der starken Fluktuation durch Zu- und Abwanderung – kaum 20 %<sup>6)</sup> der in Addis Abeba lebenden Bevölkerung sind auch dort geboren – dürfte der Verstärkerungsprozeß der breiten Bevölkerungsschichten noch eine längere Zeitspanne in Anspruch nehmen.

Auch trotz der fortschrittlichen städtischen Entwicklung während der italienischen Kolonialzeit ist die Durchmischung der verschiedensten Funktionen bis in die jüngste Zeit ein bestimmendes Charakteristikum der äthiopischen Hauptstadt geblieben. Erst in den letzten 15 Jahren wurde der von den Italienern be-

gonnene Entmischungsprozeß – wenn auch nach neuen Plänen – verstärkt fortgesetzt. Die Grundlage für den jungen Ausbau der Stadt bilden der Stadtentwicklungsplan des englischen Stadtplaners Sir Abercrombie, der 1954 vorgelegt wurde, und der Stadtentwicklungsplan der „French Mission for Town Planning“, der seit 1967 die Richtlinien der Stadtentwicklung bestimmt.

Im Vordergrund stand und steht der Ausbau der Infrastruktur der Stadt als Voraussetzung einer weiteren wirtschaftlichen und kulturellen Belebung und der angestrebten fortschreitenden funktionalen Entflechtung. Schwerpunkte bilden dabei die Anpassung des innerstädtischen Verkehrsnetzes an die ständig steigende Verkehrsdichte, der Ausbau des Bildungs- und Gesundheitswesens, die Wasser- und Elektrizitätsversorgung und als besonders vordringlich der Bau von Abwässer- und Kläranlagen.

Auf dem Bildungssektor, der durch den Kaiser besonders gefördert wird, sind neben der Errichtung der Haile-Selassie-I.-Universität gerade in der Nachkriegszeit zahlreiche Schulen der verschiedensten Schularten entstanden. Eine Reihe von ihnen wird als Auslandsschulen von den USA und verschiedenen europäischen Staaten unterhalten und betrieben, u. a. auch eine der modernsten deutschen Auslandsschulen.

Das gegenwärtige Stadtbild zeigt alle Züge des Übergangs, der durch eine außergewöhnlich starke Mischung von traditionellen äthiopischen und modernen europäischen Bauelementen gekennzeichnet wird. In den Kerngebieten der Stadt schießen Jahr für Jahr Hochhäuser und mehrstöckige Gebäude modernen Baustils aus dem Häusermeer der einstöckigen wellblechbedeckten Chika-Häuser und kennzeichnen weit hin sichtbar den Einbruch der modernen Welt in die traditionsbewußte äthiopische Hauptstadt (vgl. Bild 4). Dieses gegensätzliche, unharmonische, aber zugleich sehr eindrucksvolle Bild des Überganges wird in absehbarer Zeit geordneten Zügen gewichen sein. Die schon in Angriff genommene Realisierung des Entwicklungsplanes der französischen Mission für



Bild 4: Moderne Wohnhäuser an der Menilik II. Avenue

<sup>6)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 3.

Stadtplanung wird der Stadt ein geordnetes Gefüge verleihen, ohne aber die traditionellen Elemente des Stadtbildes völlig zu beseitigen.

## 2. Die Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Sozialstruktur

Nach dem Census von 1961 betrug die innerhalb der Stadtgrenzen Addis Abebas lebende Bevölkerung 448 512 Einwohner. Innerhalb von sechs Jahren bis zum Jahre 1967 ist ein Zuwachs um fast 200 000 auf 644 190 Einwohner erfolgt; das entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 6,2 %<sup>7)</sup>. Bei anhaltendem gleichen Wachstum dürfte bereits 1969 die 700 000-Einwohner-Grenze erreicht worden sein. Diese rasche Bevölkerungszunahme wird, wenn auch nicht in gleichem Umfang, auch im nächsten Jahrzehnt anhalten. Die Wachstumsschätzungen der Stadtplaner liegen zwischen 4–5 %/Jahr und dürften, gemessen am Wachstum des letzten Jahrzehnts, eher zu niedrig als zu hoch gegriffen sein. Es darf mit einiger Sicherheit angenommen werden, daß Addis Abeba 1980 die Millionengrenze schon überschritten haben und 1990 die 1,5-Millionengrenze erreicht sein wird.

Zwei Charakteristika bestimmen den Bevölkerungsaufbau<sup>8)</sup>. 1. Die Dominanz der jungen Altersgruppen. 43 % der Bevölkerung sind unter 20 Jahre alt, was auf eine hohe Geburtenrate schließen läßt. 2. Das Überwiegen der männlichen Bevölkerung über die weibliche, das in den Altersgruppen von 15–19 Jahren mit 14 %, von 35–39 Jahren mit 10 %, 40–44 Jahren mit 13 % und 45–49 Jahren mit 24 % besonders deutlich wird. Diese Feststellung läßt auf eine überwiegend männliche Zuwanderung nach Addis Abeba schließen, denn eine Abwanderung der weiblichen Bevölkerung erscheint unwahrscheinlich, und durch den Geburtenüberschuß, der auf 1,9–2,5 %/Jahr<sup>8)</sup> geschätzt wird, werden die jährlichen Wachstumsraten nicht annähernd gedeckt.

Im Widerspruch dazu stehen die Feststellungen von DENIS<sup>9)</sup>, der für 1960 das Verhältnis von männlicher zu weiblicher Bevölkerung in der Altersgruppe von 20–50 Jahren mit 100:139 angibt und das Überwiegen des weiblichen Bevölkerungsteils in dieser Altersgruppe mit einer verhältnismäßig stärkeren Zuwanderung in den vorausgegangenen zwei Jahrzehnten begründet. Als Ursache nennt er u. a. die große Zahl der im Schankgewerbe tätigen alleinstehenden Mädchen und Frauen, die in Verbindung damit zugleich einem weniger ehrbaren Gewerbe nachgehen. Die Unterschiede zwischen den Ergebnissen DENIS' und den hier vorliegenden in der Frage des Bevölkerungsaufbaues spiegeln das rasche Entwicklungstempo des Wachstums Addis Abebas, aber auch die zunehmende Exaktheit von Bevölkerungserhebungen wider. Die Grundlage

für DENIS' Darstellung bildete eine Stichprobenerhebung, die sich auf 2672 Personen aus einer Gesamteinwohnerzahl von über 400 000 erstreckte. Daß damit mögliche Fehlerquellen nicht auszuschalten waren, liegt auf der Hand. Demgegenüber konnten die Ergebnisse der französischen Stadtplanungskommission aus dem breiter angelegten Zahlenmaterial des Zensus von 1967 gewonnen werden. Entscheidend scheint vor allem aber das starke Wachstumstempo der Stadt im letzten Jahrzehnt auf das Verhältnis von männlicher zu weiblicher Bevölkerungszahl eingewirkt zu haben, indem es eine Änderung der Zuwanderungsmotivation ausgelöst hat, die sich deutlich in einem Überschuß der männlichen im Vergleich zur weiblichen Zuwanderung ausdrückt. Übertraf nach DENIS 1960 der weibliche Bevölkerungsanteil mit 52,7 % den männlichen noch um 5,6 %, so war 1967 bereits<sup>10)</sup> der männliche Anteil mit 50,6 % dem weiblichen leicht überlegen. Neben einem geringen Überwiegen der männlichen Geburtenrate dürfte vor allem der Sog von nichtagrarisches Erwerbsmöglichkeiten, insbesondere im Bau-, Kraftfahrzeug- und Dienstleistungssektor, die stärkere männliche Zuwanderung bedingt haben. Damit löst sich der scheinbare Widerspruch zwischen DENIS' und unseren Feststellungen als ein von den jungen Veränderungen in der Bevölkerungszuwanderung bedingtes Resultat auf<sup>11)</sup>.

Die gegenwärtige Gemarkungsfläche der Stadt beträgt 218 km<sup>2</sup>, die doppelte Fläche von Paris; davon war nach Ausweisung der Luftbildbedeckung von 1965 eine Fläche von 89 km<sup>2</sup> bebaut. Der Rest wird überwiegend von Eukalyptuswäldern eingenommen oder landwirtschaftlich genutzt.

Gemessen an europäischen oder amerikanischen Großstädten ist die Bevölkerungsdichte im Bereich geschlossener Besiedlung mit 1965 ca. 6000 E/km<sup>2</sup> ausgesprochen gering. Innerhalb der Stadt variiert die Bevölkerungsdichte zwischen rd. 14 000 E/km<sup>2</sup> im Tekla-Haymanot-Distrikt und ca. 1900 E/km<sup>2</sup> im Keranio-Distrikt<sup>12)</sup>. Die Ursache für die niedrige Bevölkerungsdichte liegt in der das Stadtbild vorwiegend bestimmenden einstöckigen Chika-Bauweise und der z. T. weitständigen, lockeren Bebauung, die vielen Teilen der Stadt einen semi-ruralen Charakter verleihen.

Aus der relativ geringen Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, die aus der traditionellen Bauweise resultiert, entstehen deutlich sich abzeichnende Nachteile für die weitere Stadtentwicklung:

1. Für den Ausbau des Straßen- und Versorgungsnetzes ergeben sich in Anbetracht der relativ geringen Zahl der Benutzer infolge der großen Flächenaus-

<sup>10)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 1, S. 33.

<sup>11)</sup> Mit der Bevölkerungsstruktur Addis Abebas bzw. Athiopiens befassen sich auch Literaturverzeichnis Nr. 2, 12 und 16.

<sup>12)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 4, S. 3 ff.

<sup>7)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 2, S. 45.

<sup>8)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 4, S. 6 f.

<sup>9)</sup> Vgl. Literaturverzeichnis Nr. 6, S. 299 ff.

- dehnung der Siedlung unvertretbar hohe Erstleistungs- und Unterhaltungskosten.
2. Auf dem Transport- und Versorgungssektor sind große Entfernungen zu überbrücken, die direkt oder indirekt eine Erhöhung der Lebenshaltungskosten bewirken und damit die Steigerung des Lebensstandards breiter Bevölkerungsschichten verzögern.
  3. Insgesamt resultieren aus der großen Flächenausdehnung der Stadt bei gleichzeitig geringer Bebauungs- und Bevölkerungsdichte erhebliche Überbelastungen für die Finanzierung der infrastrukturellen Grundausstattung und zugleich ihr zu geringer Wirkungsgrad. Zu ihrer potentiellen Ausschöpfung bedarf es einer weit höheren Bevölkerungsdichte.

Diese Gründe sind mitentscheidend für den in jüngster Zeit sich anbahnenden Wandel der baulichen Struktur der Stadt. Er wird vor allem deutlich in der intensiveren Raumausnutzung durch Überwindung der einstöckigen Bauweise, die zunehmend durch den Bau mehrstöckiger Gebäude ersetzt wird. Die Stadtplanung sieht in den innerstädtischen Wohngebieten die stufenweise Errichtung mehrstöckiger Wohngebäude vor. Diese Tendenz ist im Verwaltungs- und gewerblichen Sektor schon sehr viel stärker ausgeprägt.

Auch in der Erwerbstätigkeit der Bevölkerung Addis Abebas werden im Vergleich mit europäischen Großstädten krasse Gegensätze deutlich. Von 1965 ca. 530 000 Einwohnern der Stadt waren 108 700 erwerbstätig, das sind nur 20,51 % der Gesamtbevölkerung. Auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche entfallen <sup>13)</sup>.

Land- und Forstwirtschaft	6,1 %
Industrie und Gewerbe	17,8 %
Tertiärer Sektor	76,1 %

Davon entfallen auf:

Verwaltungssektor	26,3 %
Dienstpersonal	33,4 %
Handel	16,4 %

Die jährliche Zuwachsrate an Erwerbstätigen wird auf 6 % geschätzt, wobei dem Verwaltungssektor, der 1965 = 26 000 Beschäftigte zählte, ein überdurchschnittlicher Anteil zukommen dürfte. Das ist vor allem auf die wachsende Bedeutung der Stadt im internationalen politischen Leben, als Bildungszentrum und Verkehrsmittelpunkt des Landes zurückzuführen.

Der auffällig hohe Anteil der Beschäftigten im tertiären Sektor (76,1 %) basiert aber nicht, wie man annehmen könnte, auf der Bedeutung des administrativen Sektors – dieser beschäftigt mit 26,3 % nur gut ein Drittel der Erwerbstätigen des tertiären Bereichs –, sondern auf dem hohen Anteil des Dienstpersonals, das auf Grund der Feudalstruktur Äthiopiens von jeher zahlenmäßig stark in Erscheinung trat. Demgegenüber tritt die Schwäche des sekundären Sektors mit nur 17,8 % der Erwerbstätigen auffällig hervor.

Von den 13 600 im produzierenden Gewerbe Beschäftigten entfielen 1965 10 600 auf 151 Industriebetriebe. Dabei handelt es sich ausschließlich um Klein- und Mittelbetriebe vorwiegend der Nahrungsmittel- und Textilindustrie. 27 Betriebe beschäftigten mehr als je 100, 14 mehr als je 200 und 5 mehr als je 300 Arbeitnehmer, die restlichen 105 dagegen weniger als 100 Personen.

Auch die Wachstumsrate der Industriebeschäftigten steigt mit ca. 10 %/Jahr überdurchschnittlich <sup>14)</sup>. Von 1965–1967 sind 21 neue Industrieunternehmen mit durchschnittlich je 110 Beschäftigten in Betrieb genommen und damit 2300 neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Der Entwicklungsplan der französischen Mission für Stadtplanung sieht bis 1980 eine Steigerung auf 20 150 und bis 1985 auf 23 300 Beschäftigte vor <sup>15)</sup>, Quoten, die bei Erhaltung der politischen Stabilität eher über- als unterschritten werden dürften, zumal sich für die Konsumgüterindustrie bei dem ausgesprochen geringen Industriebesatz noch mannigfache Absatzmöglichkeiten im Inland bieten, die sich mit wachsendem Lebensstandard weiter erhöhen werden.

Der Anteil von 6,1 % in der Land- und Forstwirtschaft Erwerbstätigen ist für eine Großstadt außergewöhnlich hoch, erklärt sich aber aus der großen noch nicht zu 50 % bebauten Stadtgemarkung, deren unbesiedelter Teil vorwiegend der Brenn- und Bauholznutzung dient. Hinzu kommt, daß die ländliche Herkunft der Zuwanderer die land- und forstwirtschaftliche Betätigung fördert. Sie ist für diese kapital schwache Gruppe häufig die Ausgangsbasis für das Fußfassen in der Stadt. Daraus erklärt es sich auch, daß selbst im Stadtgebiet auf unbebauten Flächen weidende Rinder und Maulesel heute noch keine Seltenheit sind (vgl. Bild 3).

Der geringe Anteil der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung der Stadt – auf einen Erwerbstätigen entfallen ca. 3,9 nichtberufstätige Personen – ist für die Hauptstadt eines afrikanischen Entwicklungslandes kein Ausnahmefall. Bei der schwachen Ausprägung des sekundären Wirtschaftssektors Addis Abebas ist die Bereitstellung neuer Arbeitsplätze angesichts des außergewöhnlich starken Bevölkerungswachstums, das zu ca. 50 % auf Zuwanderung vorwiegend junger, erwerbsfähiger Menschen beruht, kaum in einem angemessenen Verhältnis möglich. Die schwache Basis im Bereich des produzierenden Gewerbes verhindert auch eine unbegrenzte Erweiterung der Erwerbsmöglichkeiten im tertiären Sektor, dessen Beschäftigungskapazität in festen Relationen zu der des primären und sekundären Sektors steht. Diese Diskrepanz zwischen Arbeitskräfteangebot und zur Verfügung stehenden Arbeitsplätzen auszugleichen, ist eines der schwierigsten Zukunftsprobleme. Eine kontrollierte Beschrän-

<sup>14)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 4, S. 22.

<sup>15)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 3, S. 23.

<sup>13)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 3, S. 23.

kung der Zuwanderung in die Hauptstadt erscheint als die wirkungsvollste Lösung.

### 3. Stadtplanung und funktionsräumliche Differenzierung

Trotz der seit der italienischen Kolonialperiode einsetzenden Tendenz zur funktionalen Entmischung Addis Abebas sind im gegenwärtigen Zeitpunkt nur in wenigen Bereichen geschlossene Funktionsgebiete entstanden. Dabei handelt es sich um Funktionen, die erst seit dem Wirksamwerden dieser Tendenzen in die Stadt eingebracht oder stärker entwickelt und von vornherein auf dafür ausgewiesene Flächen konzentriert wurden. Hierzu zählen in erster Linie das Universitätsgebiet der nach dem 2. Weltkriege gegründeten Universität im NO der Stadt und das Gebiet des Neuen Marktes. Langwieriger gestaltet sich dagegen der Konzentrationsprozeß bei den älteren, auf das ganze Stadtgebiet verteilten Funktionen, denn in der Regel sind damit die Aufgabe eines vertrauten Standortes und finanzielle Belastungen verbunden<sup>16)</sup>.

Im Hinblick auf das rasche Wachstum der Stadt und zur Beschleunigung des funktionalen Entflechtungsvorgangs wurden Stadtentwicklungspläne aufgestellt, die den weiteren Gang der Stadtentwicklung vorzeichnen.

Der Abercrombie-Plan<sup>17)</sup> versuchte die rasche Bevölkerungszunahme der Hauptstadt durch die Errichtung von Satellitenstädten in geregelte Bahnen zu lenken. Für Addis Abeba selbst sieht der Plan ein modernes, den sich steigernden Verkehrsansprüchen angepaßtes innerstädtisches Schnellstraßennetz vor, das inzwischen zum großen Teil seine Realisierung erfahren hat. Darüber hinaus aber hat der Plan keine weitere Verwendung gefunden, denn es fehlte an exakten Daten für fast alle Bereiche der Planung sowie an den gesetzlichen Voraussetzungen und an den entsprechenden Verwaltungsorganen für die Verwirklichung des Planes.

Inzwischen ist eine Stadtplanungsabteilung eingerichtet worden, die mit Hilfe von Luftbildaufnahmen des Stadtgebietes brauchbare großmaßstäbige Pläne erstellt hat. 1961 und 1967 wurden ein Bevölkerungszensus und eine Gebäudezählung und in den letzten 10 Jahren mehrere Verkehrszählungen durchgeführt, die insgesamt eine solidere Basis für weitere Planungen lieferten.

Darauf konnte der 1966 von der französischen Mission für Stadtplanung vorgelegte Entwicklungsplan erstellt werden. Die Schwerpunkte dieses Planes liegen einerseits auf der Schaffung einer der Wachstumsentwicklung angemessenen infrastrukturellen Ausstat-

tung, andererseits auf einer sauberen räumlichen Trennung der verschiedenen städtischen Funktionen.

In erster Linie ist Addis Abeba politische Hauptstadt und zentraler Ort des Landes und als Sitz der UN-Wirtschaftskommission für Afrika auch ein wichtiges politisches Zentrum für ganz Afrika. Kaum weniger bedeutend ist seine Funktion als Handelsmittelpunkt. Diese Funktion erfährt eine Ergänzung durch die Industrie, die z. Z. noch wenig ausgeprägt ist, in Zukunft aber einen stärkeren Ausbau erfahren wird. Die entscheidende Aufgabe der Stadtplanung besteht darin, diese drei Grundfunktionen miteinander in Einklang zu bringen (vgl. Abb. 1). Wenn auch der industrielle Ausbau eine entscheidende Voraussetzung für ein weiteres gesundes Wachstum ist, so sind ihm durch die beiden anderen Funktionen und die Absatzbedingungen industrieller Produkte Grenzen gesetzt. Im Interesse gesunden Wohnens und einer großstädtischen Funktionsdifferenzierung wurde der Industrie ein Raum an der südlichen Peripherie der Stadt beiderseits der Bahnlinie zugewiesen, der eine Beeinträchtigung der Wohngebiete und der repräsentativen Verwaltungs- und Geschäftsviertel ausschließt, zugleich aber hervorragende industrielle Standortqualitäten besitzt. Neben der Nähe des internationalen Flugplatzes endet hier die von Djibuti kommende einzige Eisenbahnverbindung, die als Verkehrsträger für die Industriezone eine grundlegende Bedeutung hat. Eine kaum weniger wichtige Parallele dazu bildet die Straße nach Debre Zeit, in der die wichtigsten zum Süden, SO und O des Landes führenden Straßen gebündelt sind. Trotz der räumlichen Isolierung der Industriezone vom eigentlichen Stadtgebiet ergeben sich auf Grund der guten Nord-Süd-Verkehrerschließung ausgezeichnete Verbindungsmöglichkeiten zwischen Stadt und Industriezone; und schließlich hat sich in diesem Gebiet ohnehin schon ein Teil der in Addis Abeba ansässigen Industriebetriebe angesiedelt. Neben den genannten Vorzügen aber bietet dieser Raum mit z. Z. 530 ha Industriefläche auch in Zukunft die Möglichkeit für eine ungehinderte Ausdehnung und schließt damit auch für später eine Beeinträchtigung des Hauptstadtcharakters aus.

Mit der Herausnahme der Industrie aus dem eigentlichen Stadtgebiet ist eine der Voraussetzungen für eine sinnvolle Anordnung der übrigen Funktionen geschaffen. Der Entwicklungsplan sieht eine Konzentration der Verwaltungseinrichtungen im SO und Süden der Stadt vor und respektiert damit die hier schon früher erfolgte Verdichtung administrativer Funktionen. Die Achse George VI. Street – Menelik II. Avenue und die Ost-West-Achse der Fieldmarshall Smuts Street sowie die Umgebung des Adua-Square und des Mexiko-Square, die schon seit langem durch einen hohen Anteil an Verwaltungseinrichtungen gekennzeichnet sind, werden unter Ausschluß der Wohnfunktion in Zukunft zu geschlossenen Räumen administrativer Tätigkeit entwickelt werden (vgl. Bild 4).

<sup>16)</sup> Eine ausgezeichnete Vorstellung von der funktionsräumlichen Differenzierung Addis Abebas um 1960 vermittelt M. JOHNSONS Arbeit „Addis Ababa from the Air“, Literaturverzeichnis Nr. 8 (Interpretation v. 25 Luftaufnahmen der Stadt).

<sup>17)</sup> Vgl. Literaturverzeichnis Nr. 1.

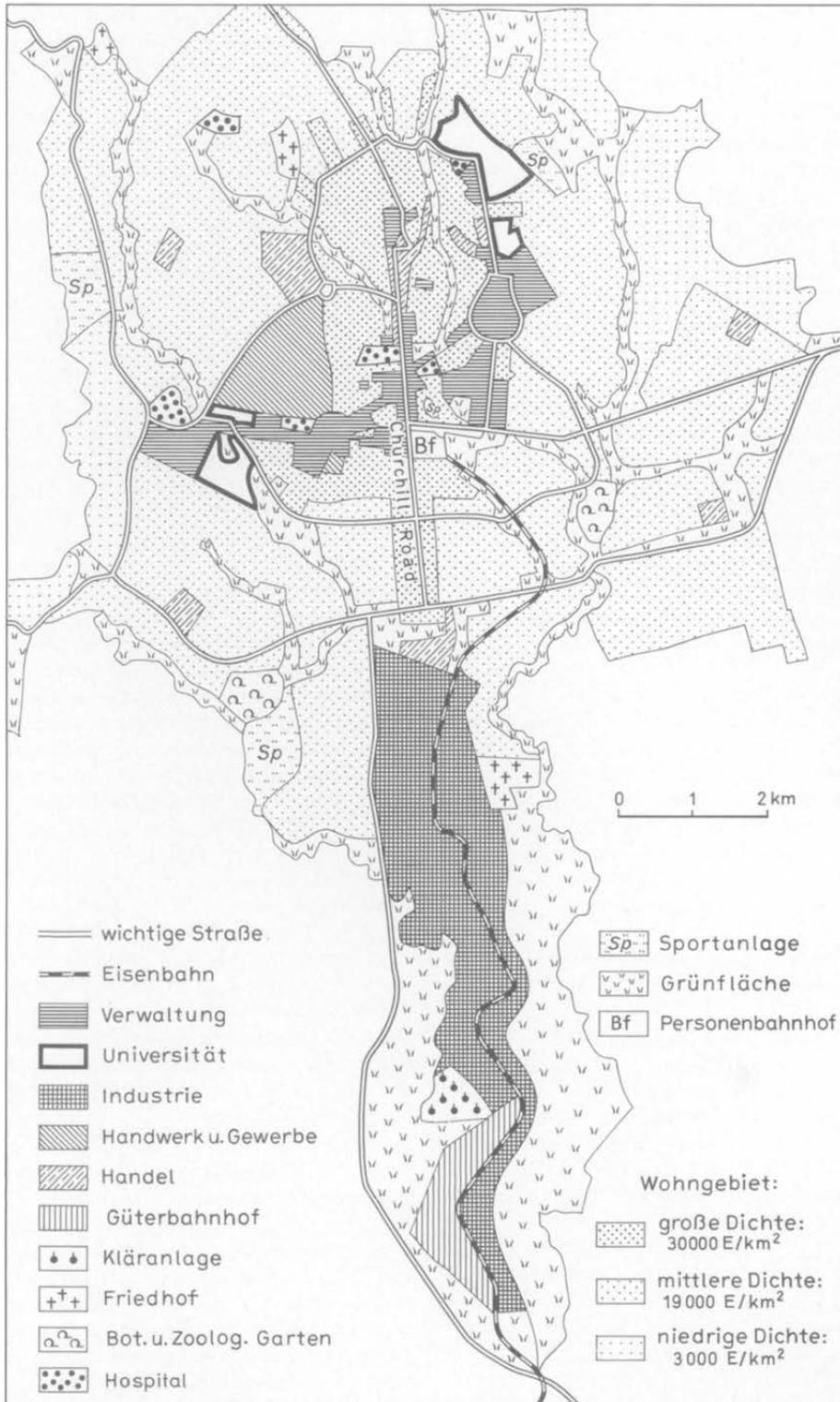


Abb. 1: Städtische Funktionsgebiete von Addis Abeba (mit Planung bis 1985)  
 nach: Ville d'Addis Abeba, Mission Francaise d'Urbanisme, Scheme Directeur d'Aménagement Addis Abeba 1966

Eine entscheidende Erwerbsbasis für die Bevölkerung Addis Abebas ist der Sektor Handel und Gewerbe. 50 % der Geschäfts- und 60 % der Gewerbeunternehmen liegen im Tekle Haymanot Distrikt, der das Gebiet des Neuen Marktes umgreift. Diese Ballung von Handel und Gewerbe soll erhalten bleiben und weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus erhält der weitere Ausbau der Haile Selassie I. Street und der Piazza zum Einkaufsviertel für den gehobenen Bedarf vorrangige Bedeutung. Ein weiteres Geschäftsgebiet wird im Süden der Stadt an der Nahtstelle von Industriezone und südlichen Wohngebieten entstehen. Vier sublokale Einkaufszentren mit gutem Verkehrsanschluß sind in den östlichen, südwestlichen und nordwestlichen Stadtrandgebieten vorgesehen.

Für die zahlreichen Handwerker der Stadt weist der Plan einen mit der Wohnfunktion gemischten 100 ha großen Sektor südlich des Neuen Marktes aus und erhält damit die seitherige Anlehnung dieses Erwerbszweiges an das Absatzgebiet.

Das starke Bevölkerungswachstum bedingt angesichts des großen Flächenbedarfs eine planmäßige Erschließung neuer Wohngebiete und die Entwicklung neuer Wohnbauformen. Um den unterschiedlichen Einkommensgruppen eine angemessene Form des Wohnens zu ermöglichen, sieht der Entwicklungsplan eine dreistufige Gliederung der Wohngebiete vor. Das Kriterium der Dreistufung bildet die Bevölkerungsdichte/km<sup>2</sup>. Für eine künftige Bevölkerung von 1 Million Einwohnern werden die folgenden Wohngebiete ausgewiesen (vgl. Abb. 1):

*Gliederung der Wohngebiete Addis Abebas 1985*<sup>18)</sup>

<i>Wohngebiete</i>	<i>Mittlere Bevölkerungsdichte</i>	<i>Fläche</i>	<i>Bevölkerungszahl</i>
Höhere Bevölkerungsdichte	30 000 E/km <sup>2</sup>	7,53 km <sup>2</sup>	226 000
Mittlere Bevölkerungsdichte	19 000 E/km <sup>2</sup>	39,55 km <sup>2</sup>	751 000
Niedrige Bevölkerungsdichte (Gehobenes Wohngebiet)	3 000 E/km <sup>2</sup>	6,72 km <sup>2</sup>	23 000

Um die vorgesehene Bevölkerungsdichte von 30 000 E/km<sup>2</sup> im Anschluß an die geplante monumentale Hauptachse der Churchill Road bei gleichzeitig aufgelockerter Gebäudestellung erreichen zu können, ist ein genereller Wandel von der herkömmlichen Chika-Bauweise zu massiver, mehrstöckiger Bauweise notwendig. Bei den geplanten 8000 Wohnungseinheiten/km<sup>2</sup> ist eine Mindesthöhe von 4 Stockwerken erforderlich.

Für das Wohngebiet mittlerer Bevölkerungsdichte sind demgegenüber nur 4000 Wohnungseinheiten/km<sup>2</sup> vorgesehen. Es umfaßt mit 39,55 km<sup>2</sup> fast 75 % der Wohnfläche der Stadt. Die geringere Bevölkerungsdichte läßt vorläufig eine Beibehaltung der traditionellen Bauweise zu, gleichzeitig wird aber auch die Möglichkeit einer größeren Wohnungsdichte durch mehrstöckige Bauweise offengehalten. Die auf den

West- und Ostrand der Stadt beschränkten Wohngebiete mit geringer Bevölkerungsdichte bleiben der Bevölkerung mit gehobenen Wohnansprüchen vorbehalten.

Die gelenkte dichtemäßige Differenzierung der Wohngebiete Addis Abebas wird bestimmte soziale Gruppierungen nach sich ziehen. Während das Gebiet mit gehobenen Wohnansprüchen von den höchsten Einkommensgruppen frequentiert wird, dürfte das Gebiet mit herkömmlicher Bauweise und mittlerer Bevölkerungsdichte vorwiegend dem Gros der Bevölkerung, d. h. den unteren Sozialschichten, vorbehalten bleiben. Diese Bevölkerungsgruppen werden infolge hoher Mieten auch aus dem Wohngebiet größter Bevölkerungsdichte beiderseits der Churchill Road, das durch mehrstöckige, europäische Bauformen charakterisiert sein wird, ausgeschlossen bleiben. Hier werden vor allem Angestellte und Beamte mittlerer Einkommensgruppen (mit geregelterm Einkommen) und Selbständige, die nahe dem Markt- oder Geschäftsgebiet wohnen möchten, untergebracht sein.

Die Wohngebiete werden in angemessenem Umfang mit Einrichtungen des Bildungs-, Gesundheits- und Erholungssektors ausgestattet. Das Angebot von allgemein- und berufsbildenden Schulen sowie Sportanlagen genügt zwar den gegenwärtigen Anforderungen, aber es bedarf eines verstärkten Ausbaues mit dem Anstieg der Bevölkerungszahlen und den wachsenden Bildungsaufgaben vor allem im berufsbildenden Sektor. Mit Ausnahme der Universität und anderer höherer Bildungseinrichtungen auf gesamtstädt-

tischer oder nationaler Basis sind die Schulen und Sportanlagen für die tägliche Benutzung als sublokale Einrichtungen an die jeweiligen Wohngebiete gebunden.

Obwohl Addis Abeba z. Z. durch die zahlreichen Eukalyptushaine innerhalb der Wohngebiete und entlang der Steilufer der Flußläufe verhältnismäßig umfangreiche Grünflächen aufweist, muß in Zukunft stärker auf ihre Erhaltung und Pflege Wert gelegt werden, denn infolge der ständigen Verdichtung und Ausweitung der Bebauung werden die Erholungsflächen zunehmend beschnitten. Aus diesem Grunde weist der Entwicklungsplan entlang der steilen Einschnitte der Flüsse und Bäche mehr oder weniger breite Grünflächenbänder aus, die von jeglicher Bebauung ausgeschlossen bleiben sollen. Darüber hinaus sind 150 m breite Grünflächen entlang der peripheren Stadtautobahn, die Anlage eines Zoologischen und Botanischen Gartens vorgesehen.

<sup>18)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 3, S. 21.

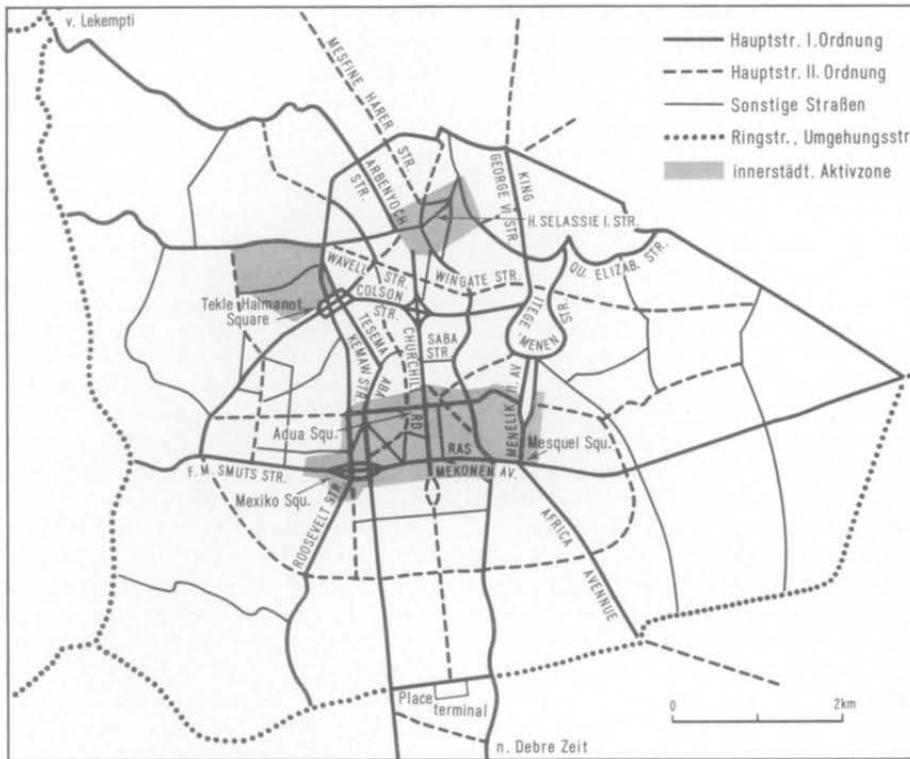


Abb. 2: Geplantes Straßennetz für Addis Abeba bis 1985

nach: Ville d'Addis Abeba, Plan Directeur de Voirie, Scheme des Voies 1985, Addis Abeba 1967

Mit gegenwärtig 16 Krankenhäusern, die eine Fläche von 115 ha einnehmen, können bei 5 Betten/1000 Einwohner die Bedürfnisse der zukünftigen Millionenstadt voll erfüllt werden.

Der geplante und inzwischen mit erstaunlichem Tempo angelaufene Entmischungsprozeß wird von grundlegenden infrastrukturellen Maßnahmen begleitet, wobei der weitere Ausbau der innerstädtischen Schnellstraßen als Bindeglieder zwischen den einzelnen Funktionsgebieten, Wasser- und Stromversorgung und Kanalisierung im Vordergrund stehen.

Im gegenwärtigen Zeitpunkt fehlt selbst in den Kerngebieten der Stadt jegliche Form von Kanalisation und Abwasserklärung. Dank der Hanglage der Stadt haben die tief eingeschnittenen Flüsse und Bäche die Abwässer wie auch das in der Regenzeit anfallende Regenwasser rasch in die bisher un bebauten, tiefer liegenden Gebiete im Süden der Stadt abgeführt und Epidemien verhindern können. Diese natürliche Dränagefunktion des Gewässernetzes reicht aber infolge des höheren Abwasseranfalls durch den Bevölkerungsanstieg nicht mehr aus, so daß die Gefahr der Entstehung von Epidemien und unerwünschten Brutstätten für krankheitsübertragende Insekten wächst. Um so bemerkenswerter ist es, daß schon Ende 1968 der Bau der geplanten Kanalisierungs- und Kläranlagen mit finanzieller Unterstützung durch die französische Regierung begonnen wurde.

Von erstrangiger Bedeutung ist auch der Ausbau der Trink- und Brauchwasserversorgung. Bisher sind erst 30 % der Haushalte an das Wasserleitungsnetz angeschlossen<sup>19)</sup>. Der gegenwärtige Wasservorrat der Stadt beläuft sich auf 26 450 m<sup>3</sup>/Tag<sup>20)</sup>. Der wichtigste Lieferant ist das Staubecken von Gafarsa im Nordwesten der Stadt, das täglich 21 000 m<sup>3</sup> Trinkwasser zur Verfügung stellt. Nur 4000 m<sup>3</sup>/Tag stammen aus privaten Brunnen und Bohrlöchern, die in Anbetracht des Fehlens von Abwasseranlagen eine Gefahr für die öffentliche Gesundheit darstellen.

Das Verteilungssystem der städtischen Trinkwasserversorgung ist zwar dicht genug, aber sein ungenügender technischer Zustand und der vermehrte Wasserbedarf bei wachsender Bevölkerung und steigendem Lebensstandard erfordern eine grundlegende Neuordnung der Wasserversorgung. Der Entwicklungsplan, der für 1980 eine Bevölkerung von 1 Million ansetzt, rechnet mit einem künftigen Wasserverbrauch von 152 300 m<sup>3</sup>/Tag oder 152 l/Kopf und Tag. Das erfordert eine Erschließung neuer Wasservorräte. Vorgesehen sind die Errichtung von 3 weiteren Staudämmen, die täglich 180 500 m<sup>3</sup> Wasser erbringen. Das wichtigste Staubecken mit einer Versorgungskapazität

<sup>19)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 4, Tafel 14.

<sup>20)</sup> Vgl. Quellenverzeichnis Nr. 3, Kapitel: Water Supply Plan.

von 138 000 m<sup>3</sup>/Tag ist der Lagadadi-Damm, östlich der Stadt, der Ende 1969 fertiggestellt wurde. Die beiden anderen Becken Gafarsa II und Gafarsa III mit 28 000 m<sup>3</sup>/Tag und 4500 m<sup>3</sup>/Tag werden 2,5 km unterhalb bzw. unmittelbar oberhalb des schon älteren Gafarsa-I-Beckens entstehen.

Der hohe Kostenaufwand von ca. 152 Millionen DM für den Ausbau des Versorgungsnetzes bedingt einen 4stufigen Ausbau, der der erwarteten Bevölkerungszunahme angepaßt werden soll. Die 1. und 2. Ausbaustufe mit der Errichtung der 3 neuen Dämme und einer Anhebung des Wasserverbrauchs auf 84 l/Tag und Einwohner umfaßt den Zeitraum bis 1975. Die beiden weiteren Stufen sind für den Zeitraum von 1975–1984 vorgesehen.

Trotz des relativ gut ausgebauten Straßennetzes, das der teilweisen Realisierung des Abercrombie-Planes zu verdanken ist, wird mit der raschen Zunahme der Bevölkerung und der Motorisierung ein weiterer Ausbau notwendig (vgl. Abb. 2). Die Verkehrsplanung basiert auf einer jährlichen Zunahme der Verkehrsdichte um 8 % innerhalb des 20jährigen Zeitraumes zwischen 1965 und 1985. Im Vordergrund steht der weitere Ausbau des städtischen Schnellstraßennetzes, das den Bedürfnissen der künftigen Millionenstadt angepaßt werden soll, um der Aufgabe gerecht zu werden, die wirtschaftlichen Kernräume miteinander und mit den Wohngebieten zu verbinden. Die Hauptbelastung hat dabei die Churchill Road als Bindeglied zwischen Industriegebiet und den Brennpunkten der Innenstadt zu tragen. Mit seinem begonnenen Ausbau zur innerstädtischen Hauptverkehrsader ist die Basis für die künftige städtische Kernzone, die bis zum alten Kaiserpalast im Osten und bis zum Neuen Markt im Westen reichen soll, gelegt. Die rege Bautätigkeit an den Flanken der Churchill Road, der King George VI. Street und der Menelik II. Avenue, die sich vor allem im Bau repräsentativer Verwaltungsbauten der Wirtschaft und des Staates und moderner Geschäfte äußert (vgl. Bild 4), der Ausbau der Trinkwasserversorgung und des innerstädtischen Verkehrsnetzes zeigen, daß die Stadtplanung der französischen Mission keine Utopie darstellt, sondern schon ein fortgeschrittenes Stadium der Realisierung erreicht hat. Damit stellt dieser Entwicklungsplan ein Instrument dar, das geeignet ist, die künftige Entwicklung Addis Abebas in geordnete Bahnen zu lenken und die wirtschaftliche und soziale Basis der Stadt zu fördern und zu verbessern.

#### Literatur

1. AMOS, FRANCIS J. C.: A Development Plan for Addis Ababa. In: Ethiopia Observer Vol. VI, 1, 1962, S. 5–16.
2. BEHRENDT, K. B.: Addis Abeba. In: Geographische Rundschau, 15. Jahrg., 1963, S. 397 ff.
3. BERLAN, E.: L'Eucalyptus à Addis Abeba et au Choa Rev. Géogr. Alpine, 1951, S. 571–577.
4. —: Addis Ababa, Grenoble 1963.
5. BÜDEL, J.: Das alte und das neue Äthiopien. In: Deutscher Geographentag Hamburg, 1955, S. 97–133.
6. DENIS, J.: Genèse d'une capitale imperiale. In: Revue Belge de Géographie, 88. Jahrg. 1964, S. 283–314.
7. HORVATH, RONALD J.: Towns in Ethiopia. In: Erdkunde Bd. XXII, 1968, S. 42–51.
8. JOHNSON, M.: Addis Ababa from the Air. In: Ethiopia Observer, Vol. VI, 1, 1962, S. 17–31.
9. KULS, W.: Addis Abeba. Entstehung und Entwicklung der äthiopischen Hauptstadt. In: Paideuma. Mitteilungen zur Kulturkunde, Vol. VI, 1957, S. 318–325.
10. —: Agrargeographische Beobachtungen in der Umgebung von Addis Abeba. In: Petermanns Geogr. Mitt. 1957, S. 245–251.
11. MARIAM, MESFIN W.: Some Aspects of Urbanization in Pre-Twentieth Century Ethiopia. In: Ethiopian Geographical Journal, Vol. III, Nr. 2, 1965, S. 13–20.
12. —: The Population of Ethiopia: A Review. In: Ethiopian Geographical Journal, Vol. 5, Nr. 2, 1967, S. 15–18.
13. MICHAEL, AKALU W.: Some Thoughts on the Process of Urbanization in Pre-Twentieth Century Ethiopia. In: Ethiopian Geographical Journal, Vol. 5, Nr. 2, 1967, S. 35–38.
14. PANKHURST, R.: The Foundation and Growth of Addis Ababa to 1935. In: Ethiopia Observer, Vol. VI, 1962, S. 33–61.
15. TROLL, C., SCHOTTENLOHER, R.: Ergebnisse wissenschaftlicher Reisen in Äthiopien. I. Von Eritrea nach Gondar, Addis Abeba und Harar. In: Petermanns Geogr. Mitt. 1939, S. 217–238.
16. WANG, C. K.: The Population of Ethiopia's Metropolis. In: Ethiopia Observer, I, 1957.

#### Quellenverzeichnis

1. Ethiopia. Statistical Abstract 1967 and 1968, Prepared by Imperial Ethiopian Government, Central Statistical Office. Addis Ababa 1969.
2. Survey of Major Towns in Ethiopia. Imperial Ethiopian Government, Central Statistical Office. Statistical Bulletin 1, Addis Ababa, December 1968.
3. The City of Addis Ababa, Master Plan Surveys. Addis Ababa 1967.
4. Ville D'Addis Abeba, Enquête et Proposition D'Action. Mission Francaise D'Urbanisme. Addis Abeba 1967.