

Bangkok

Frauke Kraas

Ungeplante Megastadtentwicklung durch Wirtschaftsboom und soziokulturelle Persistenzen

Bangkok weist seit vielen Jahrzehnten den markantesten Primatstadtcharakter der Welt auf. Es ist das überragende gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Zentrum Thailands und beginnt, mit beispiellosem wirtschaftlichen Boom zunehmend zum Zentrum des festländischen Südostasiens zu werden. Bangkok ist das extreme Beispiel einer Megastadt, die sich infolge fehlender Flächennutzungsplanung und -kontrolle, schwacher Ordnungsstrukturen und soziokultureller Persistenzen nahezu ohne staatliche Einflußnahme entwickelt.

Mit offiziell 6,2 Mio., realistischen Schätzungen zufolge jedoch über 9 Mio. Menschen lebte 1995 mehr als ein Zehntel der thailändischen Bevölkerung in Bangkok (BMA). Zu unterscheiden ist zwischen dem Gebiet der *Bangkok Metropolitan Administration* (BMA) – d.h. der Provinz Bangkok – und dem Großraum der *Bangkok Metropolitan Region* (BMR), welcher die fünf benachbarten Provinzen einbezieht. In der zweitgrößten Stadt, Nakhon Ratchasima, wohnen nur etwa 270 000 Einwohner. Auch funktional dominiert Bangkok: Hier befinden sich alle Ministerien und hoch- und höchstrangigen nationalen Verwaltungs- und Planungsbehörden – einschließlich der für die 76 Provinzen zuständigen. Mit dem wirtschaftlichen Boom (1988: 13,4% Wirtschaftswachstum; seither nicht unter 8%) werden die nationale Vorrangstellung weiter ausgebaut, die soziokulturellen Disparitäten innerhalb der thailän-

dischen Gesellschaft verschärft und längst überfällige Dezentralisierungsmaßnahmen außerordentlich erschwert. Zudem befindet sich Thailand in einer geostrategischen Schlüsselposition innerhalb des festländischen Südostasiens. Das Land mußte und muß seine Grenzen wie auch internationale Sicherheitsinteressen gegenüber Übergriffen der Nachbarstaaten bewahren, es stabilisiert und vermittelt dabei gleichermaßen. Eine Vielzahl internationaler Organisationen und Institutionen, darunter des Banken- und Finanzsektors, haben begonnen, sich auf Bangkok zu konzentrieren. Auch tragen eine prinzipiell prochinesische Politik und die Tatsache, daß Thailänder in den letzten Jahren enorme Landkäufe vor allem in Laos und Kambodscha tätigten, dazu bei, Bangkoks Bedeutung im Großraum weiter anzuheben. Verschärfter industrieller Wettbewerb innerhalb Südostasiens und zunehmende politische und sozioökonomische

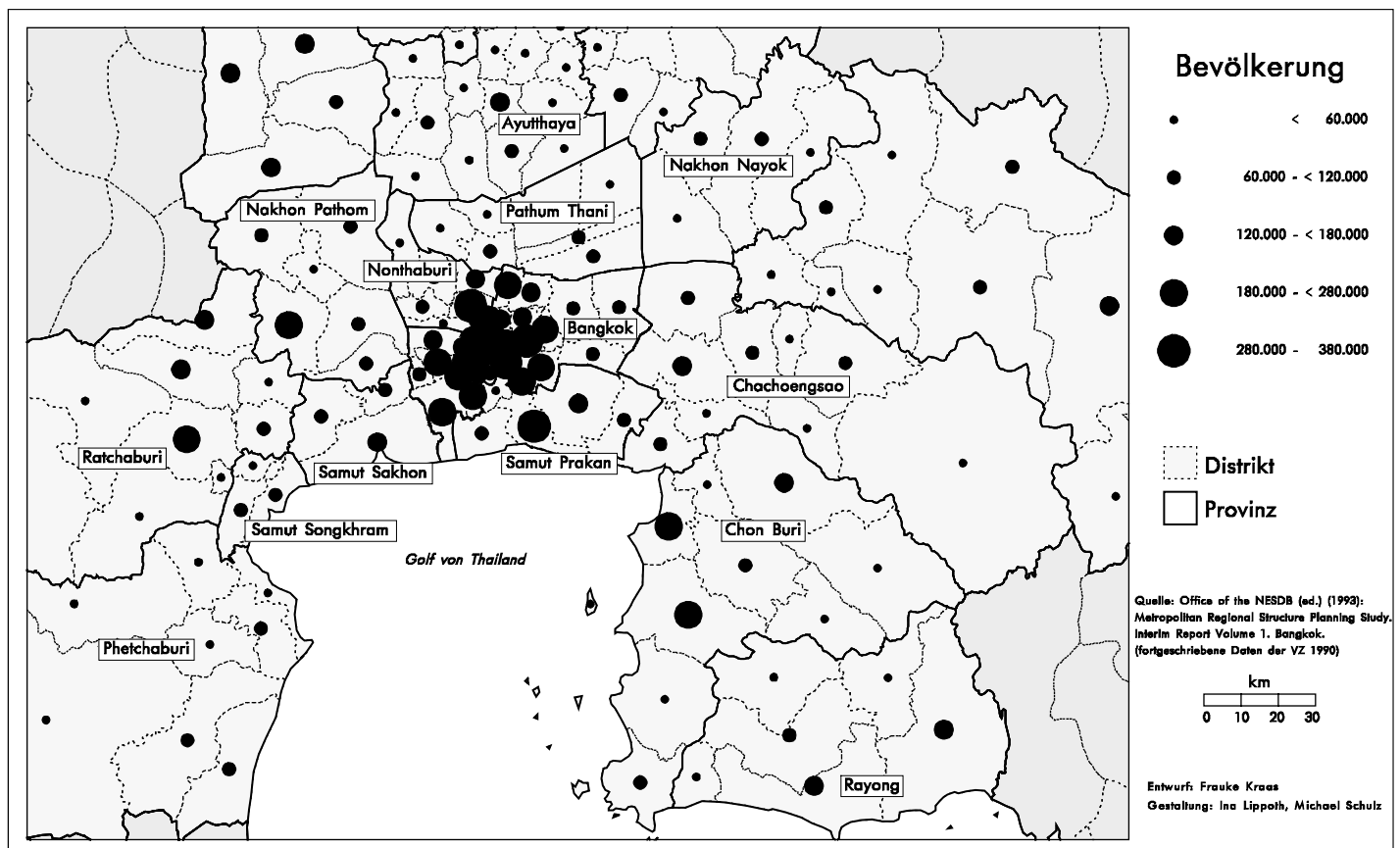


Abb. 1: Bevölkerungsverteilung im Großraum Bangkok 1992



Foto 1: Die Tempelanlage des Wat Phra Keo ist das religiöse Zentrum Thailands

Abb. 2: Entwicklung der Siedlungsfläche Bangkoks zwischen 1900 und 1989

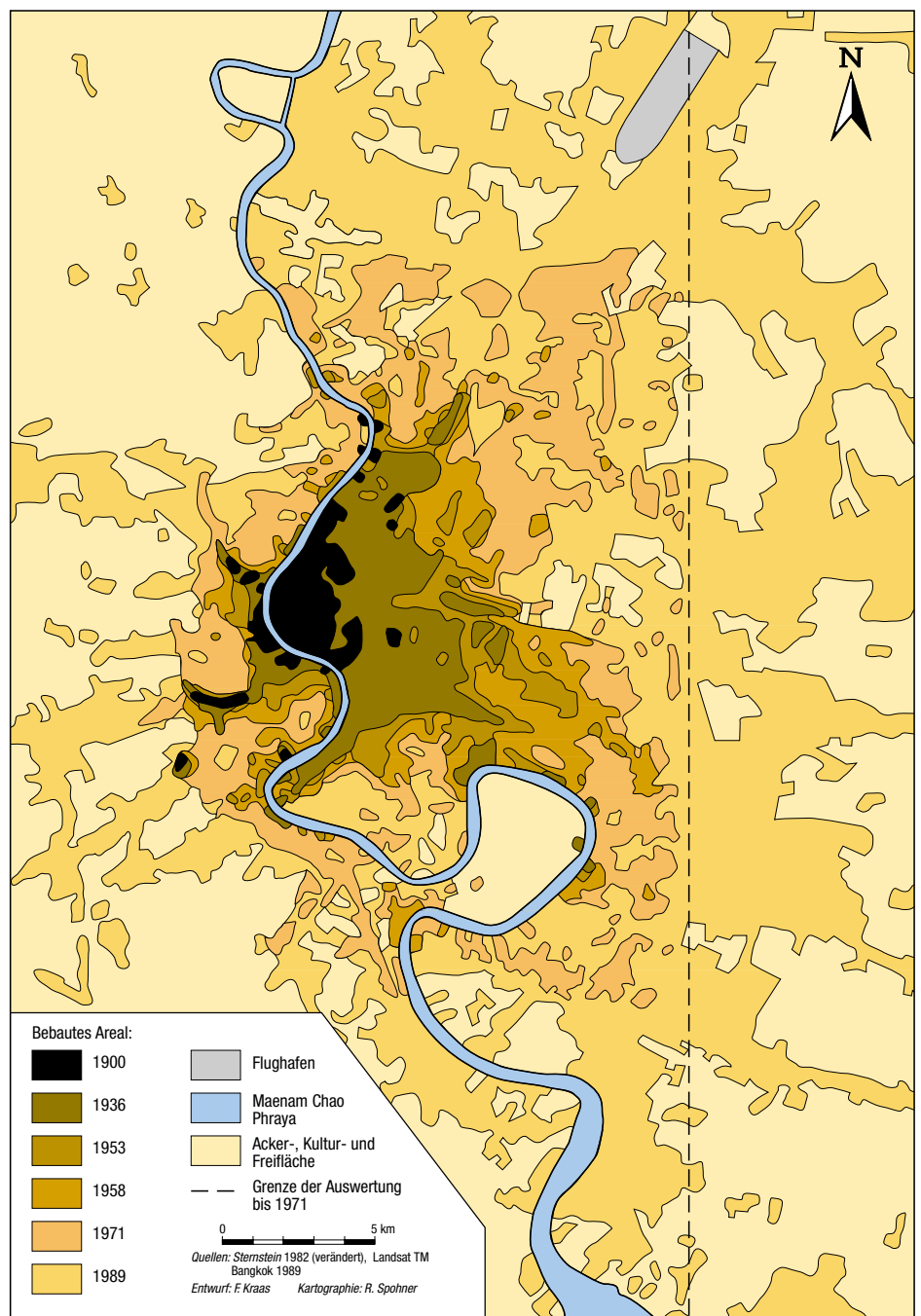
Außeneinflüsse engen die politischen Entscheidungsspielräume ein. Grundsätzlich zeigt sich an Bangkok das Problem einer Megastadt, in der nationale Erfordernisse und international erzeugte Zwänge unvereinbar aufeinandertreffen. Ein nationaler Disparitätenausgleich, der das extreme Gefälle zwischen Bangkok und Peripherie zu verringern anstreben müßte, steht unvereinbar im Widerspruch zu den Entwicklungsinteressen internationalen Kapitals wie auch dem obersten politischen Primat maximalen gesamtstaatlichen Wachstums.

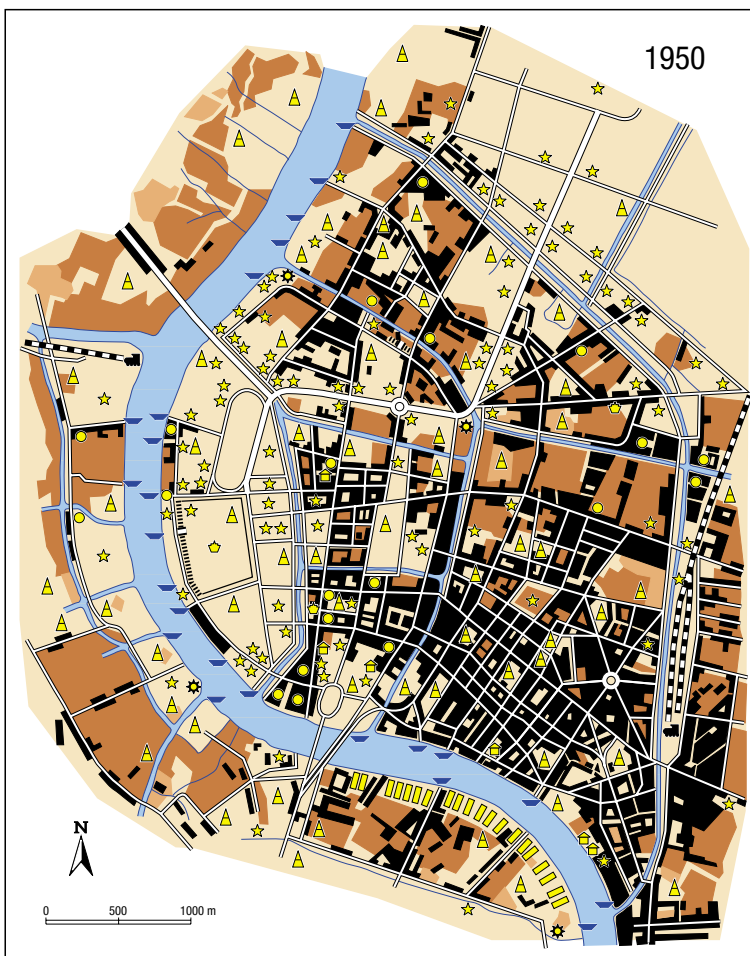
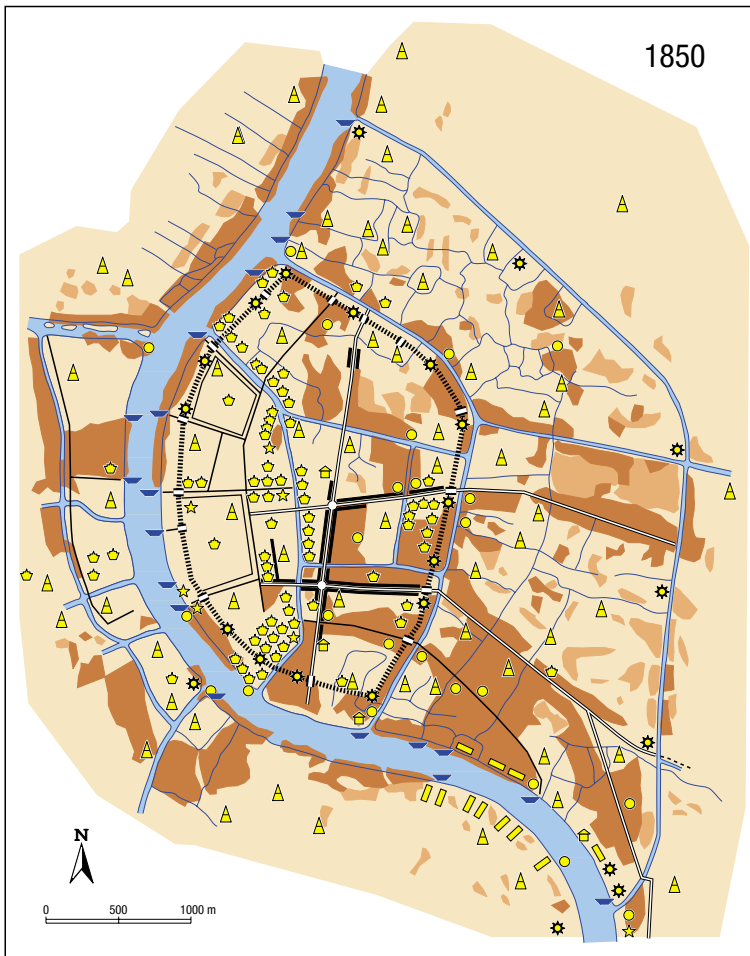
Zunehmende Industrialisierung

Die Folgen des Wirtschaftswachstums konzentrieren sich fast ausnahmslos auf den Ballungsraum Bangkok, in dem seit Ende der 80er Jahre ein tiefgreifender Strukturwandel stattfindet. Nachdem in den 60er Jahren die industrielle Entwicklung zunächst durch arbeitsintensive Produktion und Importsubstitution gefördert wurde (Lebensmittel, Getränke, Tabak etc.), schwenkte man Ende der 70er Jahre auf den Aufbau einer exportorientierten Industrie um, mit der verstärkter Kapitaleinsatz, die Ausbreitung neuer Technologien und eine zunehmende Produktdiversifizierung einhergingen. Größere Erdöl- und Erdgasfunde im Golf von Thailand ermöglichten den Aufbau weiterer Industriezweige mit Zuliefern in Golfnähe. Anfang der 80er Jahre kamen die Bereiche Kraftfahrzeugbau, Textilindustrie und Elektronik hinzu; mittlere und große Unternehmen wurden besonders gefördert. Heute sind nahezu alle wichtigen Konsumgüterproduzenten in Bangkok oder der direkten Nachbarschaft angesiedelt, ebenso die importabhängigen und die mei-

sten exportorientierten Industriebetriebe. Hierzu gehören die Petrochemie, der Kraftfahrzeug- und Maschinenbau und die Schmuckindustrie (Schätzl 1992; Schlörke 1992; Kraas 1995b).

Die derzeit wichtigsten Motoren des Industrialisierungsprozesses liegen in der internationalen Arbeitsteilung, im internationalen Kapitaltransfer und der nationalen Investitions- und Entwicklungspolitik. Ausländische Investoren orientieren sich bei der Errichtung von Produktionsstätten und Industrieanlagen bevorzugt an den bestehenden Zentren. Da Bangkok der größte inländische Markt und das Zentrum des infrastrukturellen Netzwerks der Verteilung ist, bedingen und verstärken sich die hauptstadtbezogenen Standortvorteile wechselseitig. So werden im bedeutendsten Tiefseehafen Thailands, Khlong Toei in Bangkok,





nahezu alle Exporte und 85% aller Importe umgeschlagen. Zwischen 1988 und 1991 stieg der Anteil der BMR am Bruttoinlandsprodukt Thailands von 50% auf 53%.

In der BMR sind jedoch nur etwa 15% aller Arbeitnehmer Thailands beschäftigt, von denen ein Großteil wenig mehr als den von der Regierung festgelegten Mindestlohn erhält. Das rechnerische Pro-Kopf-Einkommen von ca. 2 500 DM/Jahr (1994) besagt wenig, da die Einkommensdisparitäten innerhalb Bangkoks sowie zwischen den Provinzen außerordentlich groß sind. Nahezu alle wichtigen Infrastrukturprojekte wurden und werden in der Hauptstadtregion realisiert, wo der größte Bedarf, die meisten Arbeitskräfte und die größten Eigeninteressen der Entscheidungsträger bestehen. Sichtbarer Ausdruck hauptstadtorientierter Industriekonzentration ist neben den über 20 000 statistisch erfaßten Industriebetrieben die Tatsache, daß nahezu alle staatlichen *industrial estates* und privaten Industriegebiete im Großraum Bangkok bzw. östlich im Bereich des Eastern Seaboards liegen. Weiter sind die starken baulichen und funktionalen Umstrukturierungen der inneren Stadtbereiche und ein unkontrolliertes Ausgreifen der Bautätigkeit in die Außenbezirke Zeugen des allgemeinen Wirtschaftswachstums.

Bevölkerungsentwicklung

Die höchsten Bevölkerungszahlen weisen die innenstadtnahen sowie die entlang der großen Ausfallstraßen nach Südosten und Norden liegenden Distrikte der BMR auf (vgl. Abb. 1). Das starke zentral-periphere Gefälle spiegelt den sich um die Metropole herum anschließenden vorwiegend agrarischen Charakter der Schwemmlandebene des Maenam Chao Phraya. Die landwirtschaftlichen Flächen werden zunehmend von infrastrukturorientierten Entwicklungsachsen mit mosaikartig ineinandergreifenden Industrie- und Siedlungsflächen durchzogen. Nur wenige innenstadtnahe Distrikte in der BMR weisen durchschnittliche Dichtewerte von über 25 000 bis maximal 42 646 Einw./km² auf. Mit größerer Zentrumsferne sinken die Dichtewerte schnell ab. In den äußeren Wachstumszonen Bangkoks befinden sich großflächige Siedlungen und bandartige Siedlungsachsen in unmittelbarer Nachbarschaft zu intensiv landwirtschaftlich genutzten oder bereits als Bauerwartungsland brachliegenden Flächen.

Zu verstärkter Zuwanderung nach Bangkok kam es im traditionell agrarisch geprägten Thailand erst in den 50er bis 70er Jahren, insbesondere durch die seinerzeit hohen ländlichen Geburtenüberschüsse. Im Vergleich zu anderen Entwicklungsländern ist die Zuwanderung vergleichsweise ge-

Abb. 3: Flächennutzung der historischen Altstadt: Krung Rattanakosin und Chinatown



ring, da die Landwirtschaft in den Provinzen nach wie vor viele Arbeitskräfte absorbiert. Jährlich siedeln etwa 500 000 bis 600 000 Personen nach Bangkok über, von denen knapp 80 % alleinstehend und jünger als 30 Jahre sind. Die Zahl der Frauen überwiegt. Die Mehrheit der Migranten stammt aus nichtstädtischen Gebieten. Über 80 % waren vor dem Umzug in der Landwirtschaft beschäftigt.

Arbeitssuche ist der Hauptgrund für knapp 70 % der Migranten, 20 % kommen aus familiären Gründen und 9 % zur Aus- und Weiterbildung. Nahezu alle Arbeitssuchenden finden innerhalb kurzer Zeit Beschäftigung. Knapp die Hälfte stammt aus der Zentralebene. Da es aber auch Rückwanderungen gibt, sind die Nettomigrationsgewinne für Bangkok aus diesen Herkunftsbereichen gering. Migrationen über weitere Distanzen, vor allem aus dem Nordosten Thailands (etwa ein Drittel der Migranten), sind zumeist einseitig auf Bangkok gerichtet und tragen stark zu Einwanderungsgewinnen bei (Husa 1986; United Nations 1987, Teera 1989). Saisonale Schwankungen bei den Wanderungen kommen zum einen bedingt durch Unterbeschäftigung und Arbeitslosigkeit während der landwirtschaftlichen Ruheperiode (Januar bis April) in den ländlichen Provinzen zustande. Umgekehrt verlassen viele Arbeitskräfte während der Erntezeit Bangkok, indem sie die ihnen gesetzlich zustehenden Krankheitstage in Anspruch nehmen oder ihre Arbeitsverhältnisse kurzfristig kündigen. Die in die BMA-Region zielenden Wanderungsströme richten sich insbesondere auf die jüngeren Wachstumszonen der Stadt (Kraas 1995a). Innerhalb der BMR tragen die Wanderungsströme zur Suburbanisierung bei.

Landnutzungswandel und Flächenwachstum

Bangkoks Expansion richtete sich Anfang der 80er Jahre vor allem in die südliche Nachbarprovinz Samut Prakan sowie nach Norden (Nonthaburi), so daß inzwischen eine großflächige Bebauung mit radialkonzentrischen Entwicklungsachsen (*ribbon development*) besteht (vgl. Abb. 2). Mangelnde Reglementierung sowie vielfach von Spekulationstätigkeit begleitete Erschließungsaktivitäten führen dazu, daß sich die Bebauung großflächig insbesondere in die Schwemmlandgebiete höchster Bodenfruchtbarkeit ausdehnt. Durch das unregelmäßige Nutzungsgefüge und -mosaik im unmittelbaren Nebeneinander von landwirtschaftlicher, industrieller und Wohnnutzung sind Beeinträchtigungen, Mindernutzung, Flächenverbrauch, industrielle Emissionen und ökologische Uniformität vorprogrammiert. Die Ausdehnung erfolgte in den letzten Jahrzehnten weitestgehend ohne steuernde Lenkung. Dafür sind v.a. soziokulturelle Persistenzen verantwort-

lich, darunter die Tatsache, daß Thailand nie kolonialisiert war – eine Feststellung, die unbedingt wertfrei gemeint ist. Die jüngste, nahezu jede Planung unmöglich machende extreme Entwicklungsdynamik kommt hinzu.

Obwohl seit Ende der 50er Jahre von mehreren thailändischen Behörden, zumeist im Rahmen ausländisch unterstützter Entwicklungszusammenarbeit, Pläne und Zonierungsvorschläge als Grundlage für eine Steuerung der Entwicklung ausgearbeitet vorliegen, wurde kein Plan je offiziell als verbindlich beschlossen (DTCP 1964; Kammeier 1984). Zur schwachen ordnungspolitischen Steuerung tragen eine sehr hierarchisch orientierte und überwiegend personengebundene Entscheidungsfindung, ein stark zersplitterter Verwaltungsapparat ohne klare Aufgabenverteilung, fehlende horizontale Kooperation und geringe vertikale Integration bei. Dazu kommt, daß im Hinblick auf die Bedeutung Bangkoks für die gesamtstaatliche Entwicklung die Einflußnahme des Innenministeriums bei geringen Kompetenzen der Stadtverwaltung sehr groß ist.

Die staatlich geförderten Infrastruktureinrichtungen übernehmen heute die Rolle strukturierender Leitlinien und Pole. Da sich etwa 80 % der Fläche der BMR in privatem Besitz befinden, wird die Stadtausdehnung wesentlich durch Kräfte des privaten Bodenmarktes gesteuert. Bodenspekulation und künstliche Landverknappung treiben die Bodenpreise in die Höhe.

Heterogenität der Entwicklungsdynamik

Bangkok hat aufgrund weitgehend ungeplanter Entwicklung ein außerordentlich heterogenes funktions- und sozialräumliches Gefüge, das die Unterscheidung und Abgrenzung von Stadtvierteln nahezu unmöglich macht. Eine Ausnahme ist der historische Kern, der nach der Stadtgründung 1782 unter den früheren Königen geplant und gestaltet wurde.

Historisches Zentrum

Dieses Zentrum, die Krung Rattanakosin, hat nach bedeutenden Umgestaltungen bis in die 40er Jahre hinein die früher wichtigsten Funktionen, die Königsresidenz und den zentralen Markt, verloren und ist unter funktionalen Gesichtspunkten zu einem Verwaltungs- und Bildungsschwerpunkt geworden (vgl. Abb. 3). Nach wie vor befindet sich hier das geistig-religiöse Zentrum des thailändischen Buddhismus, das Wat Phra Keo (vgl. Foto 1), das für den Großteil der Bevölkerung wichtigste Identifikationsymbol der Einheit und Verbundenheit zwischen Buddhismus und Königshaus. Ferner liegen hier weitere bedeutende Tempelanlagen, eine Vielzahl von Ministerien und andere öffentliche Einrichtungen, der Oberste Gerichtshof, die Nationalbank, das National-

museum sowie Gebäude der Thammasat-Universität.

Auch die angrenzenden Distrikte und der Bereich der alten Chinatown (Samphaeng) sind noch relativ einheitlich strukturiert erhalten. In den üblicherweise zweistöckigen *shophouses* älterer Bausubstanz sind die Funktionen des Arbeitens und Wohnens eng miteinander verbunden. Spezialisierte Handwerks-, Kleingewerbe- und Einzelhandelsbetriebe, auch heute noch zumeist als Familienunternehmen geführt, liegen unmittelbar benachbart. Der Anteil der Chinesen mit größeren Familienverbänden ist sehr hoch. Typisch sind hohe Bevölkerungsdichten, lange Wohndauer – oft über Generationen hinweg –, geringe Investitionsbereitschaft in Bezug auf den Gebäudezustand und dadurch z.T. fortgeschrittener Verfall (Askew 1993). Erst in jüngster Zeit sind erste Anzeichen beginnender Erneuerungsprozesse zu erkennen, die zu *gentrification* führen könnten.

Gebiet der Stadterweiterung

Außerhalb des historischen Kerns verteilen sich die Funktionen auf eine Vielzahl verschiedenartig strukturierter und oft nur gering spezialisierten „Zentren“ unterschiedlicher Entwicklungsdynamik (vgl. Abb. 5). In dieser Situation weit verstreuter zentraler Funktionen fehlt eine Ordnung sich überlagernder hierarchischer Strukturen. Verkehrsknotenpunkte und große Ausfallstraßen bilden die Kristallisationspunkte und Leitlinien vieler kleinerer Konzentrationen von Handel und Dienstleistungen, ohne daß sich jedoch dominante Zentralbereiche abgrenzen ließen, für die Bezeichnungen wie „CBD“, „Wirtschafts-“ oder „Regierungscity“ angemessen erscheinen. Entlang der Sukhumvit (vgl. Foto 2) und Silom/Sathon Road entstanden Ende der 80er Jahre Konzentrationen von Bürostandorten, Handeleinrichtungen gehobener Ausstattung und Hotels – Bereiche, die sich infolge fehlender Planung, hoher Bodenpreise und angesichts der katastrophalen Verkehrssituation jedoch zunehmend aufzufasern und räumlich zu verteilen beginnen.

Marginalsiedlungen

Ebenfalls stark über das gesamte Stadtgebiet zerstreut sind unzählige Marginalsiedlungen (vgl. Abb. 4), die im Unterschied zu anderen Großstädten in Entwicklungsländern (Mertins 1984) einige abweichende Merkmale aufweisen. Eine, auch terminologische, Gleichsetzung mit Slums und Squattern andernorts ist daher problematisch. Zu den Marginalsiedlungen werden alle Gemeinschaften gerechnet, die aus über 15 Haushalten mit hoher Belegungsdichte und provisorischer Bausubstanz auf nicht oder teilerschlossenen Flächen bestehen. Über zwei Drittel dieser Siedlungen liegen auf privatem Land, das von den Besitzern über oft mittelfristige Absprachen und Verträge parzellenweise verpachtet wird. Ille-

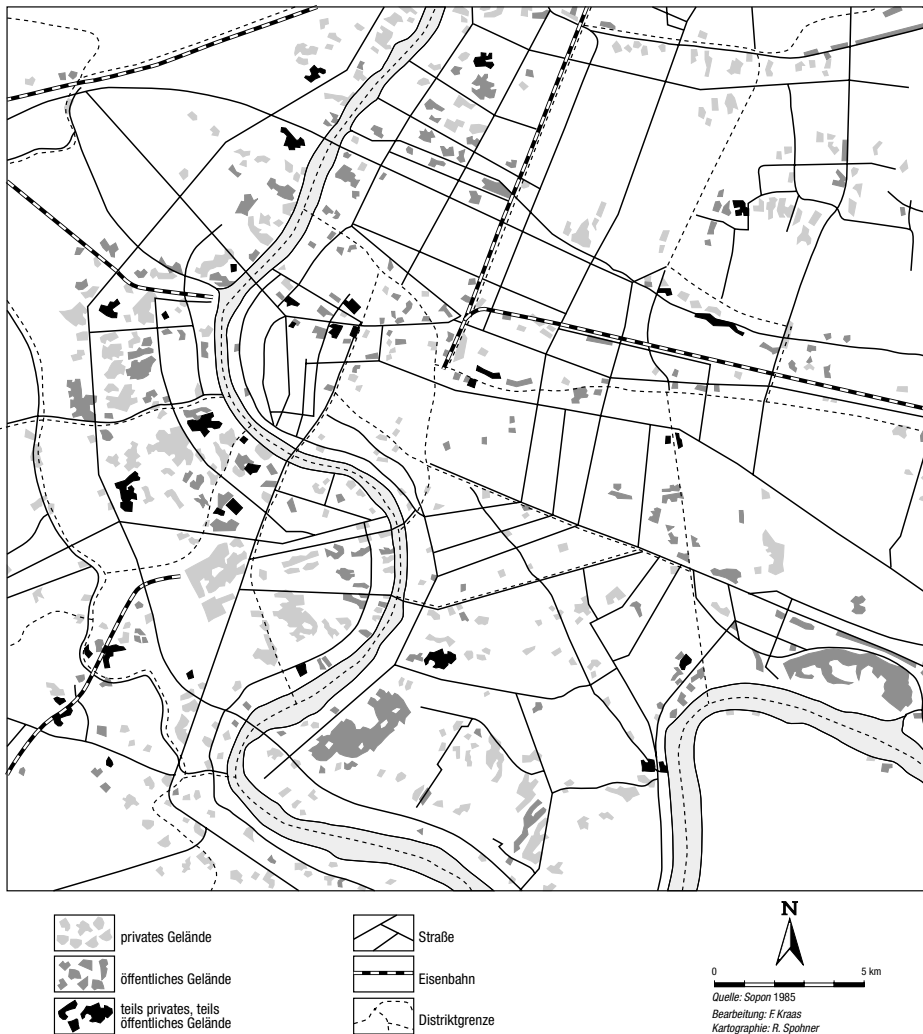


Abb. 4: Verteilung der Marginalsiedlungen in Bangkok 1985

gale Landnahme – zumeist auf öffentlichen Flächen – erfolgt nur bei etwa einem Zehntel der Siedlungen. In den offiziell 981 Marginalsiedlungen (BMA; ca. 1 500 in der BMR) lebten 1990 knapp eine Million Menschen (16 % der Bevölkerung Bangkoks). Die größte zusammenhängende Fläche, Khlong Toei, liegt in Hafennähe. Ungezählte kleine und kleinste Unterkünfte befinden sich entlang der Khlongs (Kanäle), unter Brücken sowie auf Bauerwartungs- oder Brachland. Mehr als 755 der Gebiete verfügen über gemeinschaftlich genutzte eigene Wasser- und 83 % über Stromversorgung (Sopon 1992, S. 64). Viele Gemeinschaften bestehen trotz grundsätzlicher Unsicherheit hinsichtlich der Nutzungsdauer über viele Jahre oder gar Jahrzehnte hinweg (Korff 1986). Trotz hoher Belegungsdichte, begrenzter Möglichkeiten für die Wahrung der Privatsphäre und unterhalb üblicher Standards liegenden Wohn- und Lebensbedingungen kann nicht schlechthin von Elendsvierteln gesprochen werden. Starke, oft komplizierte soziale Netze, Nachbarschaftsvereinigungen, Kredit- und Siedlungsgenossenschaften tragen zur Versorgung der Bevölkerung bei. Die größten Probleme liegen dennoch in der unsicheren

Wohn-, Aufenthalts- und Arbeitssituation sowie dem geringen Anspruch auf öffentliche Dienstleistungen.

Hauptprobleme der Entwicklungsdynamik

Bangkok leidet zunehmend unter gravierenden Überlastungs-, Infrastruktur- und Umweltproblemen sowie extremen Ungleichgewichten im Lohn-, Eigentums-, Wohn- und Versorgungsniveau der Bevölkerung.

Überschwemmungen

Im zumeist wenige Meter über dem Meeresspiegel liegenden Deltabereich führen Landabsenkungen zwischen 1 und 10 cm/Jahr besonders in den östlichen Stadtteilen während der Regenzeit zur Überflutung großer Flächen. Hohe Grundwasserentnahme durch private und öffentliche Brunnen sowie die Tatsache, daß der überwiegend lehmige Schwemmland-Untergrund durch die dichte Bebauung, insbesondere die Hochhäuser, zusammengepreßt wird, sind die wichtigsten Ursachen. Natürliche Ausgleichsgewässer wurden seit Ende des 19. Jhs. begradigt, zugeschüttet oder im

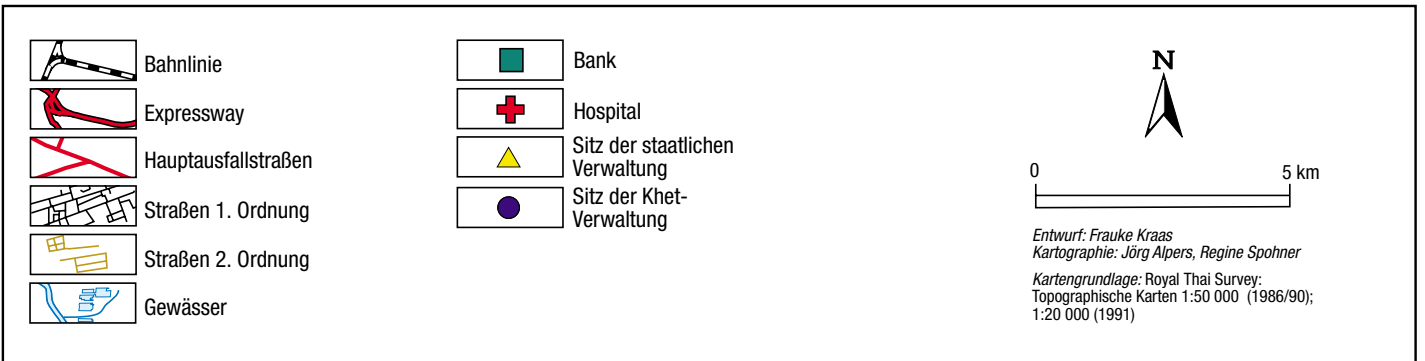
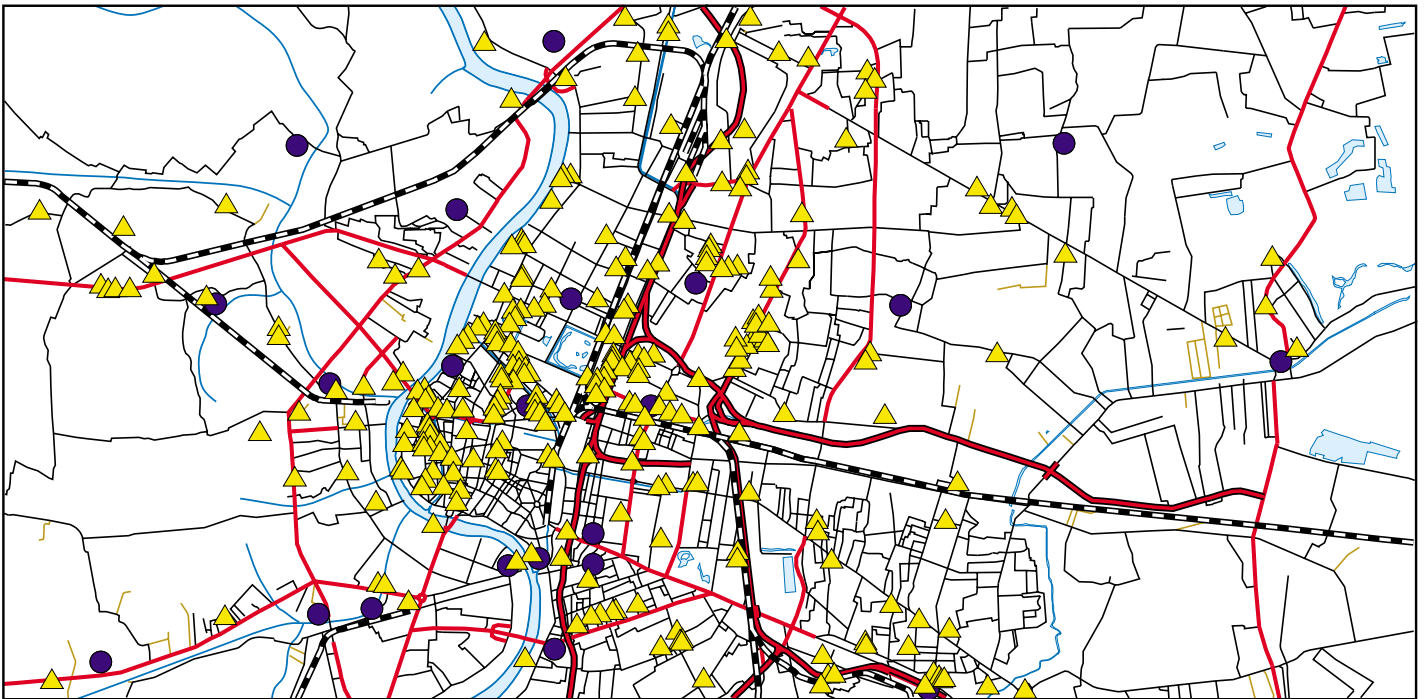
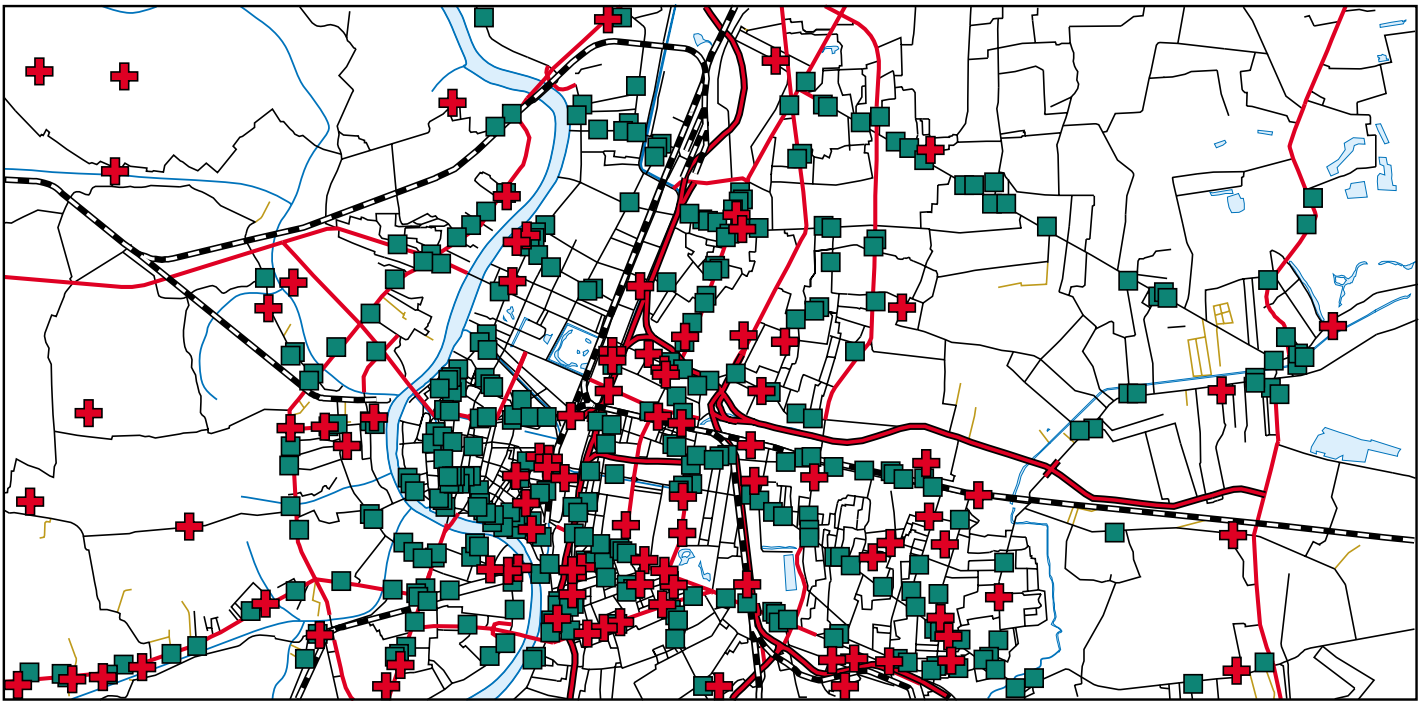
Zuge der Anti-Malaria-Programme trockengelegt. Hinzu kommen unkoordinierte Flutbekämpfung und Übernutzung der Grundwasserspeicher. Seit 1983 werden mit hohen Aufwendungen Binnendeiche angelegt, Pumpwerke und -staffeln errichtet, Polder-systeme und Flutbarrieren (Wälle, versenk-bare Stauwände und höhergelegte große Straßen) geschaffen und Drainagesysteme verbessert.

Verkehr

Zu den größten Problemen Bangkoks zählen allgegenwärtige Verkehrsstaus. Die durchschnittliche Geschwindigkeit des Verkehrsflusses sank von über 14 km/h (1987) auf ca. 9 km/h (1992). Besonders bei Regenfällen bricht der Verkehr nicht selten über Stunden hinweg zusammen. Mehrere Gründe sind hierfür verantwortlich: Mit über 500 Straßenkilometern, doch nur knapp 10 % Anteil der Verkehrs- an der Gesamtfläche der Stadt (BMA) ist die Verkehrsfläche sehr klein (zum Vergleich: London 22 %, New York 24%; Donner 1993, S. 23). Zwischen 1980 und 1994 vervierfachte sich die Zahl der Pkw auf 1,2 Mio. Hinzu kommen öffentliche und private Linien-, Schul- und Betriebsbusse, Lkw sowie über eine Million Motorräder. Täglich werden etwa 600 Fahrzeuge neu zugelassen. Im Unterschied zu den meisten Weltmetropolen besitzt Bangkok kein leistungsfähiges Massenverkehrssystem. Die Verwirklichung aller seit Anfang der 70er Jahre konzipierten Projekte scheiterte bisher an den verfügbaren Flächen, an realistischen Finanzierungen, an Streckenvorgaben sowie Partikularinteressen öffentlicher und privater Investoren. Pkw besitzen sehr hohen Imagewert, weshalb der größte Teil der Personenbeförderung durch sie erfolgt. Das Busnetz der BMA, der Fähr- und Bootsverkehr sowie das Eisenbahnnetz werden dagegen vernachlässigt. Infolge mangelnder Planung und Abstimmung ist das Netzwerk der Zubringerstraßen zu den großen Hauptverkehrsadern kaum ausgebaut, schmal, gewunden, in schlechtem Zustand, und endet – da viele Projekte unvollendet blieben – zumeist in nicht miteinander verbundenen Sackgassen. Wirksame Entlastung wäre allein durch drastische Einschränkungen bei der Zahl der Fahrzeuge, die Errichtung eines effizienten Massenverkehrssystems, durch verbessertes Verkehrsmanagement sowie ein leistungsfähiges Autobahnssystem mit eingepaßten Zubringerstraßen zu erreichen.

Luftverschmutzung

Der Straßenverkehr ist der größte Verursacher der Luftverschmutzung, die den jüngsten UNO-Studien zufolge die schlimmste der Welt ist. Viele Fahrzeuge befinden sich in schlechtem technischen Zustand, ferner ist der Schadstoffausstoß bei staubbedingt verminderter Geschwindigkeit und der Verwendung von Klimaanlage zusätzlich



erhöht. Die Durchschnittswerte der Kohlenmonoxyd-, Schwefeldioxyd-, Bleigehalts- und Schwebstaubbelastung liegen in Bangkok zwei- bis dreimal über den Spitzenwerten

europäischer Großstädte (*Dhira, Winai* 1989). Bei Kindern und Jugendlichen, bei denen Durchschnittswerte des Bleigehalts im Blut Höchstwerte westlicher Städte um

das Dreifache übersteigen, treten zunehmend Erkrankungen der Luftwege sowie Bewegungs- und Koordinationsprobleme auf.



Foto 2:
Im Sukhumvit-Gebiet
verdrängen Wohn-
und Bürohochhäuser
traditionelle
Wohnviertel

Abwasser und Müll

Die Abwässer der Haushalte, der Hotels und vieler, vor allem kleinerer, Industrieunternehmen (Schätzungen zufolge täglich insgesamt 1,2 Mio. m³) werden häufig ungereinigt in die Khlongs und den Boden abgeleitet. Die Überreste des alten Khlong-Systems dienen heute zumeist als Abwasser- und Abfallsammler.

Etwa 80 % der privaten Haushalte Bangkoks werden von den Diensten der städtischen Müllabfuhr erfasst. Der größte Teil der täglich insgesamt über 6 000 t, zumeist organischer Müll, wird abgefahren; wenigstens 600 t pro Tag werden auf wilden Müllkippen „entsorgt“. Der Umfang industriell verursachten Abfalls ist unbekannt, Kontrollen und Auflagen bestehen kaum. Knapp ein Zehntel des Abfalls wird offiziell durch *collection crews* oder in Eigeninitiative von *scavengers* nach wiederverwertbaren Grundstoffen sortiert. Anfang 1995 wurde die größte Kompostieranlage der Welt in Be-

◀ Abb. 5:
Verteilung zentraler
Einrichtungen
im Stadtgebiet
Bangkoks 1991

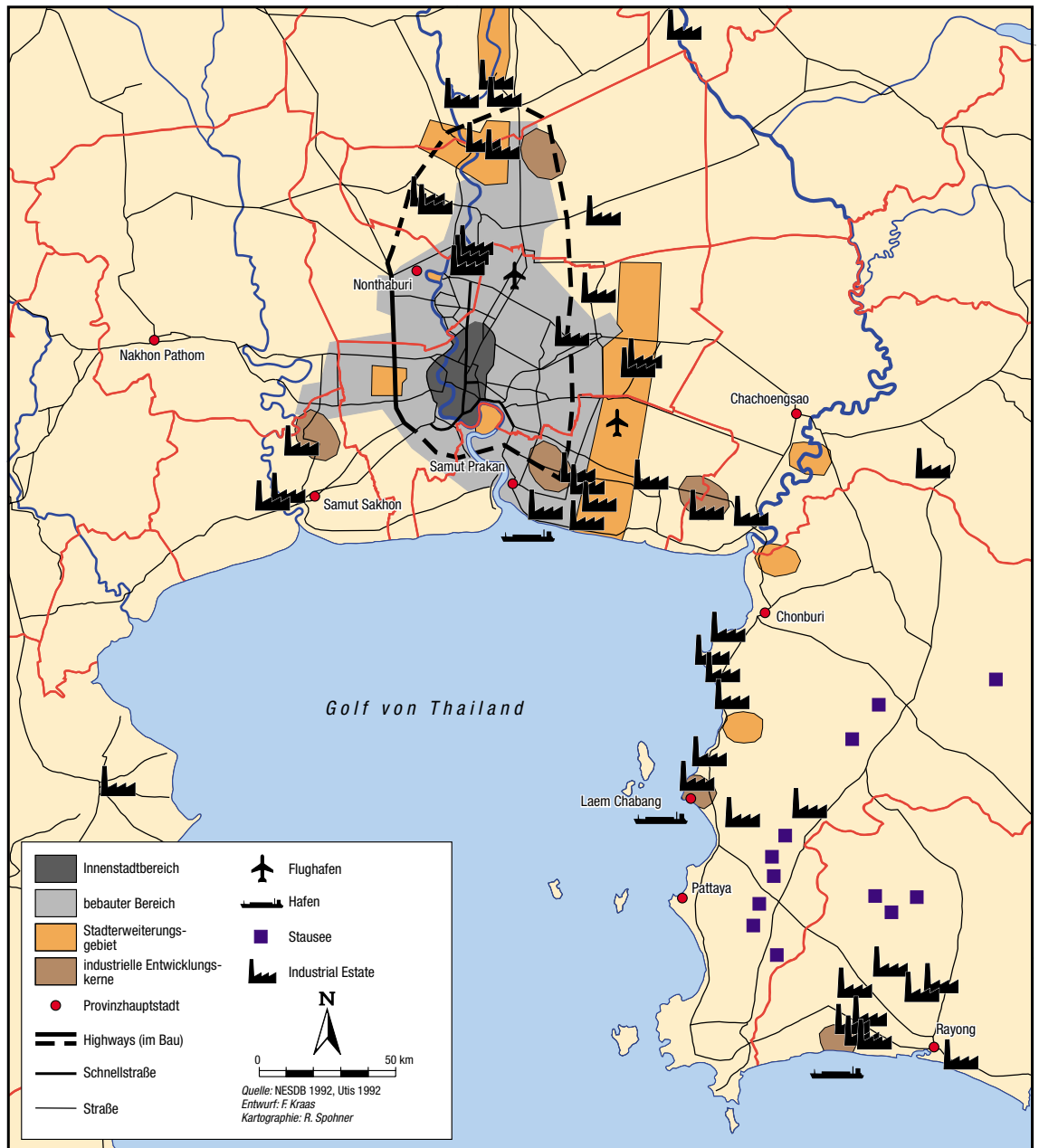


Abb. 6:
Strukturplanung
des Großraums
Bangkok und
des Eastern Seabards
für das Jahr 2000

trieb genommen, die organischen Abfall wiederverwertet (Halde Soi Onnuj).

Stadtklima

Frischluftschneisen und -reservoirs, die einen gewissen Luftaustausch mit der Umgebung gewährleisten könnten, wurden bislang nicht planmäßig angelegt. Auch eine große Fläche westlich der großen Flußschleife (Bang Krachao) dürfte angesichts jüngster Bautätigkeit nicht als isolierter Erholungs- und Naturraum zu erhalten sein. Nur wenige große öffentliche Parks und Stadtplätze liegen in den dicht bebauten Arealen. Kleinere Freiräume stellen vor allem die Tempelanlagen, Märkte und Grünflächen an öffentlichen Gebäuden, Arbeitsstätten und Wohnbauten dar. Landwirtschaftliche Produktions- und Naherholungsflächen liegen vor allem im Wachstumsgürtel und am Stadtrand (*Nitichan* 1988).

Die Zukunft des Großraums

Die von der nationalen Entwicklungsbehörde NESDB vorgesehene Entwicklung der Hauptstadtregion sieht eine Ausdehnung entlang zweier Entwicklungachsen vor (vgl. *Abb. 6*): Die bedeutendere weist nach Osten/Südosten in Richtung auf das Eastern Seaboard (Chachoengsao, Chonburi und Rayong). Hier sollen die Verkehrsinfrastruktur neu bzw. weiter ausgebaut (zweiter internationaler Flughafen Nong Ngu Hao, Häfen sowie Highway- und Eisenbahnverbindungen) und weitere *industrial estates* errichtet werden. Nach Norden erfolgt die Ausdehnung in Richtung Ayutthaya und Saraburi (*Utis* 1992; *Hatz, Husa, Wohlschlägl* 1993).

Vorrangig für die innenpolitische Stabilität muß die Beseitigung der angesprochenen Probleme sein. Hier mangelt es bereits an den Grundlagenkenntnissen über die in den verschiedenen Bereichen der Stadt ablaufenden Prozesse und Steuerungsgrößen. Hinsichtlich der Fragen von Raumordnung und Umweltmanagement fehlt es an ausreichenden rechtlichen Vorgaben sowie an politischer Durchsetzungsfähigkeit innerhalb einer weit verzweigten Verwaltung. Es mangelt an Konzepten eines urbanen Managements, das öffentliche Entscheidungsträger, Privatwirtschaft und Nicht-Regierungsorganisationen einbezieht. Eine effektive Dezentralisierungspolitik muß in eine makroökonomisch geleitete Regionalpolitik übergehen, in der Maßnahmen der Wachstums-, Urbanisierungs-, Industrie-, Bevölkerungs-, Bildungs- und Gesundheitspolitik aufeinander abgestimmt und die Regionalzentren wie die ländlichen Entwicklungspotentiale einbezogen werden. Da das De-

mokratieverständnis nicht auf breiter Basis steht, fehlt bislang eine Beteiligung der Bevölkerung bei der politischen Willensbildung und Mitwirkung in Planungs- und Gestaltungsprozessen. Auf verschiedenen administrativen Ebenen müssen die Entscheidungs- und Handlungsspielräume beträchtlich gestärkt und durch finanzielle Autonomie erweitert werden. Wegen des Kapitalmangels der öffentlichen Hände werden viele Projekte von privaten Investoren durchgeführt, die damit wesentliche ökonomische Kräfte darstellen und eigene Interessen verfolgen.

Mit einer grundsätzlichen Verlangsamung der derzeitigen Dynamik in Bangkok ist nicht zu rechnen, es sei denn, unvorhergesehene politische Unruhen erschütterten das Land nachhaltig. Zunehmender Freihandel im asienpazifischen Raum (APEC), die Öffnung Indochinas sowie die sich anbahnende Zusammenarbeit mit Südchina (Provinz Yunnan) werden für Bangkok weitere Impulse bringen. ■

Summary Bangkok Unplanned Development of a Megacity due to Economic Boom and Sociocultural Persistencies by Frauke Kraas

Bangkok with its, depending on the source, 6.2 million or 9 million people (1995), shows the highest primacy index of all city-systems worldwide. It is Thailand's outstanding centre and is now, with its unprecedented economic growth, increasingly beginning to develop into the centre of mainland Southeast Asia. While Bangkok's contribution to the national GDP increased from 50% to 53% between 1988 and 1991, only about 15% of the country's labourforce are employed here in approximately 20,000 companies. The city suffers from grave infrastructural and ecological problems as well as from extreme differences of wage-, property-, accommodation-, and supply levels. Bangkok is the extreme example of a megacity, which, owing to non-existent land utilization plans, weak structures of public order and sociocultural persistencies, is developing almost without being influenced by the state. The functional urban areas are spread out over numerous scarcely specialized "centers" without being put into order by hierarchical structures. There is a lack of legal regulations, political ability of the coordinating committees to accomplish plans within the widely branched municipal authorities, concepts of an urban management and an effective decentralization-policy.

Literatur

- Askew, M.*: The Banglamphu District: A Portrait of Change in Inner Bangkok. Bangkok 1993
- DTCP, Department of Town and Country Planning: Greater Bangkok Plan 2533. Bangkok ²1964
- Dhira Phantumvanit and Winai Liengcharemsit*: Coming to Terms with Bangkok's Environmental Problems. Environment and Urbanization 1 (1989) H. 1, S. 31–39
- Donner, W.*: Thailand ohne Tempel. Lebensfragen eines Tropenlandes. Frankfurt am Main ³1993
- Hatz, G., K. Husa and H. Wohlschlägl*: Bangkok Metropolis – eine Megastadt in Südostasien zwischen Boom und Krise. In: *P. Feldbauer et al.* (Hrsg.): Megastädte. Zur Rolle von Metropolen in der Weltgesellschaft. Wien 1993, S. 149–189 (Beiträge zur Historischen Sozialkunde 2)
- Husa, K.*: Räumliche Mobilitätsprozesse in Metropolen von Entwicklungsländern: Das Beispiel Bangkok. In: *K. Husa, C. Vielhaber and H. Wohlschlägl* (Hrsg.): Beiträge zur Bevölkerungsforschung. Festschrift E. Troger zum 60. Geburtstag. Wien 1986, S. 321–354 (Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung 1)
- Kammeier, D. H.*: A Review of the Development and Land Use Problems in Bangkok. Bangkok 1984 (Asian Institute of Technology, Working Paper 13)
- Korff, R.*: Bangkok: Urban System and Everyday Life. Saarbrücken 1986 (Bielefelder Studien zur Entwicklungssoziologie 31)
- Kraas, F.*: Bangkok. Probleme einer Megastadt in den Tropen Südostasiens. Köln 1995a (Problemräume der Welt 16)
- Dies.: Standortatlas Thailand. Eine Analyse thailändischer Industriestandorte. Hamburg 1995b (APIA-Publications 3)
- Krung Rattanakosin: Bangkok 1991 (in Thai)
- Mertins, G.*: Marginalisierungen in Großstädten der Dritten Welt. GR 36 (1984) H. 9, S. 434–442
- NESDB, National Economic and Social Development Board: The Seventh National Economic and Social Development Plan (1992–1996). Bangkok 1992
- Nitichan Pleumarom*: Soziale, ökologische und ästhetische Aspekte der Freiraumplanung in Bangkok. Kassel 1988 (Urbs et Regio 47)
- Schätzl, L.*: Raumwirtschaftspolitische Ansätze in den Wachstumsländern Ost-/Südostasiens. Fallbeispiele: Südkorea, Malaysia, Thailand. GR 44 (1992) H. 1, S. 18–24
- Schlörke, S.*: Regionalentwicklung und Dezentralisierungspolitik in Thailand. Eine regionalökonomische Analyse. Münster 1992 (Hannoversche Geographische Arbeiten 47)
- Sopon Pornchokchai*: 1020 Bangkok Slums. Evidence, Analysis, Critics. Bangkok 1985
- Ders.: Bangkok Slums. Review and Recommendations. Bangkok 1992
- Sternstein, L.*: Portrait of Bangkok. Published to Commemorate the Bicentennial of the Capital of Thailand by the Bangkok Metropolitan Administration. Bangkok 1982
- Teera Ashakul*: Migration: Trends and Determinants. Draft Paper from the Thailand Development Research Institute (TDRI). Bangkok 1989
- United Nations (Ed.): Population Growth and Policies in Mega-Cities. Bangkok. New York 1987 (Population Policy Paper 10)
- Utis Kaothien*: Bangkok Metropolitan Region: Policies and Issues in the 7th Plan. unveröffentlichtes Manuskript (1992)

Autorin

Dr. **Frauke Kraas**, geb. 1962.
Geographisches Institut, Universität Bonn,
Meckenheimer Allee 166, 53115 Bonn.
Arbeitsgebiete/Forschungsschwerpunkte:
Südostasien, Schweiz, Sozial- und Bevölkerungs-
geographie (Ethnogeographie, Minoritäten),
Entwicklungsforschung, Geographische
Informationssysteme.