

AUS DER FORSCHUNG

Aspekte der Stadtentwicklung in den fünf südlichsten Provinzen Thailands(*)

Peter Janisch

Der Süden Thailands nimmt in der längerfristigen Landesplanung eine bedeutende Stellung ein. Den Hintergrund bildet dabei zum einen eine exportorientierte Wirtschaftspolitik, bei der neben Bangkok bzw. der Zentralregion und der im Aufbau befindlichen Industriezone im Eastern-Seaboard-Gebiet der Süden mit seinen alten Hafenstädten und den traditionellen Handelsverflechtungen (Malaysia, Singapur, Indonesien) eine günstige Ausgangsposition vorweist. Ein zweiter, wesentlicher Gesichtspunkt bei der Landesentwicklung ist die zu Beginn der 80er Jahre eingeführte Dezentralisierung politischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Entwicklungsmaßnahmen, die die Monopolisierung im Großraum Bangkok entflechten soll. Beide Maßnahmen sind in ihren Entwicklungszielen eng miteinander verknüpft.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Siedlungs- und Regionalentwicklung in Südthailand einzuordnen. Im folgenden sollen einige wesentliche Grundtendenzen der Stadtentwicklung in den fünf südlichsten Provinzen Thailands an der malaysischen Grenze erläutert werden.

Die fünf südlichsten Provinzen Thailands

Die Grenzprovinzen Narathiwat, Pattani, Satun, Yala und die im weiteren Sinne noch dazuzählende Provinz Songkhla (Abb. 1) nehmen innerhalb Thailands eine Sonderstellung ein. Bei einem Anteil von 70% moslemischer Bevölkerung (in den vier erstgenannten Provinzen) und einer dadurch auch historisch bedingten (2) tief verwurzelten kulturellen Eigenständigkeit gehen die Bemühungen um Integration in den thailändischen Staatsverbund nur zögernd voran. Neben der räumlichen Randlage (mit einer Entfernung von über 1000 km zu Bangkok) spielen hierbei auch starke familiäre Bindungen mit Malaysia (ein Großteil der Bevölkerung besitzt zwei Staatsbürgerschaften: zahlreiche Bauern und Landarbeiter gehen außerhalb der Saison als Lohnarbeiter nach Malaysia; weite Bevölkerungskreise sprechen kein Thai, sondern den malaysischen Dialekt "Yavi") eine wesentliche Rolle.

In der Wirtschaftsstruktur weisen die "Border Provinces" weitgehende Parallelen zu anderen Regionen Thailands auf. Mit einem Beschäftigungsanteil von ca. 78% (1985) an der Gesamtzahl der Beschäftigten dominiert auch hier der Agrarsektor (Abb. 2).

Abbildung 1:
Die fünf südlichsten Provinzen Thailands und ihre zentralörtliche Ausstattung (1985)

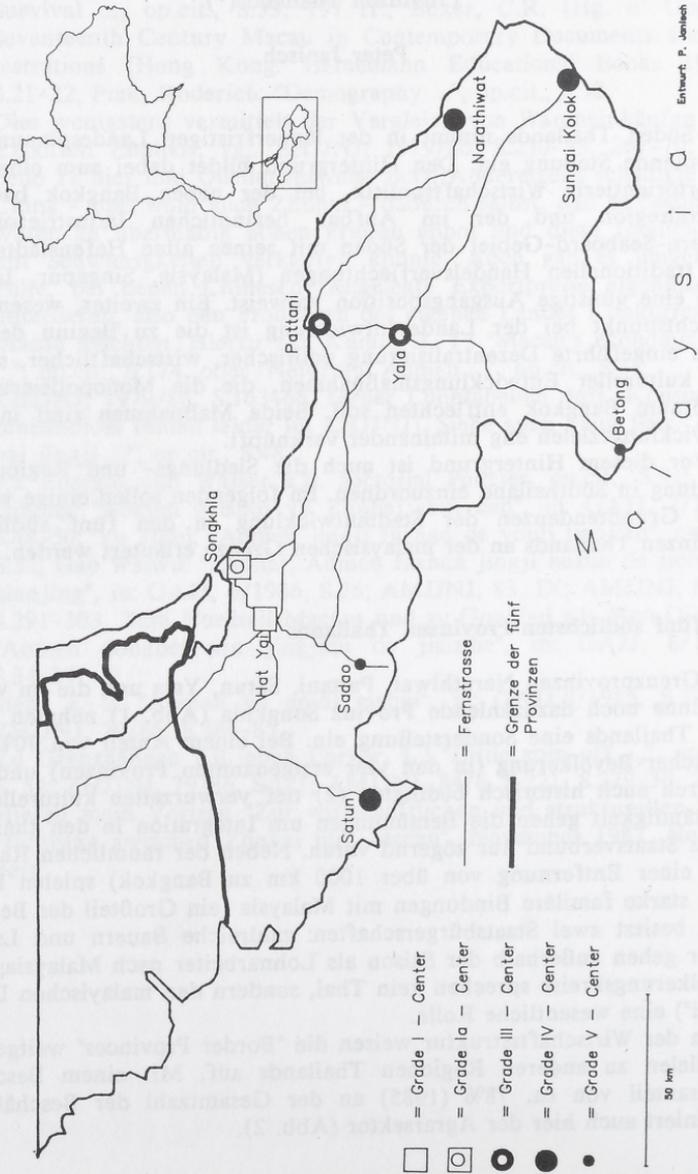
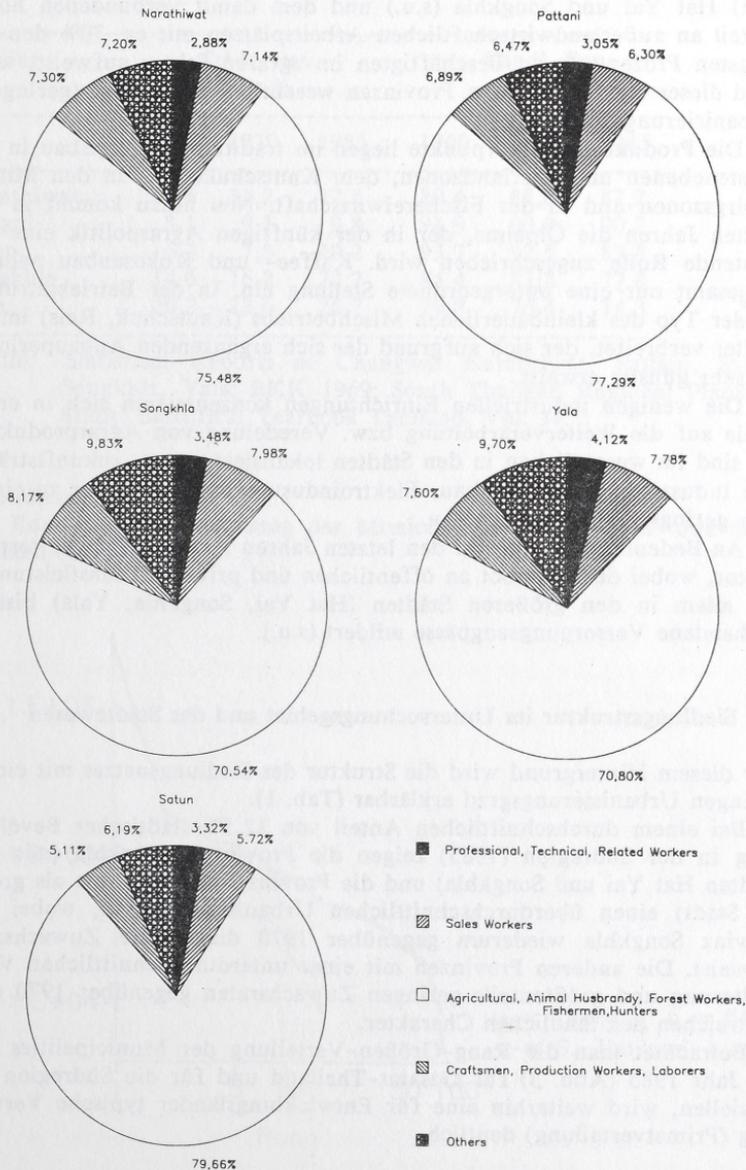


Abbildung 2:
Die Beschäftigungsstruktur in den fünf südlichsten Provinzen Thailands



Quelle: Statistical Reports of Changwat Narathiwat, Pattani, Satun, Songkhla, Yala; Bangkok 1984
 (mit Veränderungen von P. Janisch)

Hierbei werden regionale Unterschiede in der Form deutlich, daß die Provinz Songkhla mit den beiden größten Städten (im Untersuchungsgebiet) Hat Yai und Songkhla (s.u.) und dem damit verbundenen hohen Anteil an außerlandwirtschaftlichen Arbeitsplätzen mit ca. 70% den geringsten Prozentsatz an Beschäftigten im agraren Sektor aufweist, während dieser bei den anderen Provinzen wesentlich höher liegt (geringerer Urbanisierungsgrad).

Die Produktionsschwerpunkte liegen im traditionellen Reisbau in den Küstenebenen und Tieflandzonen, dem Kautschukanbau in den Mittelgebirgszonen und in der Fischereiwirtschaft. Neu hinzu kommt in den letzten Jahren die Ölpalme, der in der künftigen Agrarpolitik eine bedeutende Rolle zugeschrieben wird. Kaffee- und Kokosanbau nehmen insgesamt nur eine untergeordnete Stellung ein. In der Betriebsstruktur ist der Typ des kleinbäuerlichen Mischbetriebs (Kautschuk, Reis) immer weiter verbreitet, der sich aufgrund der sich ergänzenden Anbauperioden als sehr günstig erweist.

Die wenigen industriellen Einrichtungen konzentrieren sich in erster Linie auf die Weiterverarbeitung bzw. Veredelung von Agrarprodukten. Sie sind im wesentlichen in den Städten lokalisiert. Neue, zukunftssträchtige Industrien (Maschinenbau, Elektroindustrie usw.) sind nur zu einem sehr geringen Anteil vorhanden.

An Bedeutung gewinnt in den letzten Jahren immer mehr der tertiäre Sektor, wobei das Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungen vor allem in den größeren Städten (Hat Yai, Songkhla, Yala) bislang vorhandene Versorgungengpässe mildert (s.u.).

Die Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet und das Städtewesen

Vor diesem Hintergrund wird die Struktur des Siedlungsnetzes mit einem geringen Urbanisierungsgrad erklärbar (Tab. 1).

Bei einem durchschnittlichen Anteil von 12,5% städtischer Bevölkerung in der Südregion (1985) zeigen die Provinzen Songkhla (mit den Städten Hat Yai und Songkhla) und die Provinz Yala (mit Yala als größter Stadt) einen überdurchschnittlichen Urbanisierungsgrad, wobei die Provinz Songkhla wiederum gegenüber 1970 die größte Zuwachsrate aufweist. Die anderen Provinzen mit einer unterdurchschnittlichen Verstädterung und größtenteils geringen Zuwachsraten gegenüber 1970 unterstreichen den ländlichen Charakter.

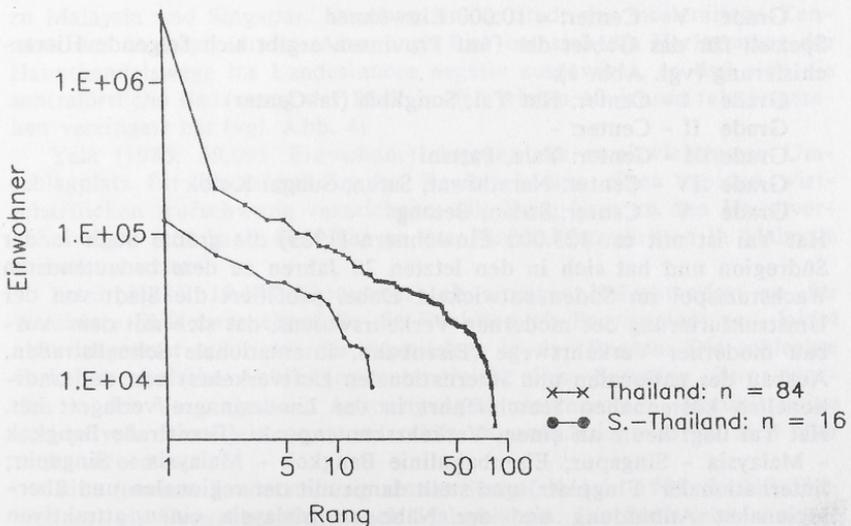
Betrachtet man die Rang-Größen-Verteilung der Municipalities für das Jahr 1985 (Abb. 3) für Gesamt-Thailand und für die Südregion im speziellen, wird weiterhin eine für Entwicklungsländer typische Verteilung (Primatverteilung) deutlich.

Tabelle 1:
Anteil der in den Städten/ländlichen Siedlungen wohnenden Bevölkerung
in den fünf südlichsten Provinzen Thailands 1970/1985

Provinz	Städt. Bev. in %			Ländl. Bev. in %		
	1960	1970	1985	1960	1970	1985
Narathiwat	10,6	11,2	12,8	89,4	88,8	87,2
Pattani	8,1	9,1	9,8	91,9	90,9	90,2
Satun	6,3	7,5	10,2	93,7	92,5	89,8
Songkhla	14,6	16,2	22,2	85,4	83,8	77,8
Yala	20,2	23,6	25,7	79,8	76,4	74,3

Quelle: Statistical Reports of Changwat Narathiwat, Pattani, Satun, Songkhla, Yala; BKK 1969; South Thailand Regional Planning Study; Statistical Yearbook Thailand, Vol. 34.

Abbildung 3:
Die Rang-Größen-Verteilung der Municipalities in Thailand und Süd-
thailand (1985)



Bei einem durchschnittlichen Anteil von 12,5% städtischer Bevölkerung in der Südregion (1985) zeigen die Provinzen Songkhla (mit den Städten Hat Yai und Songkhla) und die Provinz Yala (mit Yala als größter Stadt) einen überdurchschnittlichen Urbanisierungsgrad, wobei die Provinz Songkhla wiederum gegenüber 1970 die größte Zuwachsrate aufweist. Die anderen Provinzen mit einer unterdurchschnittlichen Verstädterung und größtenteils geringen Zuwachsraten gegenüber 1970 unterstreichen den ländlichen Charakter.

Betrachtet man die Rang-Größen-Verteilung der Municipalities für das Jahr 1985 (Abb. 3) für Gesamt-Thailand und für die Südregion im speziellen, wird weiterhin eine für Entwicklungsländer typische Verteilung (Primatverteilung) deutlich.

Einem dominierenden Zentrum (Bangkok) folgt eine überproportionale Anzahl von Städten mittlerer Einwohnerzahl und eine geringe Anzahl von Kleinstädten. Eine binäre Verteilung spiegelt die Situation auch in der Südregion mit Hat Yai als größtem urbanem Zentrum (ca. 123.000 Einwohner), gefolgt von Songkhla (81.500 Einwohner) und Nakhon Si Thammarat (72.000 Einwohner) wider.

Dieses Verteilungsmuster korreliert eng mit der Häufigkeit zentraler Orte und ihrem Rang.(3) Bezogen auf die Einwohner-Zahlen gilt für Thailand folgende Klassifikation:(4)

Grade I - Center: > 100.000 Einwohner

Grade II - Center: 50.000 - 100.000 Einwohner

Grade III - Center: 20.000 - 50.000 Einwohner

Grade IV - Center: 10.000 - 50.000 Einwohner

Grade V - Center: < 10.000 Einwohner

Speziell für das Gebiet der fünf Provinzen ergibt sich folgende Hierarchisierung (vgl. Abb. 1):

Grade I - Center: Hat Yai, Songkhla (Ia-Center)

Grade II - Center: -

Grade III - Center: Yala, Pattani

Grade IV - Center: Narathiwat, Satun, Sungai Kolok

Grade V - Center: Sadao, Betong

Hat Yai ist mit ca. 123.000 Einwohnern (1985) die größte Stadt in der Südregion und hat sich in den letzten 20 Jahren zu dem bedeutendsten Wachstumspol im Süden entwickelt. Dabei profitiert die Stadt von der Umstrukturierung des modernen Verkehrswesens, das sich mit dem Ausbau moderner Verkehrswege (Eisenbahn, internationale Schnellstraßen, Ausbau des nationalen und internationalen Luftverkehrs) von der traditionellen küstennahen Seeschifffahrt in das Landesinnere verlagert hat. Hat Yai liegt heute an einem Verkehrsknotenpunkt (Fernstraße Bangkok - Malaysia - Singapur; Eisenbahnlinie Bangkok - Malaysia - Singapur; "internationaler" Flugplatz) und stellt damit mit der regionalen und überregionalen Anbindung und der Nähe zu Malaysia einen attraktiven Standort dar. Zahlreiche Banken und Handelsorganisationen (überwie-

gend für agrare und agrartechnische Produkte) haben sich hier niedergelassen. Die Ende der 60er Jahre gegründete Prince of Songkhla-Universität (P.S.U.) mit überwiegend naturwissenschaftlichen Fakultäten und heute ca. 6.500 Studenten brachte einen zusätzlichen Innovations-schub. Zudem hat sich Hat Yai durch seine Nähe zu Malaysia und den entsprechenden Einrichtungen zu einem sehr beliebten Touristenzentrum (Vergnügungstourismus) überwiegend für Malayen entwickelt (1985: ca. 5.000 Zimmer mit über 10.000 Betten).

Diese Entwicklung verläuft zulasten der Provinz- und Hafenstadt Songkhla (1985: 1.543 Einwohner), die als altes administratives Zentrum zwar nur ca. 24 km von Hat Yai entfernt liegt, aber mittlerweile von dem Hauptbinnenverkehrsnetz abgekoppelt ist. Somit kommen nur die Seehandelsverflechtungen über den alten Fischereihafen zum Tragen, der aber z.Zt. zu einem Tiefseehafen ausgebaut wird. Von dieser Maßnahme erhofft man sich für die Zukunft eine zunehmende Belebung des inner-thailändischen, aber auch des internationalen Seehandels. Damit könnte zum einen die Stellung Songkhlas als umsatzstärkster Fischereihafen (1985: 350.000 t) weiter gefestigt werden, zum anderen soll aber auch die Region Hat Yai-Songkhla mit der zwischen beiden Städten ausgewiesenen Industriezone attraktiver für Investoren werden.

Insgesamt liegt der Schwerpunkt der funktionalen Ausstattung heute immer noch im administrativen Bereich.

Pattani (1985: 37.349 Einwohner) und Narathiwat (1985: 36.956 Einwohner) nehmen als Provinzstädte und alte Hafenstädte Versorgungsfunktionen für ihr engeres Umland wahr. Besonders Pattani als drittgrößter Fischereihafen Thailands steht in engen Handelsverflechtungen zu Malaysia und Singapur. Daneben ist die Stadt das moslemische Zentrum der Grenzprovinzen. Aber auch hier hat sich die Verlagerung der Haupthandelswege ins Landesinnere negativ ausgewirkt, so daß sich die zentralörtliche Bedeutung der Stadt in den letzten 10 Jahren relativ gesehen verringert hat (vgl. Abb. 4).

Yala (1985: 59.695 Einwohner) dagegen als zweitwichtigster Umschlagplatz für Kautschuk in der Region konnte einen rapiden wirtschaftlichen Aufschwung verzeichnen. Die Stadt liegt an den Hauptverkehrswegen und kann die Nähe zu den Hauptabsatzmärkten in Malaysia so voll umsetzen.

Satun (1985: 19.648 Einwohner) als einziger Hafenstandort an der Westküste füllt zwar ebenfalls die Funktion als Provinzstadt aus, leidet aber insgesamt unter der der Abseitslage in der Region. Die schlechte verkehrstechnische Anbindung unterstreicht diese Situation. Zwar wurden in der Vergangenheit Anstrengungen unternommen, administrative und private Dienstleistungen zu etablieren, entscheidendes hat sich aber nicht verbessert.

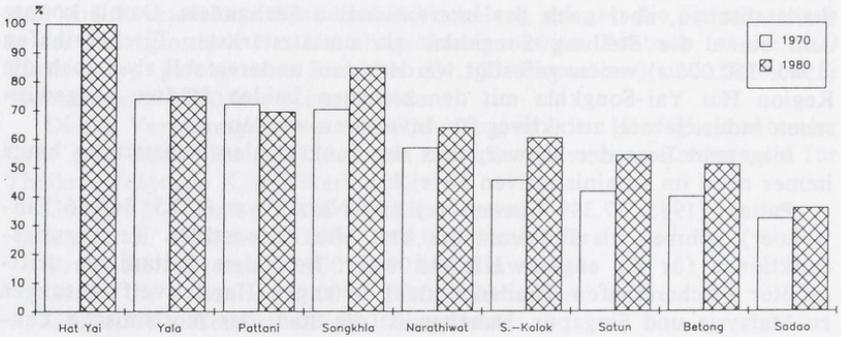
Eine gewisse Sonderstellung nimmt Sungai Kolok (1985: 26.212 Einwohner) als Grenzübergänge nach Malaysia ein. Die Stadt lebt in erster Linie vom Tourismus, der noch durch einen enorm expandierenden

Handel mit Schwarzmarktprodukten aus Malaysia und Singapur ergänzt wird. Somit wird die Stadt als Einkaufszentrum für die gesamte Südregion interessant, ja sie ist sogar wie Hat Yai im Angebot organisierter Einkaufsfahrten aus Bangkok eingeplant.

Diese kurz skizzierte Grundstruktur spiegelt sich bei einem Vergleich der zentralörtlichen Einstufung der Städte bzw. deren funktionaler Ausstattung von 1970 und 1980 wider (Abb. 4).

Abbildung 4:

Die zentralörtliche Ausstattung ausgewählter Städte in den fünf südlichsten Provinzen Thailands, 1970/80 (in % in Relation zu Hat Yai)



Quelle: Eigene Berechnungen nach: The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand; Songkhla Lake Basin-Planning Study; South Thailand Regional Planning Study

P. Jenisch

Zu beiden Zeitschnitten ist Hat Yai als Grade I-Center ausgewiesen. Da aber für beide Zeitschnitte unterschiedliche Merkmalskriterien zur Bewertung vorliegen, wurde Hat Yai jeweils als Bezugspunkt mit 100% zentralörtlicher Ausstattung angenommen und die Ausstattung der anderen Städte dazu prozentual in Relation gesetzt. Damit ist ein Vergleich der Entwicklung der Städte möglich.

Danach konnte Songkhla in diesem Zeitraum seine Stellung im Vergleich zu Hat Yai bemerkenswert verbessern und erreicht 1980 einen Ausstattungsfaktor mit zentralörtlichen Funktionen von 84,9% gegenüber 70,4% im Jahr 1970.

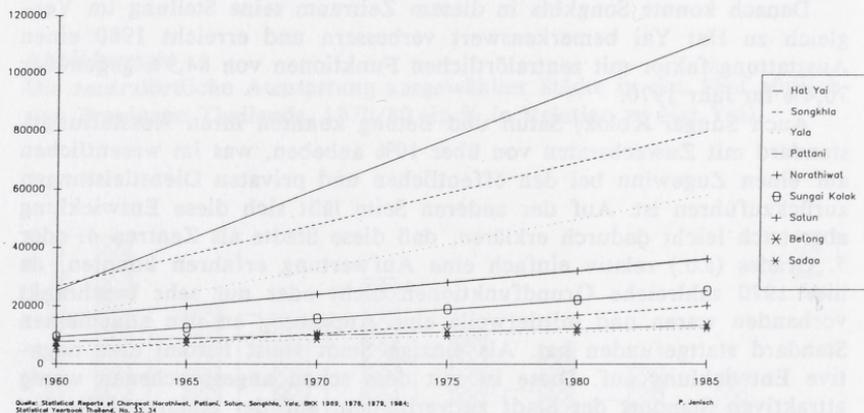
Auch Sungai Kolok, Satun und Betong konnten ihren Ausstattungsstandard mit Zuwachsraten von über 10% anheben, was im wesentlichen auf einen Zugewinn bei den öffentlichen und privaten Dienstleistungen zurückzuführen ist. Auf der anderen Seite läßt sich diese Entwicklung aber auch leicht dadurch erklären, daß diese Städte als Zentren 4. oder 5. Grades (s.o.) relativ einfach eine Aufwertung erfahren konnten, da hier 1970 zahlreiche Grundfunktionen nicht oder nur sehr beschränkt vorhanden waren und mittlerweile eine Anpassung an den allgemeinen Standard stattgefunden hat. Als einzige Stadt weist Pattani eine negative Entwicklung auf. Diese ist mit dem schon angesprochenen wenig attraktiven Standort der Stadt zu verbinden, auf der anderen Seite hat sich auch eine Konkurrenzsituation mit dem benachbarten Yala herausgebildet, die diese Stadt eindeutig für sich entscheiden konnte.

Diese unterschiedliche Entwicklung und die damit verbundene Attraktivität der Städte korreliert eng mit der Entwicklung der Einwohnerzahlen (Abb. 5).

Hat Yai weist die mit Abstand höchsten Zuwachsraten auf, während Songkhla und Yala im Trend zwar auch noch über den anderen Provinz- und Kleinstädten liegen, aber dennoch nicht die Dynamik Hat Yais vorweisen.

Bei der näheren Analyse wird weiterhin deutlich, daß die größeren und attraktiveren Städte hohe Migrationsgewinne einer ausgeprägten Binnenwanderung verzeichnen. Dabei ist eine Aufteilung innerhalb des Wanderungsaufkommens nach Herkunftsgebieten klar erkennbar. Der überwiegende Teil (zwischen 40 und 50% vom Gesamtaufkommen) der zuziehenden Personen kommt aus der eigenen Provinz, also dem unmittelbaren Umland. Der Rest verteilt sich mehr oder weniger gleichmäßig auf die anderen Regionen Thailands. Eine Ausnahme bilden auch hier wiederum Hat Yai und mit Einschränkungen Songkhla, bei denen der Anteil der Zuzüge aus der Zentralregion bzw. aus Bangkok relativ hoch ist.

Abbildung 5:
Die Bevölkerungsentwicklung (Trend) ausgewählter Städte in den fünf südlichsten Provinzen Thailands, 1960 - 1985



Problematik und Ausblick

Die hier nur angerissenen Aspekte weisen auf landestypische Entwicklungsprobleme hin, die durch die spezielle Situation im Untersuchungsgebiet noch vertieft werden. Die im Rahmen der Dezentralisierungspolitik angestrebte Entflechtung im ökonomischen, politischen und sozialen Bereich weist zwar in Ansätzen erste Erfolge auf, hemmend wirkt sich aber die periphere Lage in Verbindung mit der besonderen ethnisch-kulturellen Grundstruktur aus. Diese tief verwurzelte Eigenständigkeit wird nur schwer im Rahmen der propagierten Integrationspolitik zu überwinden sein. Die bislang in Angriff genommenen wirtschaftlichen

Förderprogramme (besonders im Zusammenhang mit den Industrial Estates) erscheinen bislang nur in Ansätzen erfolgversprechend. Ob sich hier tiefgreifende Veränderungen nach der Fertigstellung des Tiefseehafens in Songkhla ergeben werden, bleibt abzuwarten.

Ein wesentliches Ziel muß aber auch der Ausbau an Bildungs- und Weiterbildungseinrichtungen sein, damit gerade innerhalb der ländlichen Bevölkerung der für moderne Wirtschaftszweige und Dienstleistungen notwendige Ausbildungsstandard ermöglicht wird.

Neben diesen allgemeinen Vorgaben treten speziell bei der Entwicklung der städtischen Siedlungen mittlerweile Negativerscheinungen in Form von Konzentrationseffekten auf, die in ihren Auswirkungen in Ansätzen an die Zentralregion bzw. Bangkok erinnern. Gerade in Hat Yai führt der überproportionale Bevölkerungszuwachs zu ersten Erscheinungen von Wohnraumnot, Slumbildung und den damit verbundenen sozialen Problemen. Bei der Stadtentwicklung müssen daher (wie auch in vielen Programmen gefordert) die Mittel- und Kleinstädte gezielt in die Förderprogramme integriert werden, um die Binnenwanderung in die Großzentren zu reduzieren. Damit eng verknüpft ist eine Wirtschaftsförderung der ländlichen Gebiete (wie sie in kleinem Maßstab in zahlreichen Kleinprojekten zur Diversifizierung des Handwerks bzw. der Ausweitung von Agrarprodukten bereits versucht wird), um hier das Einkommensdefizit zu verringern und die ablaufende Land-Stadt-Wanderung von vornherein zu minimieren.

Insgesamt wird aber die Entwicklung der fünf Provinzen wie auch die Thailands nicht zuletzt durch die Entwicklung der Weltwirtschaft mitbestimmt (Thailand als Billiglohnland für ausländische Investoren), so daß Prognosen über einen längeren Zeitraum nur zu relativ wagen Aussagen führen können.

Anmerkungen

- (*) Die Ergebnisse dieser Veröffentlichung stammen aus einem von der Stiftung Volkswagenwerk geförderten Forschungsprojekt (Leiter: Prof. Dr. H. Uhlig; Bearbeiter: Dr. P. Janisch, beide Geographisches Institut der JLU-Gießen) mit dem Titel: "Siedlungs- und Regionalentwicklung in Südthailand".
- (2) Diese Gebiete sind alte malayische Besitzungen: Sultanat Pattani.
- (3) Hier soll nur dieses Kriterium herausgegriffen werden.
- (4) Quelle: The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. 3, S.25.

Literatur

Chulalongkorn University, Department of Urban and Regional Planning

- (Hrsg.): Abstract of the Master Thesis of Urban and Regional Planning 1978 - 1982. Bangkok 1978.
- Deutsche Stiftung für Internationale Entwicklung (Hrsg.): Spatial Planning and Regional Development. An Exchange of Experience Illustrated by the Example of the Promotion of Secondary Cities. Berlin 1985.
- Hohnholz, Jürgen (Hrsg.): Thailand. (=Ländermonographien, Bd.13) Tübingen 1980.
- Janisch, Peter: Aspekte der jüngeren Stadtentwicklung von Had Yai/Süd-Thailand, in: ASIEN, 18 (1986), S.95-104.
- Janisch, Peter: Aspekte aktueller Regionalplanung in Süd-Thailand, in: ASIEN, 22 (1987), S.62-76.
- Kingdom of Thailand; National Economic and Social Development Board; National Environment Board (Hrsg.): Songkhla Lake Basin Planning Study. Final Report. Vol. 1: Executive Summary; Vol. 2: Main Report; Vol. 3: Projects, Primary Sector; Vol. 4: Projects, Water Resources; Vol. 5: Projects, Urban Development and Environment; Vol. 6: Technical Appendices - Songkhla Lake System; Vol. 9: Urban and Industrial; Vol.10: Technical Appendices - Environmental Management. Bangkok 1985.
- National Economic and Social Development Board (Hrsg.): The Fifth National Economic and Social Development Plan 1982 - 1986. Bangkok o.J.
- National Statistical Office; Office of the Prime Minister (Hrsg.): Statistical Yearbook Thailand No.33 (1981-1984). Bangkok o.J.
- National Statistical Office; Office of the Prime Minister (Hrsg.): Statistical Yearbook Thailand No.34 (1985-1986). Bangkok o.J.
- National Statistical Office; Office of the Prime Minister (Hrsg.): Statistical Reports of Changwat Narathiwat, Pattani, Satun, Songkhla, Yala. Bangkok 1986.
- National Statistical Office; Office of the Prime Minister (Hrsg.): Statistical Reports of Changwat Narathiwat, Pattani, Satun, Songkhla, Yala. Bangkok 1984.
- The Royal Thai Government; National Economic and Social Development Board (Hrsg.): The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand. Final Report. Vol. 1: Master Plan; Vol. 2: Transportation; Vol. 3: Urban Development; Vol. 4: Industry; Vol. 5: Energy; Vol. 6: Primary Resources; Vol. 7: Tourism. Bangkok 1985.
- The Royal Thai Government (Hrsg.): Southern Thailand Regional Planning Study (Hunting Technical Services Ltd.). Bangkok 1974.
- Uhlig, Harald: Südostasien (= Fischer Länderkunde, Bd. 3, hrsg. von W. Puls). Frankfurt 1988.
- World Bank (Hrsg.): Thailand: The Development of Regional Cities in Thailand. o.O. 1980.

Summary

In the country's long-term regional planning the South of Thailand plays a prominent role in so far as the old Southern harbour places with their traditional commercial connections with Malaysia, Singapore, and Indonesia are in an advantageous position. This article analyzes some main trends of urban development in the five southmost provinces of Thailand.

The policy of decentralization with respect to the economic, political, and social fields has first successes, but the peripheral situation together with the special ethno-cultural structures represent impediments to the integrational endeavours. With regard to urban settlements negative phenomena in the form of concentration effects are already being felt. In Hat Yai, f.i., over-proportional population growth leads to housing shortage, slums and the related social problems. Medium-scale and small cities have to be integrated into the urban development programmes in order to reduce the migration into the large centres. Closely connected with development programmes for the cities is the promotion of economic activities in the rural regions which is already being tested in the form of numerous small projects aiming at the diversification of handicraft and the expansion of agricultural production. (Red.)