

REGIONALPLANUNG IN THAILAND

Gerd Hennings

Klaus R. Kunzmann

1. Vorbemerkung

Als der Regierungschef Thanon Kittichakorn im Herbst 1973 durch Studenten außer Landes getrieben wurde, begann ein neuer Abschnitt in der Entwicklung Thailands, der mit Hoffnung, aber auch mit Skepsis betrachtet wurde. Doch seit den blutigen Unruhen in jenen Septembertagen ist keine Ruhe eingetreten. Die Bemühungen zur Demokratisierung des Landes bleiben in Ansätzen stecken: zu groß sind die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Landes, zu groß die Gegensätze unter den einzelnen Bevölkerungsgruppen, zu stark ist nach innen der Einfluß des Militärs sowie der chinesischen und thailändischen Oberschicht, deren wirtschaftliche Interessen nach wie vor die politische Szene beherrschen.

Schwelende wirtschaftliche und politische Instabilität kennzeichnen die gegenwärtige Lage. Die Investitionsbereitschaft ausländischer Firmen ist angesichts der politischen Unsicherheit des Landes stark gesunken. Die wachsende gewerkschaftliche Organisierung der städtischen Arbeiter und die zunehmende Kampfbereitschaft der Landbevölkerung reflektieren die Notwendigkeit zur grundlegenden Wandlung der Verhältnisse.

Zu den wesentlichsten Gründen für die allgemeine Unzufriedenheit gehören auch in Thailand regionale Disparitäten, die in den vergangenen Jahren trotz einsetzender Bemühungen immer drückender geworden sind.

Seit Beginn des Dritten Planes haben sich die regionalen Wohlstandsunterschiede weiter verschärft, wobei die sinkenden oder stagnierenden Pro-Kopf-Einkommen in den thailändischen Grenzprovinzen den verschiedenen Separatisten- und Befreiungsbewegungen eine erhebliche Verstärkung ihrer Mit-

gliederbasis brachten¹⁾. Zudem zeigen sich in Bangkok selbst in wachsendem Maße die negativen Effekte einer Überagglomeration: überproportionale Steigerung der Durchschnittskosten in der privaten Produktion und in den Infrastrukturinvestitionen des Staates.

Unberührt von den tagespolitischen Ereignissen und Programmen versuchen die Planer des NESDB (National Economic and Social Development Board), die wirtschaftliche Entwicklung durch eine verstärkte Entwicklungspolitik und regionalisierte Entwicklungsplanung voranzutreiben. Nach Jahren der Inaktivität und regionalpolitischer Versäumnisse ist die Notwendigkeit einer spezifischen und umfassenden Regionalplanung, zumindest von den Planern des Landes, erkannt worden. Über den Stand der diesbezüglichen Aktivitäten, Programme und Pläne soll hier berichtet werden, da sie die weitere Entwicklung Thailands maßgeblich beeinflussen können.

2. Nationale und regionale Entwicklungstendenzen

Es würde den Rahmen dieses Überblicks über den Stand der Regionalplanung in Thailand sprengen, die physischen, sozio-ökonomischen und ökologischen Bedingungen und Restriktionen der Planung in extenso zu beschreiben, auch wenn die Konzepte und Programme ohne die Kenntnis der Ausgangssituation nur bedingt verständlich sein mögen. Es muß daher genügen, auf einige wesentliche Entwicklungsfaktoren hinzuweisen, auf Bevölkerungsentwicklung, auf Urbanisierungstrends und auf den Stand der infrastrukturellen Ausstattung. Da die wirtschaftliche Entwicklung Thailands erst kürzlich in dieser Zeitschrift Gegenstand einer ausführlichen Betrachtung war, sei darauf verzichtet, diesen Bereich hier noch einmal darzulegen²⁾.

a) Bevölkerungsentwicklung

Die jährliche Zuwachsrate der Bevölkerung Thailands ist mit etwas über 3 % eine der höchsten der Welt. Wenn diese Rate durch gezielte Familienplanung nicht entscheidend gesenkt werden kann, wird die Einwohnerzahl des Landes

von etwa 38,5 Mio Einwohner im Jahre 1974 auf 53,5 Mio im Jahre 1985 anwachsen. Die Verteilung der Bevölkerung innerhalb des Landes ist höchst ungleich. So lebten 1971 etwa 32,7 % der Gesamtbevölkerung Thailands in der Zentralregion; und ein Drittel oder 4,3 Mio davon allein im Großraum Bangkok³⁾, der damit fast 12 % der Bevölkerung Thailands aufnimmt. Während zwischen 1960 und 1971 die Bevölkerung des Landes um 40,1 % zugenommen hatte, nahm die Einwohnerzahl Bangkoks im gleichen Zeitraum um 67,1 % zu.

b) Urbanisierung

Die städtische Bevölkerung Thailands wuchs zwischen 1960 und 1969 jährlich um 8,1 %, doch der weitaus größte Anteil dieser Zunahme entfiel auf den Großraum Bangkok, der 1969 damit allein 60,6 % der städtischen Bevölkerung des Landes aufwies⁴⁾. Trotzdem ist die Urbanisierungstendenz im ganzen Land bemerkenswert. Gab es 1960 außer Bangkok nur 20 Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern, so waren es 1969 bereits 36. Die regionalen Unterschiede sind beträchtlich: allein 71,3 % der städtischen Bevölkerung lebten 1967 in der von Bangkok unmittelbar beeinflussten und durch natürliche und infrastrukturelle Gegebenheiten begünstigten Zentralregion. Während 1967 in der Zentralregion bereits 32,3 % der Bevölkerung in Städten wohnten, waren es in der Nordregion beispielsweise erst 4,0 %.

c) Infrastruktur

Das Netz der technischen Infrastruktur Thailands ist in den letzten Jahren beachtlich erweitert worden. Gut ausgebaute Straßen verbinden heute den Großraum Bangkok mit den wichtigsten städtischen Zentren im Norden, Nordosten, Südosten und Südwesten des Landes.

Durch die starke nord-südliche Orientierung des Straßennetzes fehlen jedoch leistungsfähige Verbindungen in ost-westlicher Richtung. Einzige Ausnahme ist eine Straße, die von Mae Sot an der burmesischen Grenze über Phitsanulok nach Khon Kaen führt, die ihre Existenz aber wohl einzig und allein militärischen Überlegungen zu verdanken hat.

Mit Hilfe eines Kredits der Weltbank wird derzeit im Rahmen eines Zehn-Jahres-Programms das bestehende Eisenbahnnetz modernisiert. Der Ausbau des Hafens in Bangkok schreitet mit zunehmendem Internationalen Wasserverkehr gut voran und der von den USA ausgebaute Hafen für Marine und Luftwaffe in Sattahip soll in nächster Zeit auch ziviler Nutzung zugänglich sein. Eine Eisenbahnlinie von Chachoengsao nach Sattahip wird derzeit ausgebaut.

Zahlreiche Staudämme und Wasserkraftwerke wurden im Norden und Nordosten des Landes errichtet, zusätzliche Wasser- und Wärmekraftwerke sowie zwei Atomkraftwerke sind geplant, um den Energiebedarf Thailands langfristig zu sichern.

Obwohl auch der Ausbau von Universitäten außerhalb Bangkoks (Chiang Mai, Lopburi, Songhkla, Khon Kaen) verstärkt betrieben und die Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen des Sozial- und Bildungswesens verbessert wurde, könnte man etwas überspitzt sagen, daß jede Investition auf dem Bereich der technischen wie sozialen Infrastruktur, die außerhalb Bangkoks getätigt wurde, mindestens eine gleichbedeutende Maßnahme in Bangkok selbst zur Folge hat.

2.2 Regionale Entwicklungsprobleme

Thailand ist in vier Entwicklungsregionen eingeteilt: Nordregion, Nordostregion, Südregion und Zentralregion. Diese Einteilung "resultiert aus der Gliederung des Landes in Großlandschaften, die aufgrund ihrer klimatologisch, orographisch und hydrographisch bedingten Verschiedenheit, bestärkt durch ethnische Unterschiede und eigenständige sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung, unterschiedliche Ausgangssituationen für entwicklungspolitische Maßnahmen bieten"⁵⁾.

2.2.1 Nordostregion

Die Nordostregion ist das größte Problemgebiet Thai-

lands. Das überwiegend flache Land ist relativ dicht besiedelt (zweitgrößte Bevölkerungsdichte nach der Zentralregion) und wird extensiv landwirtschaftlich genutzt. Jährliche Überschwemmungen des Mekhong und anderer Flüsse sowie extreme Trockenheitsperioden vernichten regelmäßig einen großen Teil der Ernte. Wegen der überaus hohen jährlichen Geburtenüberschüsse (3,1 %) erhöht sich permanent der Druck auf das Land. Große Abwanderungsraten, insbesondere in noch unerschlossene Gebiete der Nord- und Zentralregion sowie in den Großraum Bangkok sind die Folgen.

Das BIP pro Kopf der Wohnbevölkerung beträgt nur etwa die Hälfte des thailändischen Durchschnitts und nimmt - auch in absoluten Zahlen - ab. Eine Industrialisierung hat in der Nordostregion bisher kaum stattgefunden; urbanes und wirtschaftliches Wachstum ereignete sich vorübergehend an den Orten mit amerikanischen Flugplätzen für den Einsatz auf dem Kriegsschauplatz in Indochina. Mit dem Ende des Vietnam-Krieges und der von der thailändischen Regierung erzwungenen drastischen Reduzierung der amerikanischen Präsenz in Thailand ist auch in diese Städte die Stagnation zurückgekehrt.

Die Bevölkerung der Nordostregion (13 Mio) setzt sich zu einem großen Teil aus ethnischen Minderheiten zusammen (Laoten, Vietnamesen, Khmer). Diese Tatsache, sowie die wachsende materielle Notlage des größten Teils der Bevölkerung führten dazu, daß die Nordostregion das Sammelbecken aller Befreiungsbewegungen geworden ist. Große Teile des Nordostens unterliegen nicht mehr vollständig der Kontrolle der Zentralregierung. Seit dem Sieg der kommunistischen Gruppen in Laos und Kambodscha hat sich diese Situation weiter zugespitzt.

2.2.2 Nordregion

Die Nordregion ist ein überwiegend hügeliges bis bergiges und größtenteils bewaldetes Gebiet. In den Tälern und Ebenen leben Thais, die Berggebiete sind Lebensraum unterprivilegierter, ethnischer Minderheiten wie Meos, Yaos usw.

Das Klima ist gemäßigt, doch in den heißen Jahreszeiten entstehen trotz des Vorhandenseins vieler kleiner Flüsse periodische Dürrezeiten.

Sozio-ökonomische Hauptprobleme der Nordregion sind:

- zweitniedrigstes regionales BIP pro Kopf der Wohnbevölkerung;
- 87 % der Bevölkerung sind in der Landwirtschaft tätig;
- nur rund 3 % der Bevölkerung finden einen Arbeitsplatz im produzierenden Gewerbe;
- hohes natürliches Bevölkerungswachstum (2,5 %);
- starke Zersplitterung des ländlichen Besitzes, Abnahme der durchschnittlichen Hof- und Feldergröße, daher bei 70 % der Bauernhöfe kein marktfähiger Überschuß an landwirtschaftlichen Produkten;
- fast keine verkehrliche Erschließung der nördlichsten Teile der Region, dauernde Be- und Entwässerungsprobleme;
- ständiger Raubbau an den Forstbeständen;
- häufige Aufstände der unterprivilegierten Bergvölker.

2.2.3 Südregion

Die Südregion, flächenmäßig die kleinste der vier ökonomischen Regionen Thailands, umfaßt die schmale halbinselförmige Verbindung zwischen Zentralregion und Malaysia. Hohe Berggebiete, mit undurchdringlichem Dschungel wechseln sich ab mit wenig erschlossenen Sumpfbereichen an der Westküste und flachen, relativ regenarmen Gebieten im Südosten.

Ein hohes natürliches Bevölkerungswachstum (2,9 %), ein relativ niedriges regionales BIP (1970: 600.- DM pro Kopf der Wohnbevölkerung) und eine geringe Zahl industrieller Arbeitsplätze (nur 4 % der Bevölkerung arbeiten im sekundären Sektor) weisen auf die gleichen Probleme hin, die auch in den anderen Regionen bestehen: hohe offene und versteckte Arbeitslosigkeit, niedrige landwirtschaftliche Produktivität und Subsistenzwirtschaft.

Spezifische strukturelle Probleme der Südregion sind darüber hinaus:

- der extrem niedrige Urbanisierungsgrad: nur 10 % der Gesamtbevölkerung leben in den 25 städtischen Gebieten (municipal areas). Eine dieser Städte hat mehr als 50.000 Einwohner, nur neun haben über 20.000 Einwohner. Ein echtes regionales Zentrum existiert nicht.
- Eine überwiegend malayische Bevölkerung und Konzentration auf Gummi und Zinn als wichtigste Produkte sorgen für eine deutlich nach Malaysia ausgerichtete Wirtschaft. Erst das Entstehen einer stärkeren Separatistenbewegung richtete die Aufmerksamkeit der Bangkokener Regierung auf die Notwendigkeit einer stärkeren Integration dieser Region.
- Relativ bedeutende kommunistische Bewegungen in den Berggebieten zwischen Nakhon Si Thammarat und Surat Thani sowie an der malaysischen Grenze machen diese Region zu einem ständigen Unruheherd mit häufigen Ausnahmezuständen in den betreffenden Gebieten.

2.2.4 Zentralregion

Die Zentralregion, beherrscht durch den Großraum Bangkok, schneidet in allen sozio-ökonomischen Analysen, in denen regionale Vergleiche angestellt werden, zwar am besten ab, doch auch in dieser Region gibt es eine Reihe von Entwicklungsproblemen⁶⁾:

- Die ungewöhnlich hohe "Primacy" Bangkoks (Bevölkerungswachstum jährlich 4 %), die von keiner anderen Stadt der Welt erreicht wird⁷⁾, ist eine der wesentlichen Ursachen für die unausgewogene wirtschaftliche Entwicklung Thailands. Da ein Investitionsstop in Bangkok aus politischen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage kommt, bzw. letztlich trotz aller öffentlichen Willensbekundungen nicht durchgesetzt werden könnte, ist die qualitative und quantitative infrastrukturelle Ausstattung Bangkoks immer weitaus besser und höher als die der Provinzstädte und der ländlichen Regionen.
- Der weitere Ausbau des internationalen Flughafens in Bangkok und die trotz aller Ereignisse noch immer nicht aufgesagte Planung für einen zweiten internationalen

Flughafen in Bangkok, die Konzepte zur Bewältigung des Individual- und Massenverkehrs für den Großraum Bangkok⁸⁾ und zum Ausbau des Entwässerungsnetzes werden wieder einen erheblichen Teil der verfügbaren finanziellen Ressourcen zu Lasten der übrigen Regionen verschlingen. Daraus ergibt sich eine zunehmende Entwicklungsdiskrepanz zwischen dem Großraum Bangkok und dem Rest der Zentralregion.

- Wachsender Bevölkerungsdruck auf das ohnehin dicht besiedelte Land infolge des hohen natürlichen Bevölkerungswachstums. Untersuchungen haben ergeben, daß mehr als die Hälfte aller nach Bangkok Einwandernden aus der Zentralregion und dort aus den der Stadt benachbarten Provinzen kommen⁹⁾. Diese Provinzen konnten allerdings die Verluste durch Wanderungsgewinne aus anderen Regionen kompensieren.
- Stagnation der landwirtschaftlichen Produktivität aus ähnlichen Gründen wie in den oben schon beschriebenen Regionen. Ins Gewicht fallende Wachstumsraten werden nur noch in den Grenzprovinzen erzielt, die bisher noch nicht intensiv genutzt wurden. Industriearbeitsplätze machen außerhalb des Großraums Bangkok nur 5 % der Erwerbstätigkeit aus. Zunehmende versteckte und offene Arbeitslosigkeit¹⁰⁾.
- Wachsende Verschuldung der Kleinbauern gegenüber den Zwischenhändlern, zunehmender Verlust des Grundeigentums an die Kapitalbesitzer mit Wohnsitz im Großraum Bangkok, Entstehen eines landlosen Proletariats auf der einen Seite, sowie "absentee landlordism" auf der anderen Seite. Diese neue Großgrundbesitzerklasse kauft Gelände hauptsächlich entlang der sich abzeichnenden Entwicklungsachsen aus spekulativen Gründen auf.
- Vollkommen unreguliertes Wachstum der Bangkok/Thonburi Metropolis und einiger größerer Städte an den Hauptstraßen nach Norden, Süden und Südwesten; Auffüllung der dazwischenliegenden Räume entlang der Straße durch ein Gemisch von Industrieflächen und Wohnbebauung.

- Zunehmende Agglomerationsnachteile im Großraum Bangkok.

3. Nationale und regionale Entwicklungskonzepte

Grundlage der thailändischen Entwicklungspolitik und -planung ist der "National Economic and Social Development Plan". Diese Pläne lassen im Verlauf ihrer Fortschreibung ein zunehmendes Problem- und Planungsbewußtsein wie auch wachsende Beherrschung der Planungsmethodik erkennen. So enthielt der erste Fünfjahresplan (1961 - 1966) lediglich eine Aufstellung der Staatsausgaben, ohne explizit ausgearbeitete Entwicklungsziele für das gesamte Land sowie für einzelne Sektoren.

Erst der dritte Entwicklungsplan (1972 - 1976) stellt ein kompaktes Ziel- und Maßnahmensystem für die wesentlichen Bereiche staatlicher Eingriffsmöglichkeiten in einem privatkapitalistisch organisierten Wirtschaftssystem dar¹¹⁾. Er enthält erklärtermaßen:

- gesamtstaatliche Entwicklungsziele und -strategien;
- daraus abgeleitete sektorale Strategien und Programme;
- besondere Strategien zur verstärkten Förderung privater Investitionen im produzierenden Gewerbe;
- Ziele für die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung;
- Ziele zur verstärkten Koordination wirtschafts- und sozialpolitischer Programme und Projekte, insbesondere auch von Zielen der "Nationalen Sicherheit"¹²⁾;
- Ziele für die regionale Entwicklung, insbesondere für die Regional- und die Planung auf der Ebene der Provinzen.

Die Notwendigkeit einer spezifischen Regionalpolitik und -planung war in den ersten beiden Nationalplänen überhaupt noch nicht angesprochen worden, aber auch im dritten Fünfjahresplan blieb die Erwähnung einer regionalen Entwicklungspolitik weitgehend ein Lippenbekenntnis bzw. nicht konkretisiertes Anhängsel an sektorale Entwicklungsziele.

Aufgrund intensiven Drängens internationaler Organisationen und der Vereinigten Staaten wurden allerdings schon zu Beginn des dritten Fünfjahresplans regionale Entwick-

lungsstudien in Angriff genommen. Diese wurden von ausländischen Expertenteams durchgeführt, in der Nordostregion finanziert von USAID, im Norden von UNDP, in der Südregion von der Regierung Großbritanniens.

Im Verlauf der Abwicklung des dritten Fünfjahresplans gewannen auch die eigenen thailändischen Regionalplanungsbemühungen stärkeres Gewicht: in der staatlichen Planungsbehörde, dem National Economic and Social Development Board (NESDB), wurde eine "Regional and Urban Planning Division" und als regionale Außenstellen des NESDB Regionalplanungszentren in Khon Kaen (Nordostregion), Chiangmai (Nordregion) und Songhkla (Südregion) neu eingerichtet. Darüber hinaus wurden nun explizite regionalplanerische Konzepte und Strategien entwickelt, die einen integralen Bestandteil des vierten Fünfjahresplans bilden sollten¹³⁾.

3.1 Nationale Entwicklungsstrategie

Mit dem dritten Entwicklungsplan wurde versucht, ein koordiniertes Entwicklungskonzept für das ganze Land zu entwerfen¹⁴⁾. Es ist deutlich mehr als eine Bestandsaufnahme bestehender Fachplanungen, beruft sich andererseits jedoch nicht auf ein umfassendes theoretisches Konzept der Entwicklungspolitik.

Das Gesamtkonzept läßt sich, kurz zusammengefaßt, folgendermaßen skizzieren: Entscheidend ist die Entwicklung der Landwirtschaft. Hier soll in bisher noch brachliegenden Urwaldregionen, insbesondere in den Grenzgebieten zu den benachbarten Ländern, neues Land kultiviert werden; in den übrigen Landesteilen soll das schon beackerte Land intensiver genutzt werden. Über Schulungsprogramme für die Bauern sollen u.a. folgende Ziele erreicht werden: stärkere Diversifikation der bisher noch vom Reis beherrschten Produktion (insbes. Produkte mit guten Exportchancen), Benutzung von Handelsdünger und verbessertem Saatgut, Einführung mehrerer Ernten im Jahr. Die landwirtschaftliche Produktivität muß so gesteigert werden, daß eine schnell wachsende Bevölkerung aus dem Lande ernährt werden kann, daß weiterhin

in den nächsten 10 bis 20 Jahren etwa 70 % der Thais einen Arbeitsplatz in der Landwirtschaft finden, daß aber auch ein zunehmender Teil der Produktion exportiert werden kann, um die für die Industrialisierung des Landes dringendst benötigten Devisen zu verdienen.

Die thailändische Regierung unterstützt diese Strategie vor allem durch den Ausbau der ländlichen Infrastruktur: Vermehrung der landwirtschaftlichen Wege und Straßen, um einen Anschluß auch der entlegenen Dörfer an größere Märkte zu erzielen, umfassende Elektrifizierung aller Provinzen, Errichtung eines komplexen Be- und Entwässerungssystems in den jährlich einerseits von Überschwemmung, andererseits von Trockenheit bedrohten Gebieten, Errichtung eines staatlichen Systems von Landwirtschaftsbanken, um die Bauern aus der Abhängigkeit von privaten Geldverleihern zu befreien.

Auch die Weiterführung der Industrialisierung des Landes soll primär an der Landwirtschaft ansetzen. Insbesondere sollen eine leistungsfähige holzbearbeitende und -verarbeitende Industrie aufgebaut, sowie erhebliche Wachstumsraten in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie erzielt werden (Konserven, Tiefgefrorenes usw.). Steigerungsraten verspricht sich die thailändische Planung auch von einer intensiveren Ausbeutung der einheimischen Bodenschätze (Zinn, Eisenerz usw.). Andere Industrialisierungsprojekte gehen primär dahin, von ausländischen Importen unabhängig zu werden, insbesondere auf dem Rohstoffsektor (Erschließung von Erdöl- und Erdgasvorkommen im Golf von Thailand, Aufbau eines Kernkraftwerkes an der Küste, Errichtung einer großen Erdölraffinerie zur Verarbeitung importierten Rohöls im Raum Bangkok), aber auch auf dem Gebiet der Weiterverarbeitung von Halbfabrikaten. Auch hierfür hat die thailändische Regierung ein umfassendes Maßnahmenbündel vorgelegt: Hohe Besteuerung des Importes von Fertigwaren, erhebliche Investitionssubventionen und Steuernachlässe für die Errichtung neuer Betriebe, Subventionierung der laufenden Kosten (z.B. Elektrizität) usw. Dieses System von Maßnahmen zur Investitionssteigerung, Arbeitsplatzbeschaffung und Er-

höhung der Durchschnittseinkommen soll ergänzt werden durch umfassende Familienplanungsprogramme zur Senkung der jährlichen Bevölkerungswachstumsrate von 3 % auf 2 %, sowie durch permanente Bemühungen um Höherqualifizierung der Arbeitskräfte (Schulen, Fachschulen, Hochschulen).

3.2 Regionale Entwicklungsstrategie

Die regionale Entwicklungsstrategie, die im Verlauf des dritten Fünfjahresplans von den thailändischen Regionalplanern entwickelt wurde, basiert auf der Erkenntnis, daß durch eine Entwicklungspolitik, deren regionaler Schwerpunkt sich auf den Großraum Bangkok konzentriert, die gesamtstaatlichen Ziele nicht erreicht werden können¹⁵⁾.

Obwohl das Bewußtsein für die Notwendigkeit einer Regionalpolitik in der thailändischen Verwaltung und Regierung gestiegen ist, stehen die thailändischen Regionalplaner (trotz ausländischer Beratungsaktivitäten) vor einer nahezu unlösbaren Aufgabe: sie sollen mit etwa 10 qualifizierten Personen eine regionalpolitische Strategie entwickeln, die notwendigen Änderungen in der Organisation des thailändischen Verwaltungsapparates initiieren und durchsetzen, sowie die Durchführung der regionalpolitischen Strategie überwachen¹⁶⁾.

Das theoretische Grundkonzept der thailändischen Planer des NESDB hat zwei Bestandteile¹⁷⁾:

- das polarisierte Wachstumsmodell:

Hierunter wird die These verstanden, daß sich das regionale Wachstum in Entwicklungspolen räumlich konzentriert, also in den größeren urbanen Zentren einer Region, und sich von dort in die Peripherie ausbreitet; die Konzentration von Ressourcen führt wegen der Agglomerations-effekte zu höherer Produktivität und höherer Rentabilität der privaten Investitionen.

- das Industriestrukturmodell:

Es wird eine enge Beziehung zwischen dem Wachstum einer Region und ihrer industriellen Branchenstruktur postu-

liert; entsprechend dieser These führt erst eine Industriestruktur mit mehreren schnell wachsenden Sektoren wegen der "backward and forward linkages" zu anderen Sektoren zu einem sich selbst tragenden regionalen Wachstum.

Bei diesen beiden Thesen handelt es sich um zwei interdependente Bestandteile der in der deutschen Literatur als "Wachstumspolkonzept" bekannten regionalpolitischen Strategie¹⁸⁾. Die Interdependenz der beiden Bestandteile wird auch von den thailändischen Planern gesehen. Der Ansatzpunkt liegt ihrer Meinung nach in der Verbesserung des "industrial mix", gegründet auf Wachstumsindustrien, insbesondere in exportorientierten Sektoren und agrobasierten Branchen. Diese Verarbeitungsindustrien sollen in spezifischen Standorten konzentriert werden, um einen maximalen Agglomerationseffekt und die größtmöglichen Ausstrahlungswirkungen auf das Hinterland herbeizuführen. Auf dieser theoretischen Basis entwickelten die thailändischen Regionalplaner ihre aus drei Komponenten bestehende regionalpolitische Strategie¹⁹⁾:

a) Entwicklung von Sekundärstädten

Die in den 60er Jahren in allen Regionen entstandenen Mittelstädte mit Einwohnerzahlen zwischen 20000 und 100000 haben heute schon als regionale Hauptvermarktungsorte mit einer urbanen Infrastruktur eine relative Bedeutung; sie sollen durch Ansiedlung neuer Industrien und durch zusätzliche staatliche Infrastrukturinvestitionen weiter gestärkt werden.

b) Verbesserung der Industriestruktur

In den ländlichen Regionen soll eine exportorientierte agro-industrielle Basis geschaffen werden. Die Entwicklungsaussichten werden von den Planern als günstig angesehen wegen der niedrigeren Löhne und der Nähe zu den Erzeugungsstellen einerseits, sowie der Zunahme der negativen Folgen der Überagglomeration in Bangkok andererseits. Andere Verarbeitungsindustrien, die sich auf die jeweiligen örtlichen Rohstoffe stützen, sollen die Industrie-

struktur weiter verbessern.

c) Integrierte Stadt - Land - Entwicklungspolitik

In der Formulierung einer integrierten Stadt-Land-Entwicklungspolitik sehen die thailändischen Planer ihr größtes Problem. Das Dilemma besteht darin, daß zur Erhöhung des Pro-Kopf-Einkommens der in der Landwirtschaft Tätigen eine Abwanderung der zum größten Teil erheblich unterbeschäftigten ländlichen Bevölkerung nötig wäre. Allerdings darf diese Stadt-Land-Wanderung nicht zu schnell vonstatten gehen, da sonst alle Bemühungen zur Hebung der Lebensbedingungen in den Städten zum Scheitern verurteilt wären. Die heutigen Vorstellungen der Thais zur Lösung dieses Dilemmas gehen dahin, einerseits die landwirtschaftliche Produktivität durch ein Bündel von Maßnahmen zu heben, andererseits durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einen besseren Anschluß der rein ländlichen Gebiete an die städtischen Märkte und Lebensbedingungen zu erzielen, so daß die Entwicklung pari passu voranschreiten könnte.

4. Entwicklungstendenzen und Programme für die einzelnen Entwicklungsregionen

Die in den letzten Jahren in Angriff genommenen Planungen für die vier Entwicklungsregionen Thailands sollen im folgenden, soweit Informationen darüber verfügbar waren, kurz dargestellt werden.

4.1 Nordostregion

Bereits in den 60er Jahren erfuhr die Nordostregion die bevorzugte Aufmerksamkeit der damaligen Militärregierung. Ein "North East Development Committee", dem der Regierungschef selbst vorsah, verabschiedete schon früh regionale Hilfsprogramme: Im Zuge der "Rural Acceleration Programmes" wurde das Straßennetz zu dem besten in allen Regionen Thailands ausgebaut. Nachhaltigen Erfolg brachten diese Bemühungen trotz permanenter Einschaltung einer Beratungsgruppe von USAID jedoch nicht. Immerhin war das North East

Economic Development Project, das 1969 gestartet wurde, ein erster Schritt zu einer integrierten regionalen Entwicklungsplanung²⁰⁾.

Von einer explizit regionalpolitischen Entwicklungsstrategie versprechen sich die thailändischen Planer daher heute mehr als von den früheren sektoral bezogenen Maßnahmen²¹⁾. Bestandteile des neuen "North East Accelerated Development Plan (1975 - 1976)" sind:

a) Förderung von Sekundärstädten

Das Projekt "Sekundärstädte im Nordosten", das von den thailändischen Regionalplanern in Zusammenarbeit mit einer Beratergruppe der Weltbank vorgeschlagen wurde, will die Städte Udon Thani, Khon Kaen, Nakhon Ratchasima (Korat) und Ubon Ratchathani zu urbanen Zentren entwickeln. Alle vier Städte fungieren heute schon als wichtige Markt- und Verteilungszentren des Nordostens. Ihre Infrastruktur benötigt nur marginale Verbesserungen, um eine größere Wirkung entfalten zu können. So ist geplant, die industrienahe Infrastruktur erheblich auszubauen. Darüber hinaus soll diesen Städten, die fast völlig von direkten Zuschüssen und Weisungen der Zentralregierung und den einzelnen Ministerien in Bangkok abhängig sind, eine erheblich größere Verwaltungs- und Planungsautonomie zugestanden werden.

b) Ansiedlung von Industriebetrieben

In den Sekundärstädten soll eine Vielzahl neuer Industriebetriebe angesiedelt werden, vor allem agro-basierte Industrien, aber auch moderne Wachstumsindustrien, die ihren Standort bisher hauptsächlich im Großraum Bangkok nehmen. Dazu wird eine generelle Revision des thailändischen Förderungssystems für Privatinvestitionen durch das Board of Investment angestrebt. Diese Institution, die eine Vielzahl direkter Subventionen für die Neuan-siedlung von Industriebetrieben vergibt, konzentrierte ihre Mittel bisher fast ausschließlich auf die Agglomeration Bangkok/Thonburi.

c) Entwicklung der Landwirtschaft

Gleichzeitig soll die Entwicklung der Landwirtschaft weiter vorangetrieben werden: die hier geförderten Projekte entsprechen der staatlichen Gesamtkonzeption zur Erhöhung des landwirtschaftlichen Outputs.

4.2 Nordregion

Für diese Region hat seit 1971 ein UNDP-Team eine umfangreiche Regionalstudie angefertigt, die 1974 mit Empfehlungen für ein regionales Entwicklungsprogramm abgeschlossen wurde²²⁾. Nach diesen Empfehlungen sollen zunächst zwei urbane Zentren entwickelt werden: Nakhon Sawan in der südlichen Ebene der Nordregion sowie Chiangmai und umliegende Ortschaften im Chiangmai-Lampun Korridor des Berglandes, etwa in der geographischen Mitte der Nordregion. Eine Strategie der dezentralisierten Stadtentwicklung soll so schnell wie möglich von der Zentralregierung verabschiedet werden, durch die für weitere urbane Zentren niederer Stufen Bevölkerungszielzahlen und Planungsmaßnahmen festgesetzt werden müßten.

Die Studie hat ergeben, daß sich im Chiangmai-Lampun Korridor ein vielversprechendes Wachstumszentrum heranzubildet. Das Herz dieses zu entwickelnden Großraums bildet die alte Hauptstadt des Nordens, Chiangmai, mit der heute schon die halbstädtischen Ortschaften der Peripherie innerhalb eines 30 km Radius eng verflochten sind. In diesem Raum Chiangmai lebten 1970 770 000 Menschen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Gebietes sind günstig: Chiangmai besitzt einen großen Flughafen, eine Universität und das medizinische Zentrum des nördlichen Berglandes; Chiangmai und Umgebung sind die wesentlichsten Touristenattraktionen des Nordens.

Die ökonomische Basis der Region wird bis auf weiteres die Landwirtschaft bleiben, in der nach Ansicht des UNDP-Teams erhebliche Wachstumsreserven stecken. Strategien werden entwickelt zur Erhöhung der Produktivität auf bereits bebautem Land sowie zur Kultivierung einer sehr großen Zahl

neuer landwirtschaftlicher Flächen. Vorschläge zur Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe beziehen sich auf die Ausnutzung örtlicher Ressourcen: Aufbau einer Speiseölindustrie, Errichtung von mehr und moderneren Sägewerken, Ausbau einer Möbelindustrie, Errichtung von integrierten Schlachthöfen und Gefrierhäusern, von Eisengießereien und metallverarbeitenden Betrieben für den landwirtschaftlichen Bedarf (Eisenerze werden in der Region gefunden), von Konservenindustrien für Obst und Gemüse, Aufbau von Bananen-, Frischobst- und Blumenexport, Modernisierung der Heimindustrien wie Silberarbeiten, Seidenwebereien usw., weitere Entwicklung des Bergbaus (Zinn, Fluorit, Zink, Silikon), Tourismus.

Detaillierte Vorschläge zur Entwicklung dieser einzelnen Gewerbebezweige werden gemacht, insbesondere wird ein Katalog von Investitionsanreizen vorgelegt. Hier geht es vor allem um die Beseitigung von lagemäßigen Standortnachteilen gegenüber dem Großraum Bangkok (Transportsubventionen), aber auch um die Beseitigung solcher Absurditäten, daß die elektrische Energie in Bangkok billiger verkauft wird als im Norden, wo sie erzeugt wird. Daneben werden die üblichen Investitionshilfen empfohlen: Erschließung von Grundstücken, Errichtung bezugsfertiger Fabrikhallen, direkte Investitionszulagen, Steuernachlässe usw.

4.3 Südregion

Erst seit 1972 ist in Songkhla ein regionales Planungszentrum für die Südregion eingerichtet worden. Die Regierung Großbritanniens finanzierte eine umfangreiche regionalplanerische Studie, deren erste Ergebnisse jetzt vorliegen²³⁾. Die wesentlichen Aspekte der regionalen Entwicklungsstrategie für den Süden lauten:

Zwei Städte bieten sich als Zentren einer konzentrierten Industrieansiedlung und einer Erhöhung des Urbanisierungsgrades an: Hat Yai/Songkhla im südlichen Teil der Region an der Ostküste und das nördlicher gelegene Phuket auf der Insel gleichen Namens an der Westküste. Daneben wird die Entwicklung sekundärer Wachstumspole (Yala und Surat Thani) emp-

fohlen, als Standorte kleinerer agrobasierter Industrien und verbesserter Infrastruktureinrichtungen. Zum dritten sollen sogenannte Zentren ersten und zweiten Grades gefördert werden, nicht als Kristallisationskerne künftiger Industrialisierungsprozesse, sondern als Zentren öffentlicher und privater Dienstleistungen, die eine bessere infrastrukturelle Versorgung für ein großes ländliches Hinterland gewährleisten sollen.

Die sektorale Entwicklung, bei der das größte Entwicklungspotential in der Landwirtschaft gesehen wird sowie in Industrien, die landwirtschaftliche Vorprodukte weiterverarbeiten, soll konzentriert und schwerpunktmäßig in den Teilen des Südens gefördert werden, die für eine derartige Entwicklung komparative Vorteile haben. Zwar eignet sich der größte Teil des Südens für eine Erweiterung des Gummibaum-Anbaus, die größte Priorität soll diesbezüglich jedoch den südlichsten Provinzen Yala, Pattani und Narathiwat gegeben werden. Die Entwicklung der Fischindustrie soll wieder in anderen Gegenden konzentriert gefördert werden, hauptsächlich an jetzt schon bestehenden Fischereihäfen. Die nördlichsten Provinzen bieten die besten Voraussetzungen zur schwerpunktmäßigen Ausdehnung und Intensivierung des Obst- und Kokosnuß-Anbaus, während sich im jetzt noch wenig zugänglichen Zentrum der Südregion als wichtigste Aufgabe die Erschließung der bis jetzt noch ungenutzten Flächen stellt, um dort eine sehr differenzierte landwirtschaftliche Produktion aufzuziehen. Bemühungen zur Entwicklung des Fremdenverkehrs sollen auf die Insel Phuket konzentriert werden.

4.4 Zentralregion

Auffällig ist, daß für die Zentralregion, die flächen- und bevölkerungsmäßig größte ökonomische Region Thailands, bisher keine derartig umfassenden regionalplanerischen Konzepte entwickelt worden sind. Schon im Jahre 1967 hatte die UN auf diesen Mangel hingewiesen²⁴⁾, ohne daß daraus vertiefte Untersuchungen oder gar Programme resultierten, wenn man von einem Forschungsvorhaben absieht, das, beschränkt

auf den unmittelbaren Einzugsbereich Bangkoks, seit 1973 die Probleme der Urbanisierung dieser Region untersucht²⁵⁾.

Seit im Jahre 1971 das im Rahmen der Technischen Hilfe von der Bundesrepublik Deutschland finanzierte Projekt für ein Generalverkehrskonzept für den Großraum Bangkok in Angriff genommen wurde, ist ebenfalls wiederholt auf das Fehlen eines gültigen Entwicklungskonzeptes für die Zentralregion aufmerksam gemacht worden²⁶⁾. Da ohne ein derartiges regionales Konzept Stadtentwicklungsstrategien für den Großraum Bangkok nur schwer zu entwickeln waren, wurde die Erstellung eines diesbezüglichen Gutachtens initiiert²⁷⁾. Daneben liegen nur einige wenige, kaum durchführungsorientierte sogenannte "Master Plans" (Stadtplanungen für den Großraum Bangkok sowie für 6 Provinzhauptstädte) vor.

Das Fehlen einer Regionalplanung für die Zentralregion hat mehrere Gründe:

- Die Probleme der Zentralregion sind nicht so augenfällig wie die der anderen Regionen.
- Die Guerillatätigkeit ist in der Zentralregion bisher vergleichsweise gering.
- Eine Regionalplanung für die Zentralregion ist innenpolitisch schwerer gegenüber den Kapitaleigentümern, deren Vertreter auch die herrschenden politischen Führungsgruppen bilden, durchsetzbar, die bisher von den ungesteuerten Entwicklungen des Großraums Bangkok wirtschaftlich am meisten profitierten²⁸⁾.

Wenn auch objektiv die regionalpolitischen Aktivitäten in ihrer Gesamtheit die Kapitalverwertungsmöglichkeiten eher verbessern als verschlechtern, fürchten manche Gruppen doch den rechtlichen und institutionellen Rahmen, der erforderlich wäre, um die Planungen gegenüber einzelnen Kapitaleigentümern und -besitzern durchzusetzen. Dennoch wäre eine Regionalplanung für die Zentralregion zumindest genauso wichtig wie die Planung für die anderen ökonomischen Regionen. Die Gründe sind einerseits der wachsende Problem-

druck, der sich innerhalb der Zentralregion selbst entwickelt, andererseits aber auch die Wirkungen eines Fehlens dieser Planung auf die Erfolgsmöglichkeiten der Planungen in den anderen Regionen. Eine konsequente Regionalpolitik für die Zentralregion nach dem Konzept polarisierter Wachstumspole könnte einige der schärfsten Probleme mildern helfen. Ohne ein derartiges Entwicklungskonzept, das auch durch restriktive Eingriffe das Wachstum des Großraums Bangkok nachhaltig bremst, ist die Wahrscheinlichkeit dafür gering, daß eine Verlagerung der Industrie in die entfernteren Planungsregionen überhaupt gelingt.

5. Konzepte zur institutionellen Absicherung der Regionalplanung

Zusammen mit dem ersten Ansatz zu einer umfassenden regionalen Entwicklungsplanung im Jahre 1968 wurden auch erste Anstrengungen zur Institutionalisierung der Regionalplanung auf der regionalen Ebene unternommen²⁹⁾. Das Organisationskonzept, mit dem erst die Planung und dann die spätere Durchführung bewältigt werden sollte, sah ein "North East Development Committee" vor, dem die Gesamtverantwortung für regionale Entwicklung und Planung übertragen werden sollte, war aber fast ausschließlich aus Mitgliedern der Zentralregierung in Bangkok zusammengesetzt. Die regionalen Interessen sollten hingegen durch 15 "Changwat Committees" artikuliert werden, deren Vorsitz dem jeweiligen Gouverneur der Provinz übertragen war.

Das Konzept ist in der seinerzeit vorgeschlagenen Organisationsstruktur heute nicht mehr relevant, was vor allem darauf zurückzuführen ist, daß eine leistungsfähige, politisch abgesicherte, mittlere Verwaltung auf regionaler Ebene, also zwischen der Zentralregierung und den Provinzen fehlt. So gibt es auf regionaler Ebene wenig Handlungsspielraum für die Befriedigung lokaler Bedürfnisse und Aktionen und damit wenig Anreiz für eigene Anstrengungen, denn (fast) alles wird durch die Zentralregierung und ihre Institutionen vorgezeichnet, beschränkt oder bestimmt.

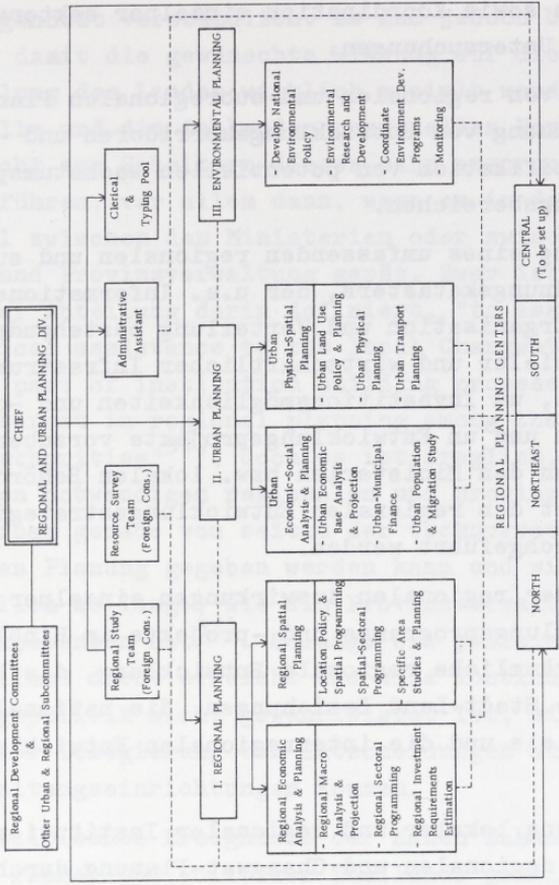
Aufmerksamkeit verdient in diesem Zusammenhang die allmähliche Umorientierung der Nationalen Planungsbehörde (NESDB). In den letzten Jahren hat sich dort die Erkenntnis durchgesetzt, daß eine rein ökonomisch ausgerichtete Planung ohne starke Raumbezogenheit nur Papier bleibt. Gleichzeitig hat das Wissen um die gegenseitige Abhängigkeit von Stadt- und Regionalplanung zur verstärkten Berücksichtigung des städtischen Bereiches geführt. Dies wird ganz deutlich aus dem Konzept zur Organisation einer Regional- und Stadtplanungsabteilung in der Nationalen Entwicklungsbehörde³⁰⁾, das 1974 vorgelegt wurde (Abb.1).

Wie Abb.1 zeigt, soll der umfangreiche Aufgabenbereich "Regionalplanung" durch zwei Unterabteilungen bewältigt werden, die sich mit regionaler Wirtschaftsplanung bzw. mit räumlicher Planung befassen sollen. Diese Abteilungen sollen die Richtlinien und Zielsetzungen für die regionalen Planungsinstitutionen in den vier Entwicklungsregionen koordinieren.

Der Aufgabenkatalog der im NESDB institutionalisierten Regionalplanung unterscheidet sich dabei kaum von dem einer regionalen Planungsbehörde in einem industrialisierten Land und es bleibt abzuwarten, ob dieses Programm mittelfristig auch wirklich realisiert werden kann:

- Identifikation regionaler Entwicklungsprobleme zur Definition geeigneter, regionaler Entwicklungsziele, die mit den nationalen Zielsetzungen und den Prioritäten einer interregionalen Entwicklung in Einklang stehen.
- Umfassende Analyse und Prognose der regionalen und subregionalen wirtschaftlichen Entwicklung mit Hilfe geeigneter Regionalmodelle als Voraussetzung für die Erstellung von Regionalplänen, für die Formulierung von geeigneten Entwicklungsstrategien und Handlungsanweisungen, für die Lenkung räumlich-sektoraler Programme und für die Identifizierung von Einzelprojekten.
- Erhebung, Sammlung und Analyse regionaler Daten und In-

Abbildung 1:
Organigramm zur Aufgabenteilung innerhalb der Abteilung für Regional- und Stadtplanung (Regional and Urban Division) in der nationalen Entwicklungsbehörde (NESDB) Thailands.



Quelle: NESDB, Proposed Scope of Regional, Urban and Environmental Planning Functions of the Regional and Urban Planning Division. Unveröffentlichtes Manuskript, Bangkok 1974.

formationen sowie Koordination einzelner sektoraler und räumlicher Untersuchungen.

- Abgrenzung von regionalen und subregionalen Planungsräumen, Bestimmung von Entwicklungskorridoren und -zonen, sowie Identifikation von potentiellen Wachstumspolen und deren Einzugsbereichen.
- Vorbereitung eines umfassenden regionalen und subregionalen Raumordnungskatasters, der u.a. Informationen über die räumliche Organisation und Verteilung bestehender und geplanter sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur enthalten soll, um Investitionsmöglichkeiten und -chancen zu erschließen und um Entwicklungsprojekte vorzubereiten, die dann von den Ministerien bzw. lokalen Behörden in Abstimmung mit den regionalen Entwicklungsstrategien und -zielen durchgeführt werden.
- Bewertung der regionalen Auswirkungen einzelner sektoraler Entwicklungsprogramme und -projekte im Hinblick auf die gesamtträumliche regionale Entwicklung, die Konsequenzen für die Stadt-Land Beziehungen, die nationalen Entwicklungsziele und die interregionalen Entwicklungsprioritäten.
- Unterstützung lokaler und regionaler Institutionen beim Aufbau der regionalen und Changwat-Planung durch Bereitstellung technischer Hilfe und Stärkung des Interesses an der Regionalplanung bei lokalen Entscheidungsträgern.

Mit der Verwirklichung dieser Unterabteilung hält das NESDB endgültig als Super-Planungsministerium (fast) alle Fäden in der Hand.

Abgesehen von der Machtkonzentration, mit der eine derart zentralisierte Planung verbunden wäre, ist dieses Organisationskonzept vielleicht zu idealistisch und zu technokratisch gedacht. Die Konzentration planerischer Aktivitäten in einer zentralen Behörde, die anderen Ministerien fast nur noch beratende Funktion einräumt und die Realisierung überträgt, ist aufgrund der strukturellen Gegebenheiten Thailands und den nicht immer positiven Erfahrungen

der Vergangenheit verständlich. Es muß jedoch bezweifelt werden, ob damit die gewünschte Wirkung auf die kleinräumige Entwicklung des Landes wirklich erzielt werden kann. Die Aufgabenfülle und die fehlenden personellen Voraussetzungen können leicht zum Scheitern dieses sehr anspruchsvollen Konzeptes führen, vor allem dann, wenn es in das politische Kräftespiel zwischen den Ministerien oder zwischen Zentralregierung und Provinzverwaltung gerät. Zwar ist eine der Aufgaben der Abteilung darin definiert, "to assist and provide technical assistance to the local Changwat planning efforts as part of institution building process, and to promote interest in regional planning among the local government authorities"³¹⁾, doch es ist fraglich, ob der Anstoß für den notwendigen regionalen und provinziellen Verwaltungsaufbau gerade von seiten der technokratisch argumentierenden Planung gegeben werden kann und wird. Dies gilt vor allem so lange, wie die Provinzverwaltung nur Ausführungskompetenzen hat³²⁾. Solange die politische Stabilität in Thailand nicht erreicht und eine Kontinuität der Entwicklungspolitik nicht gewährleistet ist, wird es jedoch kaum zu einer Delegation von Entscheidungen auf die regionalen Verwaltungseinrichtungen kommen.

Die politischen Ereignisse der nahen Zukunft werden zeigen, ob Planer und Politiker Thailands gemeinsam den Abbau der regionalen Disparitäten des Landes durch gezielte und umfassende Maßnahmen in Angriff nehmen können, unterstützt durch eine wirksame regionalisierte Planung. Viel wäre schon geholfen, wenn die Entwicklungsregionen Thailands nicht nur in den Köpfen der Entwicklungsplaner existierten, sondern politische und administrative Kompetenzen übertragen bekämen, in Richtung auf ein mehr föderatives Staatssystem.

Anmerkungen

- 1) Vgl. Thailand's Search for Unity. In: Far Eastern Economic Review (1975), S.27 f.
- 2) Fuhs, Friedrich W. und Vingerhoets, Jan: Thailand: Economic Growth, Employment and Rural Development. In: Internationales Asienforum, Vol.6 (1975), Nr.1, S.25-41. Eine allgemeine, aber sehr umfassende Darstellung der naturräumlichen und sozio-ökonomischen Gegebenheiten und Entwicklungsbedingungen in Thailand findet sich bei: Wongkăw, Apichat: Landesplanung und Städtebau in Thailand, bezogen auf die Entwicklung der Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Agrarstruktur und der Industrieansiedlung. Diss. TH Aachen, 1973. Einen sehr wichtigen Einstieg in die Probleme der Landwirtschaft in Thailand gibt: Piamphongsamt, Prisca: Struktur und Entwicklung der Landwirtschaft Thailands, Diss. Uni Hamburg, 1970.
- 3) Der Großraum Bangkok (Greater Bangkok) wird von den Provinzen Phra Nakorn/Thonburi, Samut Prakan und Nonthaburi und Teilen der Provinz Pathum Thani gebildet. Im folgenden wird der Einfachheit halber dafür der Ausdruck Bangkok verwendet.
- 4) Vgl. Pakkasem, Phisit: The Role of Medium Size Cities in Regional Development in Thailand. Manuskript eines Vortrages, gehalten in Nayoya, Japan, am 28. Oktober 1974. Bangkok, 1974, S.4 ff.
- 5) Weber, Karl E. und Storz, Hans Ulrich: Entwicklung und Entwicklungspolitik in Thailand. Länderstudie erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit. Heidelberg 1969, Teil 1, II.C., S.1.
- 6) Vgl. Hennings, Gerd: Analyse und Prognose der sozio-ökonomischen Einflüsse der Zentralregion auf den Großraum Bangkok. Unveröffentlichtes Gutachten für das Office of Metropolitan Traffic Planning, Bangkok 1973. Englische Fassung: German Advisory Team to the Office of Metropolitan Traffic Planning: Influence of the Central Region: Analysis and Forecast. Düsseldorf, Bangkok, Dortmund 1975.
- 7) Vgl. Linsky, Arnold S.: Some Generalizations Concerning Primate Cities. In: Breese, Gerald (Ed.): The City in Newly Developing Countries. a.a.O., S.285 ff.
- 8) Vgl. Kammeier, H. Detlef und Kunzmann, Klaus: Mit deutschem know-how gegen Bangkoks Verkehrschaos. In: BP-Kurier IV (1974), Hamburg, S.17 ff. und German Advisory Team to the Office of Metropolitan Traffic Planning: Bangkok Transportation Study. Final Report, September 1975.
- 9) Hennings, Gerd: Analyse und Prognose der sozio-ökonomischen Einflüsse der Zentralregion auf den Großraum Bangkok. a.a.O.
- 10) Nach einem Bericht von Christian Roll in der Frankfurter Rundschau vom 13.8.1974 waren im Sommer 1974 etwa 250 000

Einwohner Bangkoks arbeitslos.

- 11) Vgl. National Economic Development Board (NEDB) (Ed.): Third National Economic and Social Development Plan, Summary, Bangkok 1971, S.1.
- 12) In Thailand gibt es sehr aktive Separatisten- und Befreiungsbewegungen in den Grenzgebieten aller vier ökonomischen Regionen.
- 13) Vgl. Pakkasem, Phisit: Regional and Interregional Planning in the National Planning Context. Vortrag, gehalten auf dem DAG/T Agricultural Working Group Seminar, Hat Yai, 8. Juli 1974. Maschinenschriftlich vervielfältigt, Bangkok 1974, S.3. Dr. Phisit Pakkasem ist Leiter der Regional and Urban Planning Division, National Economic and Social Development Board, Bangkok.
- 14) Vgl. Third National Economic and Social Development Plan, a.a.O., S.3 ff.
- 15) Vgl. Pakkasem, Phisit: The Role of Medium Size Cities, a.a.O., S.7.
- 16) Vgl. Pakkasem, Phisit: Regional Planning within a National Framework: The Case of Thailand's Northeast. Vortrag, gehalten auf dem "Southeast Asia Development Advisory Group Seminar on Urban and Regional Planning", Savannah, Georgia, 29.-31. Oktober 1973. Als Manuskript vervielfältigt, Bangkok 1974, S.6 f. Im folgenden zitiert als "The Case of Thailand's North East".
- 17) Ibid., S.8 f.
- 18) Vgl. dazu insbes. Klemmer, Paul: Die Theorie der Entwicklungspole - strategisches Konzept für regionale Wirtschaftspolitik? In: Raumforschung und Raumordnung, (1972), S.102 ff. und Streit, Manfred: Regionalpolitische Aspekte des Wachstumspolkonzeptes. In: Jahrbuch für Sozialwissenschaften, Bd.22, Göttingen 1972, S.221 ff.
- 19) Vgl. Pakkasem, Phisit: The Case of Thailand's North East, a.a.O., S.12 ff.
- 20) Vgl. Uathavikul, Phaichitr: Regional Planning and Development: Thailand. In: Ekistics 180 (1970), S.416-423.
- 21) Vgl. Pakkasem, Phisit: The Case of Thailand's North East, a.a.O., S.2 f.
- 22) Vgl. (1) UNDP (Ed.): Summary of I.P.D. Working Paper on Northern Development Plan. Maschinenschriftlich vervielfältigt, Bangkok 1972; (2) UNDP (Ed.): Planning for the Northern Region, Project Findings and Recommendations, DP/UN/THA-69-533/1, New York 1974.
- 23) Vgl. Huszar, Lazlo: An Approach to Regional Planning in South Thailand. In: Ekistics 238 (1975), S.174 ff.
- 24) Vgl. Kondracki, George: The National Capital Region of Bangkok. Report on Consultative Services to the Department of Town and Country Planning, Ministry of Interior. Bangkok 1967.

- 25) International Development Research Center, Cooperative Regional Development Project. Thai University Research Associates (TURA). Urbanization of the Bangkok Region.
- 26) German Advisory Team to the Office of Metropolitan Traffic Planning: Recommendations for Future Urban Development in the Greater Bangkok Area. In: Quarterly Report 2, Düsseldorf, Bangkok, Dortmund 1971, S.16 ff.
- 27) Hennings, Gerd: Analyse und Prognose der Zentralregion Thailands, a.a.O.
- 28) Vgl. Bratzel, P., Mildner, S., Schäfer, H.J.: Stadtplanung in Thailand. Karlsruhe 1975, S.52.
- 29) Vgl. Uathavikul, Phaichitr: Regional Planning and Development in Thailand, a.a.O.
- 30) NESDB: Proposed Organization Chart of the Regional and Urban Planning Division. Manuskript, Bangkok 1974.
- 31) NESDB: a.a.O., S.2.
- 32) TURA: Urbanization of the Bangkok Region. Preliminary Report, Vol.III, Public Sector Aspects, Bangkok 1973, S.33.