

Aktuelle Aspekte der Urbanisierung in Jabotabek: Räumlicher und sektoraler Wandel in Metro-Jakarta

GÜNTER SPREITZHOFER - MARTIN HEINTEL

„Comrades from Jakarta, let us build Jakarta into the greatest city possible. Great, not just because of its skyscrapers ... even in the little houses of the workers of Jakarta there must be a sense of greatness ...“

(SUKARNO, Staatsgründer Indonesiens, 1962)

1. Vorbemerkung: Urbanisierung als Motor der nationalen Wirtschaft?

Java ist heute die dichtest besiedelte Insel der Welt: 60 % der Bevölkerung des indonesischen Vielvölkerstaates massieren sich auf nur 6 % der Landfläche. Die stark zunehmende Urbanisierung Indonesiens ist augenscheinlich: Bereits Mitte der 70er Jahre, ein Jahrzehnt nach Etablierung von Suhartos pro-westlicher Politik der „Neuen Ordnung“, lebten 66 % (Röll 1979: 55ff.), zehn Jahre darauf nahezu unverändert 65 % (Hugo et al. 1987: 91) der urbanen Bevölkerung Indonesiens auf Java, wo sich auch sieben der zehn größten Städte des Landes befinden. Zwanzig Jahre später konzentrieren sich 43 % der sprunghaft wachsenden städtischen Bevölkerung - 1961: 14,8 %, 1980: 22,4 %, 1990: 30,9 % - auf zwei Provinzen im Westen Javas (Java Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta = DKIJ), was bestehende wie entstehende räumliche Disparitäten zu untermalen vermag. Mitte der 90er Jahre beträgt der Anteil Javas an der urbanen Gesamtbevölkerung 62 % (Tjiptoherijanto 1996: 6), wobei der Agglomerations- und Wirtschaftspol *Jabotabek*¹ - fortan synonym für Metro-Jakarta verwendet - den Konzentrationsschwerpunkt darstellt.²

¹ Die Planungsregion *Jabotabek* - eine Stadtregion in Westjava mit einer Ausdehnung von 6.160 km², die, als Akronym, neben der Provinz DKI Jakarta (DKIJ) auch die angrenzenden

Unbestritten ist die enge Verflechtung zwischen nationalstaatlicher Wirtschaftspolitik und Stadtentwicklung. Dem urbanen Raum - als Destination nationaler und internationaler Investitionen Motor der Entwicklung - hat das planerische Hauptaugenmerk zu gelten: „... city development policy is not a goal in itself but rather a tool to achieve the wider aims of social and economic development.“ (Firman 1991: 18ff.) Die zunehmend grenzüberschreitenden Wirtschaftsverflechtungen der letzten Jahrzehnte erfordern planerische Strategien, die über das Maß einzelner Regionen hinausgehen. Die industrielle Globalisierung³ beschleunigt die physische Stadterweiterung vor allem Jabotabeks und macht Fragen der Landnutzung zu den Kernelementen jedweder Entwicklungsplanung: Ob Ökologie oder Gesellschaft, der verstärkte Fluß von Gütern, Geld und Information macht die administrative Gliederung in urbane und rurale Räume innerhalb Javas zu einem vielfach synthetischen Konstrukt. Firman urgiert eine Dreiteilung der Zielsetzungen der urbanen Entwicklungspolitik: Neben einer Unterstützung des nationalen Wirtschaftswachstums und einer anzustrebenden Gleichverteilung der Bonitäten eines derartigen Wachstums soll nicht zuletzt die nationale Stabilität garantiert werden - „... an effort to outline urban development policy in the macro sense is particularly needed, because the city also has a social and economic role in national development. Thus, this policy should be oriented towards national development in its totality.“ (Firman 1991: 21)

Der folgende Beitrag versucht eine Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen und sozialräumlichen Transformation in der westjavanischen Stadt-*agglomeration* Jabotabek⁴, in der durch die massive Investitionsliberalisie-

„Kabupaten“ (Distrikte) der Provinz Westjava mit den Hauptstädten *Bogor*, *Tangerang* und *Bekasi* umfaßt - wurde mit Beginn des zweiten Fünfjahresplanes 1972 (Repelita II) als Planungskonzept etabliert; der Begriff *Botabek* bezieht sich daher sinngemäß auf das Umland *Jakarta* und schließt die Kernstadt nicht mit ein.

² Vgl. auch Hill 1997, Pangestu 1993.

³ Vgl. dazu auch Korff 1996.

⁴ Der vorliegende Beitrag behandelt einen Teilaspekt des derzeitigen Arbeitsschwerpunktes der beiden Autoren: Im Rahmen eines zweijährigen Forschungsprojektes (1996-98) am Institut für Geographie der Universität Wien wurden Aspekte der Stadtentwicklung in *Bombay*, *Jakarta* und *Mexico City* untersucht, die - wie *São Paulo* oder *Teheran* - ihre Bevölkerungszahl zwischen 1970 und 2000 verdreifacht haben werden. Das Projektziel ist nicht nur Theoriebildung, sondern auch die Forcierung der Entwicklungszusammenarbeit vor dem Hintergrund des Globalisierungsansatzes. Inhaltliche Schwerpunkte der komparativ konzipierten Studie bilden Migration, informelle Ökonomie sowie überregionale (internationale) Arbeitsteilung in den genannten metropolitanen Räumen. Ergänzend betrachtet werden Komponenten des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Wandels des ländlichen Umlandes unter dem Einfluß urbaner und globaler Kräfte. Erkenntnis-schwerpunkte sollen Parallelen wie Unterschiede in der Megastadtentwicklung Asiens und Lateinamerikas sein, die trotz divergierender kultureller (Reli-

rung des vergangenen Jahrzehnts ein multidimensionaler Wandel der Landnutzungs- und Beschäftigungsstruktur feststellbar ist. Nach einer Diskussion aktueller demographischer und räumlicher Entwicklungstendenzen dieser „Desakota“-Metropole⁵ liegt der Schwerpunkt der Analyse auf der - planungstechnisch weiterhin unbewältigten - Interdependenz von suburbanem Arbeiten und Wohnen vor dem Hintergrund der ökonomischen Globalisierung der frühen 90er Jahre. Die Auswirkungen der aktuellen Wirtschaftskrise müssen infolge Datenmangels derzeit aus der Analyse ausgeklammert bleiben.

2. Planungsregion Jabotabek: Räumliche Aspekte der globalen Transformation

2.1 Zur Genese einer Region: Demographischer Wandel in Metro-Jakarta

Es blieb Suhartos „Neuer Ordnung“ der späten 60er Jahre vorbehalten, die bereits kolonial anstehenden Fragen der metropolitanen Stadterweiterung erneut, diesmal jedoch unter massivem Bevölkerungsdruck, einer Lösung zuzuführen. Auch wenn der Anteil der urbanen Bevölkerung 1971 in ganz Indonesien nur bei 17% lag, lenkte das disproportionale Wachstum Jakartas, Symbol der Einheit der jungen Nation, das Hauptaugenmerk auf die kulminierenden Migrationsströme in die Hauptstadt, die ihre Bevölkerungszahl von 1930 bis 1970 auf 4,6 Mio verzehnfacht hatte. „By the mid-1970s, there was a large and expanding series of largely unused spatial and sectoral plans for a city growing by some 200.000 to 250.000 people annually, but there was no coherent plan for any single sector such as housing and residential land.“ (Clarke 1985: 43) Zwischen 1966 und 1976 wuchs die Bevölkerung von 3,6 auf 5,7 Mio, das jährliche Bevölkerungswachstum lag zwischen den Volkszählungen 1961 und 1971 über 4,5%; 1971 hatten 60% der Bevölkerung ihren Geburtsort außerhalb Jakartas. Die letzten beiden Jahrzehnte sahen einen Bevölkerungszuwachs von 80,4%, die mittlere Bevölkerungsdichte (Department of Information 1996: 291) betrug 1990 12.495 Einwohner/km² (1971: 7.761), überstieg in einzelnen Slum-Distrikten jedoch die 100.000-Schallmauer.

gion, Sprache), historischer (verschiedene Kolonialmächte) und räumlicher (Lage zum industrialisierten Norden) Grundvoraussetzungen ungehindert voranschreitet. Eine ausführliche Diskussion der Thematik bieten Feldbauer et al. 1997.

⁵ Vgl. Kap. 3.1.

Die *Jabotabek Metropolitan Development Study*, 1977 mit Unterstützung der Weltbank initiiert, war mit Kosten von 224 Mio US-\$ veranschlagt (Cernea 1993: 35). Ziel war die Koordinierung infrastruktureller Maßnahmen im Großraum Jakarta, da bis dato Maßnahmen der Wasserver- und -entsorgung sowie des Straßen- und Schienenausbaus ohne jedwede Rahmenkonzeption erfolgt waren.

Die jährlichen Wachstumsraten der drei Nachbardistrikte Jakartas betragen seit Beginn der Industrialisierungsoffensive Suhartos zwischen 3,6% und 4,6% und schufen infrastrukturellen Handlungsbedarf über die engen Grenzen der Kernstadt hinaus: „The new strategic approach aimed to ensure linkages between the different issues involved, i.e. economic objectives, urban growth dynamics, inter- and intra-sectoral choices, financial resources, the role of the community and implementation capabilities.“ (Habitat 1996: 298)

Konzeptionell zur Anwendung kam das Modell der „bundled concentration“, das - dem niederländischen Randstad-Modell entsprechend - die Förderung punktueller Wachstumszentren im Großraum Jakarta vorsah, um weitere unkontrollierte Suburbanisierung zu verhindern; die lineare Wachstumsstrategie (*ribbon development*) setzte sich hierbei letztendlich durch, die den geringsten infrastrukturellen Kostenaufwand und auch Freiflächen zwischen den Wachstumpolen erwarten ließ (Giebels 1986: 113f.). Die Achsenbildung kulminiert heute in zwei Hauptströmen: Ein 120 km langer Ost-West-Korridor verbindet Bekasi mit Jakarta und Tangerang, eine 200 km lange Nord-Süd-Achse geht längst über die südliche Distriktgrenze hinaus bis in den Bereich der zweitgrößten Agglomeration Javas, Bandung: „This has created intense rural-urban linkages, blurring the rural-urban distinction and making for a distinctive settlement pattern.“ (Dharmapatni/Firman 1995: 299)

Die Entwicklung von 1980 bis 1990 zeigt die absolute Notwendigkeit koordinierter Urbanisierung in der Botabek-Region. Innerhalb dieses Jahrzehntes stieg die Bevölkerung um 3,5 Mio, was einer Zunahme von 336% bei etwa 16% jährlichem Durchschnittswachstum entspricht. Die Urbanisierungsrate der Region lag 1990 bereits weit über 50% gegenüber lediglich 20% im Jahre 1980. Räumlich disparitäre Entwicklung ist offenkundig: Galt in den frühen 80er Jahren die (südliche) Region Bogor als Zuwanderungsmagnet, so explodieren die westlichen (Tangerang) und östlichen (Bekasi) urbanen Pole zeitverzögert von rund einer Viertelmillion Einwohner (1980) auf über 1 Mio (1990). Während sich die Bevölkerung der Kernstadt von 1961 (2,9 Mio) bis 1981 (6,5 Mio) mehr als verdoppelt hat und bis zur Jahrtausendwende (auch statistisch) die 12-Mio-Schallmauer durchbrechen sollte, wird für die Umlandgebiete zumindest eine Verdreifachung der Bevölkerungszahl auf 17 Mio (Cernea 1993: 34) er-

wartet; für die gesamte Region Jabotabek ist ein Bevölkerungsanstieg von 17,1 Mio (1990) - davon sind 13,1 Mio dem urbanen Sektor zuzuordnen - auf 30 Mio (2010) prognostiziert (Webster 1995: 28).⁶

Tabelle 1: Das Bevölkerungswachstum in Jabotabek

	1960		1970		1980		1990		2010	
	Mio	%	Mio	%	Mio	%	Mio	%	Mio	%
DKI Jakarta (Kernstadt)	2,97	51	4,57	55	6,49	54	8,22	48	11,18	37
Bogor	1,31	23	1,86	22	2,74	24	4,01	23	7,41	25
Bekasi und Tangerang	1,54	26	1,90	23	2,67	22	4,87	29	11,30	38
Jabotabek (Gesamt)	5,83		8,33		11,89		17,10		29,91	

Quellen: McGee 1995: 12 (Volkszählungen 1960-1990); Kusbiantoro 1996: 61 (Prognose 2010)

Das Wachstum der Kernstadt (DKIJ) liegt derzeit bei vergleichsweise geringen 2,4 % jährlich - verglichen mit 3,8 % in den frühen 70er Jahren, als das Konzept der metropolitenan Planung die Konsequenz des dringenden Handlungsbedarfes war. Eine Reihe von innerstädtischen Bezirken zeigt sogar einen Bevölkerungsrückgang, dessen Ursache jedoch umstritten ist: Zum einen trägt die Umwandlung weiter Flächen in Industriegebiete das ihre zu dieser Entwicklung bei, zum anderen gilt die Politik der Entflechtung von dichtbesiedelten Wohngebieten als verantwortlich (Leaf 1994: 68f). Insgesamt ist der Bevölkerungsanteil der Kernstadt Jakarta an der Gesamtbevölkerung von Jabotabek von 55 % (1980) auf 48 % (1990) gesunken, wofür die rege Bautätigkeit in den Randregionen mitverantwortlich ist - 6 % (38.000 ha) der Fläche Botabeks wurden von der „National Housing Agency“ mit Nutzungspermits versehen, von denen 86 % für Wohnzwecke und 14 % für Industrieprojekte vergeben wurden.

⁶ Vgl. auch Anwar et al. 1995, Biro Pusat Statistik 1996.

2.2 Superblocks und New Towns: Metropolitane Entwicklungsstrategien und Steuerungsmechanismen

„Here there are many people who are more powerful than our governor.

That makes Jakarta a very difficult city to manage.“

(BIANPOEN, Universitas Indonesia)⁷

Die ursprüngliche Strategie, bestehende Siedlungseinheiten zu hierarchisch strukturierten Wachstumszentren auszubauen und auf Stadtneugründungen zu verzichten, um keine Umsiedlungsmaßnahmen zu forcieren, erwies sich als unreal. Die Nukleus-Idee der Autonomie der Subzentren hinsichtlich Arbeitsplatz- und Dienstleistungsangebot ist dagegen nach wie vor aktuell. Neubesiedlungen haben mittlerweile multinationale Konzerne übernommen - die „Superblock“-Konzeption der Stadterweiterung liegt sämtlichen Szenarien für Jabotabek zugrunde und beruht auf der Verordnung 678/1994 des Gouverneurs von Jakarta: Als Superblocks gelten multifunktionale und integriert entwickelte Gebiete mit einer Mindestgröße von 20.000 m², die von mindestens zwei gut ausgebauten Straßen erschlossen werden und in urbanen Stadterneuerungsgebieten oder in Regionen mit niedriger Bevölkerungsdichte liegen sollen. Die Ziele dieses Entwicklungskonzeptes formuliert Ahmaddin Ahmad, Leiter der Stadtplanungsagentur Dinas Tata Kota, folgendermaßen (1996: 6):

- Minimierung der Transportkosten
- Schaffung von Wohnraum
- Verhinderung einseitiger Konzentration
- Verringerung der Kosten der Infrastrukturerschließung.

Die Raumplanungskonzepte Westjavas für Botabek lassen eine Interessenkollision zwischen agrarischem Versorgungsraum und der Ansiedlung von industriellen Groß- und Mittelbetrieben erkennen. Im Rahmen eines konzentrischen Wachstums der Wohnzonen soll dem Pendlerproblem begegnet werden, das seinerseits die unbefriedigende innerstädtische Transportsituation ursächlich bedingt: In einem inneren Kreis, der maximal 15-20 km von der Distriktgrenze DKIJs entfernt ist, sollen 75 % der potentiellen Arbeitspendler lokalisiert sein, 25 % in einem äußeren Kreis (Entfernung zur Kernstadtgrenze: 30-40 km). Die Praxis zeigt jedoch die Unkontrollierbarkeit jedweder Entwicklung im unmittelbaren Umfeld der Kernstadt: Die Verfügbarkeit von billigem Land führte zum Zufluß privater, oft ausländischer Investitionen und somit zur Entstehung teilweise nicht vorgesehener Wachstumspole, die wiederum ihrerseits das Verkehrskonzept ver-

⁷ Zit. nach Bianpoen 1991: 71.

altet werden ließen - für Soegijoko (1996: 406) eine vorhersehbare Entwicklung: „All these new physical developments are clearly induced by government policy to deregulate the economy and to promote industrial estates as a necessary step to attract foreign firms.“

Die Effekte zunehmender Landnutzung im Umland der Kernstadt manifestieren sich in massiver Verbauung, die - von der Stadtgrenze ausgehend - zunächst die angrenzenden Teile Botabeks erfaßte. Die kontinuierliche Ausweitung in vormals reines Agrarland, verbunden mit einer radikalen Konvertierung in städtisches Bauland und Industrieflächen, gilt allgemein als charakteristisches Merkmal der Mega-Urbanisierung Südostasiens (McGee 1995). Diese Transformation vormals primär genutzter Flächen beruht in Java jedoch ausschließlich auf der Spekulation privater *developer*, die - aufgrund legistisch vielfach dubioser Besitzverhältnisse - marktkonforme Preise oftmals monopolistisch unterbinden (Firman 1997: 1029).

Eine Betrachtung der verbauten Fläche innerhalb von DKIJ verdeutlicht den enormen Zuzug nach Botabek: 1971 waren 31,4 %, 1980 58 %, 1994 bereits 82 % des Stadtgebietes verbaut, was einer jährlichen Zunahme von 4,3 % entspricht; zwischen 1971 und 1980 sorgte der Zustrom von Migranten, die 40 % der damaligen Gesamtbevölkerung ausmachten, sogar für jährliche Steigerungsraten von 7,1 %.⁸ 95 % sämtlicher 1993 in Jabotabek neu errichteter Häuser - insgesamt 246.000 - entstanden in Botabek, lediglich 5 % in Jakarta selbst, wo noch 1981 48 % der Neubauten errichtet worden waren. Soegijoko (1995: 20f) nennt ein Faktorenbündel aus interdependenten Ursachen für diese Entwicklung:

- die Verfügbarkeit von vergleichsweise kostengünstigem Land
- die Verbesserung der metropolitanen Infrastruktur (Verkehrsanknüpfung, Telekommunikation)
- die Schaffung von Arbeitsplätzen durch bewußte Liberalisierungsmaßnahmen

Die Strategie der Forcierung von Gegenpolen zu Jakarta, sogenannten *countermagnets*, innerhalb Botabeks ist ein Produkt des letzten Jahrzehnts; die Schaffung von semi-autarken *new towns* ist prägendes Merkmal der gegenwärtigen Planung, um Migration und Pendlerwesen zielgerecht zu begegnen. Derzeit agieren über 30 private Landerschließungsgesellschaften, die auf Flächen von 500 bis 10.000 ha Stadtgründungen planen; diese geplanten Wachstumspole sind in einem Umkreis von 60 km zu Jakarta gelegen, umfassen eine Gesamtfläche von über 43.000 ha (Kusbiantoro 1996: 61) und erfüllen - durch Bereitstellung sekundärer wie tertiärer Arbeitsplätze - weitgehend das Konzept autarker Satellitenstädte.

⁸ Vgl. auch Soegijoko 1995: 16.

Die Stadtgründungen mögen zwar architektonische Bewährungsproben sein und auch kurzfristige Erfolge in der Entlastung des angespannten Wohnungsmarktes⁹ (für Mittelschichtpublikum) bringen; Hochrechnungen für das Ende der Erschließungsphase lassen jedoch eine bloße Verlagerung der Transportproblematik befürchten. Die Rolle als Gegenmagnet wird - bei Fortschreibung der gegenwärtigen Entwicklungstendenzen - weitere regionale Verkehrsströme bedingen. Die Szenarien etwa für Bumi Serpong Damai, einer *new town* im Distrikt Tangerang, deren Fertigstellung für 2015 mit einer Einwohnerzahl von rund 650.000 projektiert ist, prophezeien eine Verkehrslawine ersten Ranges: Ausgehend von der bisherigen 12%igen Erschließung (1989-95), sprechen die Prognosen von einer Steigerung von bis zu 2.958 % auf Regionalstraßen und bis zu 2.270 % auf den gebührenpflichtigen Hauptverbindungen. „Given that all new towns and industrial estates developed along the toll road corridor are expected as the one that BSD and LC have, the impact of this rapid development will be devastating.“ (Kusbiantoro 1996: 63)

Henderson et al. (1996: 78ff.) unterstreichen die inhärente Konzeptlosigkeit, die zahlreichen derartigen Erschließungsprojekten zu eigen ist. Die Entwicklung findet vielfach in *pockets*, als transportkostenschonendes Anhängsel, entlang der Mautstraßenkorridore statt, auf den Bau eigener Verkehrswege wird aus Kostengründen vielfach verzichtet. Die fehlende Koordination der einzelnen Betreiber untereinander bewirkt mangelhafte Infrastruktur und eine scheinbar konzeptlose Aneinanderreihung von Bauprojekten.

3. Die Ökonomie der Metropole: Der sozio-ökonomische Wandel

3.1 Desakotasaki und Kotadesasi: Die rural-urbane Transformation

Die Eingliederung von Landwirtschaft und landwirtschaftlichen Haushalten in metropolitane Handelsströme und Arbeitsmärkte hat in Indonesien weniger zur Urbanisierung des weiteren Umlandes als vielmehr zum Aufkommen einer Mischung ruraler wie urbaner Aktivitäten und Landnutzungsformen beigetragen. Diese Bereiche sind schwer in konventionelle Konzepte ruraler oder urbaner Räume einzugliedern; aus sozialen wie ökonomischen Überlegungen erschien eine terminologische Präzisierung des Phänomens der rural-urbanen Transformation angebracht.

McGee kreierte dafür den Terminus Desakotasaki, der aus indonesischen Wortteilen zusammengesetzt ist: *desa* bedeutet Dorf, *kota* steht in der Na-

⁹ Vgl. auch Siswanto 1996.

tionsprache Bahasa Indonesia für Stadt. Desakota-Regionen sind demnach die Übergangsbereiche zwischen Stadt und Land, die im Transformationsprozeß begriffen sind: „... the key to the new concept is the persistence of rural and urban aspects in a time frame spanning several decades“, definiert Douglass (1991: 239). Jamieson (1991: 277) bevorzugt dagegen den Terminus Kotadesasi, um den gleichen Prozeß bzw. dessen Folgen zu präzisieren: „Kotadesasi zones are defined by a cluster of associated characteristics, including an increase in non-agricultural activities in areas formerly agricultural, extreme fluidity and mobility of population, and intense mixture of landuse types, and increased female participation in non-agricultural labor.“ Beide Termini werden in der Fachliteratur synonym verwendet, wengleich der Begriff der Desakota-Region ersterer Variante den Vorrang einzuräumen scheint.

3.2 Der Wandel der Beschäftigungsstruktur: Suburbanität als Desiderat?

Im Zeitraum von 1980-1990 stieg die Zahl der Beschäftigten in Jabotabek¹⁰ insgesamt um 69 % (2,3 Mio), davon 1 Mio innerhalb von DKIJ (ein Anstieg von 52 %), jedoch 1,3 Mio innerhalb Botabeks (ein Anstieg von 90 %). Dies läßt gewaltige entwicklungsspezifische Disparitäten erkennen - im DKIJ unmittelbar umgebenden Inner Ring betrug der Beschäftigungsanstieg 425 %, im Outer Ring dagegen lediglich 36 %, was bloß dem natürlichen Wachstum des Arbeitsmarktes entspricht (Jones/Mamas 1996: 56). Das Absorptionspotential der Kernstadt ist damit vergleichsweise geringfügig höher als in der Außenzone Jabotabeks, der beschäftigungspolitische *take-off* findet seit zwei Jahrzehnten im unmittelbaren Kernstadt-Umland statt, auch wenn die Tagespendlerströme Richtung Zentrum aufgrund fehlender Statistiken unberücksichtigt blieben.¹¹

Eine Analyse der vorherrschenden Wirtschaftssektoren untermauert den rasanten strukturellen Wandel: Der Anteil der landwirtschaftlichen Erwerbsbevölkerung fiel zwischen 1980 und 1990 in ganz Jabotabek, am markantesten im Inner Ring von 18 % auf 5 %; der Rückgang des tertiären Sektors ist zwar weniger dramatisch, zeigt jedoch ebenfalls eine deutliche Tendenz, die vor allem die Kernstadt betrifft. Demgegenüber steht ein massiver Anstieg sekundärer Aktivitäten, deren Anteil von 15 % (1980) auf 22 % (1990) wuchs. Nicht weiter verwunderlich, verzeichnet der Inner

¹⁰ Jones/Mamas (1996) bevorzugen den Terminus „Extended Metropolitan Region“ (EMR); vom Flächenanspruch sind Jabotabek und EMR deckungsgleich, beide Begriffe werden daher in diesem Beitrag synonym verwendet.

¹¹ Vgl. auch Sukamdi 1996.

Ring den höchsten Anstieg und stagniert 1990 bei einem Anteil von 27%. Die günstige Verfügbarkeit von Industrieflächen in Botabek ist dafür mitverantwortlich, während die ausbaubedürftigen Infrastrukturvoraussetzungen und fehlenden Urban Linkages des Outer Ring bislang eine Industrialisierung wie in der Innenzone Botabeks verhindern.¹²

Die weitgehende Eliminierung von Frauen aus dem arbeitsaufwendigen Prozeß der Reisernte zugunsten kontraktgebundener Männer(klein)gruppen, die wachsende Bedeutung der Eigentümerverhältnisse und die massive Mechanisierung des Reisanbaus führten zu einer nachhaltigen Transformation der Produktions- und Arbeitsbedingungen. Waren früher bis zu 500 (vorwiegend weibliche) Arbeitskräfte/ha für die Reisernte beschäftigt, so reichen heute 10-20 Personen aus. Der Anteil der Landlosen steigt in gleichem Ausmaß, wie einige Reis-Tycoone Interesse an weiterem Landaufkauf zeigen - nicht zuletzt aus Spekulationsüberlegungen, was eine weitere Freisetzung ruraler Arbeitskräfte bedingt (vgl. Douglass 1991).

Parallel dazu boten die - politisch forciert - wesentlich verbesserten Transportbedingungen auf Java neue räumliche Mobilität: Der (Aus)bau von Straßen und das Aufkommen von Minibussen verbanden auch bislang schwer erreichbare Siedlungen zunehmend mit der Hauptstadt - der Zeitfaktor der Anreise war kein Hindernisgrund mehr für saisonale oder temporäre Beschäftigung(ssuche) im Umfeld der Hauptstadt, was die räumliche Entwicklung Westjavas entscheidend mitbeeinflussen sollte. Umgekehrt eröffnete der Ausbau der Verkehrswesens auch die Möglichkeit der Penetration ruraler Märkte mit Gütern, die in städtischen Mittel- und Großproduktionsbetrieben erzeugt wurden. Ob Lebensmittel oder Kleidung, der Preis- und Qualitätsdruck der urban produzierten Waren bewirkte vielfach berufliche Umorientierung (etwa Kleiderhändler statt Schneider) wie auch rurale Arbeitslosigkeit und einen weiteren Schub Richtung informelle Tätigkeiten im städtischen Raum.

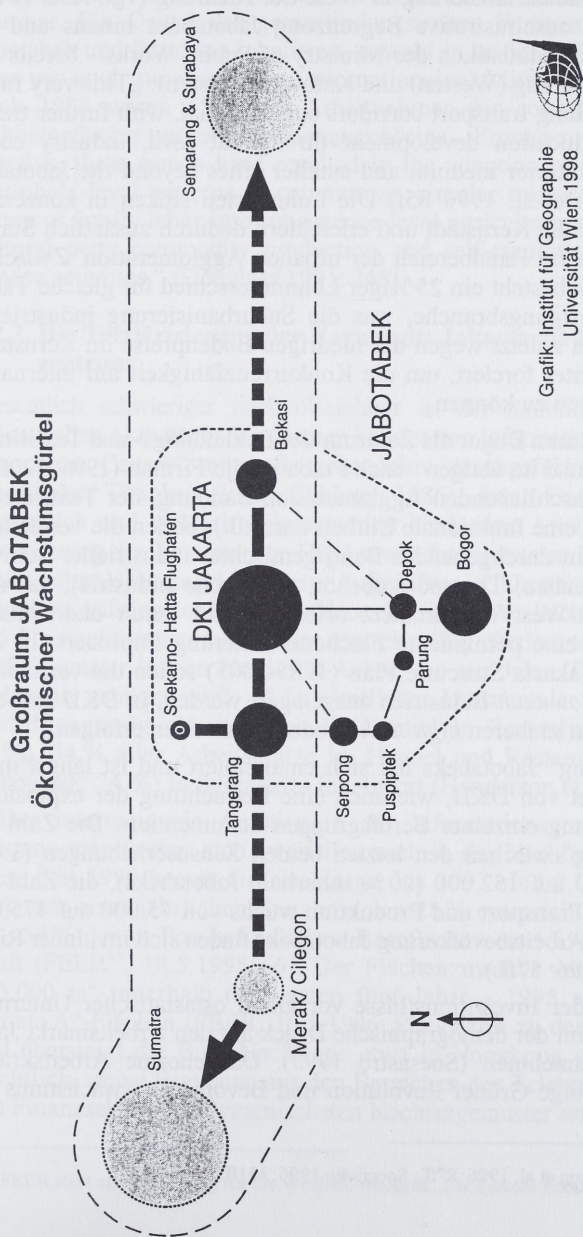
3.2.1 Die Suburbanisierung der Industrie: Industriegürtel Botabek?

Henderson et al. (1996: 85) führen die Suburbanisierung der Fertigungsindustrie vorrangig auf die Schaffung eines leistungsfähigeren Verkehrsnetzes zurück. Von 1986-91 stieg der Anteil Botabeks an der Beschäftigung in diesem Industriezweig von 43 % auf 56 %; im formellen Sektor¹³ erfolgten 73 % aller neuen Firmengründungen (1989-91) in Botabek.

¹² Vgl. auch Hill 1997.

¹³ Nach Henderson et al. (1996: 85) sind Unternehmen des formellen Sektors Mittel- und Großbetriebe mit mehr als 20 Angestellten.

Abbildung 1: Der ökonomische Wachstumsgürtel



Dank des (teils geplanten) Ausbaus leistungsfähiger Mautstraßensysteme schreitet die Industrialisierung in West-Ost-Richtung (vgl. Abb. 1) allmählich über die administrative Begrenzung Jabotabeks hinaus und erreichte 1994 - nach Statistiken des Ministry of Public Works - bereits die Nachbardistrikte Serang (Westen) und Karawang (Osten): „This very rapid decentralisation along transport corridors suggests that, with further transport and communication development throughout Java, industry could decentralise into interior medium and smaller cities beyond the Jabotabek area.“ (Henderson et al. 1996: 85f) Die Lohnkosten sinken in konzentrischen Kreisen um die Kernstadt und erleichtern dadurch zusätzlich Standortentscheidungen im Randbereich der urbanen Agglomeration. Zwischen DKIJ und Botabek besteht ein 25 %iger Lohnunterschied für gleiche Tätigkeiten in der Fertigungsbranche, was die Suburbanisierung industrieller Tätigkeiten - nicht zuletzt wegen der niedrigen Bodenpreise im Kernstadt-Randbereich - weiter forciert, um die Konkurrenzfähigkeit am internationalen Markt wahren zu können.

Während der Raum Bogor als Zentrum der Bekleidungs- und Textilindustrie etabliert ist (und im übrigen - nach Prabatmodjo/Firman (1996: 320ff.) - mit der südlich anschließenden Agglomeration Bandung, der Textilmetropole Indonesiens, eine funktionale Einheit darstellt), bilden die verbleibenden drei Zonen ein durchgehendes Band gemischter industrieller Schwerpunkte (Maschinenbau, Transportzubehör, chemische Industrie), das sich ebenfalls am Ost-West-Verkehrsnetz orientiert und durch ökonomische Spillover-Effekte eine permanente Flächenerweiterung impliziert. In Anlehnung an den Jakarta Structure Plan (1985-2005) sollen die verschmutzungsintensiven *low-tech*-Industrien ausgelagert werden, in DKIJ soll eine Konzentration von sauberen *high-tech*-Produktionsweisen erfolgen.¹⁴

Der „Inner Ring“ Jabotabeks hat sich emanzipiert und ist längst mehr als ein Anhängsel von DKIJ, wie auch eine Betrachtung der explosionsartigen Entwicklung einzelner Berufsgruppen dokumentiert: Die Zahl der Angestellten stieg zwischen den letzten beiden Zensuserhebungen (1980, 1990) von 12.000 auf 152.000 (20 % innerhalb Jabotabeks), die Zahl der Beschäftigten in Transport und Produktion wuchs von 75.000 auf 475.000 (22 %); 19 % der Arbeitsbevölkerung Jabotabeks finden sich im „Inner Ring“ (Jones/Mamas 1996: 57ff.).

Trotz boomender Investitionsflüsse vor allem ostasiatischer Unternehmerrgruppen scheint der demographische Druck auf den Arbeitsmarkt Jabotabeks nicht abzunehmen (Soesastro 1993). Das enorme Arbeitskräftepotential, das infolge Grüner Revolution und Bevölkerungswachstums die

¹⁴ Vgl. auch: Henderson et al. 1996: 87ff.; Soegijoko 1996: 391ff.

Metropole zum Zielort gemacht hat, ist - trotz einer Vielzahl neuer Arbeitsplätze bis Mitte 1997 - nicht zur Gänze in den Produktionsprozeß integrierbar. Ein Drittel der gesamtindonesischen Fertigungsindustrie ist in Jabotabek und Bandung lokalisiert, sowohl in traditionellen *cottage-industries* wie auch zunehmend in (internationalen) Mittel- und Großbetrieben; noch 1985 waren 55 % der Arbeitnehmer der *cottage-industries* keine Lohnempfänger und oft Familienangehörige. „From a rural household perspective, these trends have resulted in the adoption of spatially extended household-level patterns of commuting, circular migration, and diversification of family labor into subsistence-level agriculture as well as nonagricultural petty commodity production and self-employment in trade and service activities.“ (Douglass 1991: 248)

3.2.2 Die Tertiärisierung der Kernstadt: Jakarta als Dienstleistungszentrum

Wesentlich schwieriger nachvollziehbar ist der räumliche Wandel nicht-industrieller Aktivitäten. Die einzige konsistente Informationsquelle bildet der „Economic Census“, eine alle zehn Jahre durchgeführte Erhebung wirtschaftlicher Tätigkeit (letzte Zählung: 1986), deren Daten jedoch schwer zugänglich und vielfach uninterpretiert sind; eine Analyse der baulichen Veränderung des Zentrums von DKIJ sowie des regionalen Immobilienmarktes ergibt oftmals aussagekräftigere Aufschlüsse. Unbestritten ist der kontinuierliche Aufstieg des CBD („Goldenes Dreieck“) von hochrangigen Business- und Finanzaktivitäten entlang der (derzeit völlig überlasteten) zentralen, etwa fünf Kilometer langen Nord-Süd-Achse, die aus Jalan Thamrin und Jalan Sudirman gebildet wird: 35 % sämtlicher kommunaler und sozialer Beschäftigungsmöglichkeiten von DKIJ sind in Zentraljakarta (Jabotabek: 25 %), 34 % aller Arbeitsplätze im Handel und Restaurant/Hotel-Bereich (Jabotabek: 24 %) in Südjakarta lokalisiert (Henderson et al. 1996: 91f.).

Der internationale Aufstieg in die Informationsgesellschaft globaler Prägung manifestiert sich zweifellos auch in der Nachfrage nach Büroflächen. Seit 1990 boomt die Nachfrage, bis 1997 sind 2,7 MIO m² projiziert, was einer jährlichen Zunahme von 28 % entspricht (Soegijoko 1995: 23). 54 % der in Bau befindlichen Büroflächen sind 1995 bereits vorverkauft (FEER¹⁵, 18.5.1995: 66). Der Flächenzuwachs von durchschnittlich 185.000 m² innerhalb der letzten fünf Jahre - 1995 allein 350.000 m² „Grade A“-Flächen (FEER, 16.5.1996: 52) - zählt zu den höchsten Asiens und übersteigt die Büro-Nachfrage etwa in Hongkong oder Singapur beträchtlich, wobei Branchen aus den Bereichen der Telekommunikation und des Finanzsektors die dynamischsten Nachfragemuster erkennen ließen.

¹⁵ FEER steht als Abkürzung für die Wochenzeitschrift „Far Eastern Economic Review“.

Mitte 1997 standen in Jabotabek 3,42 MIO m² Büroflächen zur Verfügung - ob die Zahl der leerstehenden Offices Ende 1997 tatsächlich unter den projektierten 10 % lag (EIU¹⁶ 1997: 21), ist angesichts der politischen und ökonomischen Entwicklung der jüngsten Vergangenheit zu bezweifeln. Erstmals seit sechs Jahren ist auch eine spürbare Erhöhung der Mieten (etwa 20 US-\$/m²) feststellbar, was konform mit der Entwicklung der Grundstückspreise im Großraum Jabotabek geht: Trotz der Nachfrage nach erstklassiger Lage stieg die Zahl der Büroflächen von 1985 bis 1994 - bei durchschnittlichen Belegungsraten von 92 % - außerhalb des „Goldenen Dreiecks“ um 400 %, innerhalb um 170 % (FEER, 18.5.1995: 66). Im urbanen Bekasi, dem östlichen Stützweiler der metropolitanen Region, liegen die Preise für Industrieflächen mit bis zu 250 US-\$/m² um ein Dreifaches höher als im (noch) ruralen Umland (FEER, 22.5.1997: 57). Die zentrifugale Dispersion zahlreicher (multinationaler) Unternehmen in die Peripherie der Großregion wird dadurch mitbeeinflusst, eine Entwicklung, die durch die dezentrale „Superblock“-Strategie der Regierung bewußt forciert wird.

Ähnlich motiviert ist die sprunghafte Ausbreitung von (Groß)handelsunternehmen an den Stadtgrenzen von DKIJ: 40 % der derzeitigen Handelsfläche von 1,79 MIO m² sind jünger als zwei Jahre, 60 % nach 1992 entstanden - die Bedürfnisse einer quantitativ kleinen, jedoch umso finanzkräftigeren neuen Mittelschicht (von etwa 20 % der urbanen Gesamtbevölkerung, in Jakarta aufgrund des hohen Lohnniveaus optimistisch geschätzt 50 %) wollen befriedigt werden. Seit 1993 etablierten sich allein in Jakarta 160 internationale Markenhersteller (vor allem aus der Textil- und Nahrungsmittelbranche); Franchise-Unternehmen speziell aus dem Fastfood-Bereich planen die Errichtung von jährlich zehn neuen Niederlassungen - McDonald's allein spekulierte mit 30 neuen Shops in Jakarta bis 1998.

3.3 Globalisierung als Motor der sozio-ökonomischen Transformation?

Von 1980-1994 wurden etwa 48.000 ha Land (7,7 % der Gesamtfläche Jabotabeks) in urbane Nutzungsformen transformiert. Die Ausweitung industrieller Aktivitäten, die auch Wohnraumschaffung für immigrierte Arbeitsbevölkerung nach sich ziehen, führte zu einer massiven Umwandlung einst rural definierter Dorfstrukturen zu urbanen Lebensformen. Schätzungen zufolge wurden innerhalb von vier Jahren 2.000 der gesamt 23.000 ha an Naßreisakulturen (*sawah*) des Distrikts Bogor in Wohn- und Industrieland umgewandelt, der Distrikt Bekasi verliert derart jährlich etwa 200 ha (Firman 1992: 44). Die gestiegene sozio-ökonomische Attraktivität wiederum führte zu massiver Migration in das metropolitane Umland von DKIJ, sowohl aus dem ruralen Java, wie auch der Kernstadt selbst.

¹⁶ EIU steht als Abkürzung für „The Economist Intelligence Unit“.

Tabelle 2: Wachstumsraten urbaner und ruraler Bevölkerung in Jabotabek

Distrikt	Jährliche Wachstumsrate					
	1971-1980			1980-1990		
	urban	rural	total	urban	rural	total
DKIJ	3,95	-	3,95	2,41	-	2,41
Botabek	17,48	1,85	4,00	14,11	-0,25	5,07
Jabotabek	5,30	1,85	3,97	5,33	-0,25	3,70

Quelle: Soegijoko 1995:3

Die Transformation von Flächen steht somit in unmittelbarem Zusammenhang mit der Beschäftigungsstruktur: „... the fringe areas have been integrated, spatially as well as functionally, into the economy of Metropolitan Jakarta, and have very little linkages with the rural economies.“ (Firman 1996: 15) Das Phänomen der Kernstadtentleerung ist direkt mit der Suburbanisierung Jabotabeks verknüpft; der Anteil der Bevölkerung DKIJs an der Gesamtbevölkerung Jabotabeks ist von 54,8 % (1980) auf 43,2 % (1990) gesunken, was - bei Berücksichtigung sämtlicher statistischer Fehlerquellen¹⁷ - nicht nur demographischen, sondern auch ökonomischen Wandel impliziert.

Handel und Industrie sind zwar die dominanten Wirtschaftssektoren in Jabotabek, ihr Anteil an der Nationalökonomie ist jedoch mit 26,6 % bzw. 18,1 % (jeweils 1990) beschränkt. Die höchsten Anteile finden sich im Bankwesen¹⁸ (47,4 %) und im Bereich der technischen Infrastruktur (Elektrizität, Wasser, Gas; 45,5 %), die landesweit den höchsten Entwicklungsstand aufweisen (Soegijoko 1995: 7). Ahmad verweist auf die realpolitischen Zwänge der Tertiärisierung der Kernstadt - horrenden Bodenpreise sorgen

¹⁷ Dharmapatni/Firman (1995) weisen auf die Problematik der statistischen Erfassung hin: Gegenwärtig wohnen etwa 400.000 Menschen in Bekasi, die immer noch eine *Kartu Penduhuk* (Meldezettel) von DKIJ besitzen.

¹⁸ Seit den Deregulierungsprogrammen von 1988 finden sich an die 210 Zweigstellen staatsnaher Banken und über 950 Zweigstellen von Privatbanken in Indonesien, die - aufgrund großteils geringer Kapitalkraft - unter meist staatlich urgiertem Fusionierungszwang stehen. Bereits 1992 waren in Jakarta mehr als 100 ausländische Banken - teils als Joint Venture-Unternehmen - vertreten, unter anderem führende internationale Unternehmen wie die Bank of America, die Citibank, die Deutsche Bank oder die Bank of Tokyo (vgl. Firman 1996: 6): 61% sämtlicher Bank- und Finanztransaktionen massieren sich gegenwärtig in den Regionen Jabotabek und Bandung.

für eine Abwanderung traditioneller Industrien in das Umland, da ein Faktorenbündel aus Transport- und Umweltbelastung einerseits die Abwanderung nach Botabek begünstigt, was andererseits der Stadtregierung nicht ungelegen zu kommen scheint. „...a service city ... is not an ambitious manner, but it is a must.“ (Ahmad 1996: 1) 70 % der Einnahmen innerhalb von DKIJ entstammen derzeit dem Dienstleistungsbereich (CCJ 1994: 37).

4. Metro-Jakarta als *Global Player*? Die Attraktivität der Metropole

„Jakarta history is laced with heroic and nationalistic struggles, where challenges were always faced with confidence and courage. It ... must continue fulfilling its function as a prominent metropolitan city not only by being a worthy Capital of Indonesia, but must be ... a competitive and dependable centre to play a major role in the regional and international context of the world politics, economy, culture ...“

(SURJADI SOEDIRJA, Gouverneur von Jakarta)¹⁹

Das ausklingende zwanzigste Jahrhundert ist eine Ära der internationalen Vernetzung, die der Großraum Jabotabek zu ökonomischem Aufstieg in die Position eines internationalen Wirtschaftszentrums zu nutzen versucht.²⁰ Nicht zuletzt der Zusammenbruch des kommunistischen Systems gab den Anstoß zu verstärkter marktwirtschaftlicher Konkurrenz im südostasiatischen Raum, der durch den neuen Mitstreiter Vietnam seit Beginn der 90er Jahre entscheidend mitgeprägt ist: Das Investitionsgesetz von 1967 gab den Startschuß zum Aufstieg Jabotabeks in den Rang einer weltwirtschaftlich integrierten Region. Als Hauptstadt des Archipelstaates mit ausreichender Infrastruktur ausgestattet und als Handelszentrum und Regierungssitz wirtschaftspolitisch forciert, genoß das metropolitane Jakarta als „Triple Primate City“ zweifellos deutliche Standortvorteile: Flossen in den ersten fünf Jahren von Suhartos „Neuer Ordnung“ (1967-1972) 50 % sämtlicher Auslandsinvestitionen nach Jakarta (Giebels 1983: 14), so waren es in der ersten Dekade 70 % (Yeremias/Mantra 1988: 31ff.) und 1967-1991 zwei Drittel. Im gleichen Zeitraum erfolgten etwa 45 % der Binneninvestitionen im Umland von Jakarta (Prospek, 11.7.1992: 82), gegenüber lediglich 18 % im Zeitraum bis 1985, den ersten beiden Jahrzehnten der Suharto-Ära.

¹⁹ Vgl. auch Jakarta City Metropolitan Government 1995: 2.

²⁰ Vgl. auch Sudarsono 1996.

Vier Fünftel der Auslandsinvestitionen im industriellen Bereich massierten sich seit Beginn der „Neuen Ordnung“ in den Regionen Bandung und Botabek, den Kernräumen der Investitionshochburg Java.

Andere Berechnungen fußen ausschließlich auf direkten Investitionen: Von 1967-1994 gingen demzufolge 21,1 % sämtlicher Auslandsinvestitionen in die indonesische Hauptstadt, 30,2 % in die Provinz Westjava, der Löwenanteil davon in das Umland Jakartas (Botabek); dazu kamen Binneninvestitionen von 11,7 % (DKIJ) bzw. etwa 35 % (Westjava) - unabhängig von der statistischen Aufbereitung bleibt die absolute Primacy Metro-Jakartas außer Diskussion. Die national propagierte Exportorientierung schlägt sich auch in der Etablierung von Sonderexportzonen nieder (Export Processing Zones - EPZs) - zwei der insgesamt drei Zonen sind in Jabotabek lokalisiert (Soegijoko 1996: 382).

Die Investitionen gehen seit Anfang des Jahrzehnts vermehrt in den Dienstleistungssektor und lösen die Schwerpunktsetzung auf Industrie innerhalb DKIJ allmählich ab - dieser Trend geht konform mit der neuen Rolle Jakartas als *Service City*, wie im zweiten Langzeitentwicklungsplan (PJP II) vorgesehen. Bis Ende der 70er Jahre waren noch 95 % sämtlicher Investitionen in Botabek in den *Manufacturing Sector* (Leicht-, Schwer-, chemische und pharmazeutische Industrie) geflossen. Die Dominanz Tangerang bei Investitionen in industrielle Klein- und Mittelbetriebe (64,4 %) ist ausgeprägt, während Bogor und Bekasi die chemischen und pharmazeutischen Investitionen anführen (Yeremias/Mantra 1988: 34f.).

Den *global players* kommt in der boomenden Shoppingcenter-Landschaft im suburbanen Umland vielfach eine Schlüsselfunktion als sogenannte *anchor tenants* zu: Die Attraktivität der internationalen, mittels weitverbreiteter CNN- und MTV-Bewerbung unterbewußt etablierten Markenware fungiert als Magnet der japanischen (Seibu, Sogo) und US-amerikanischen (J.C. Penney, Wal-Mart) Invasion von Shopping-Malls und Supermärkten - in der Lippo Karawaci Supermal etwa, einem 1996 errichteten 94.000 m² Megazentrum in Tangerang, stellen Vertreter internationaler Ketten bereits die Hälfte der 300 Mieter (FEER, 16.5.1996: 52).

Die Attraktivität Jabotabeks beruht auf einer Fülle von Parametern, die die metropolitane Region im Umfeld der Hauptstadt von der zunehmenden Investitionsliberalisierung kontinuierlich profitieren ließ - die nationale Rezession der frühen 90er Jahre mit teils drastischen Wirtschaftseinbrüchen ging am metropolitanen Jakarta spurlos vorüber (CCJ 1994: 15):

- DKIJ ist das administrative, politische, wirtschaftliche wie auch soziale und kulturelle Zentrum des viertgrößten Staates der Welt.
- Facharbeitskräfte wie auch Hilfsarbeitskräfte sind ausreichend vorhanden.

- Durch das vergleichsweise hohe Lohnniveau der Region ist ein Absatzmarkt für eine Vielzahl von Produkten gegeben.
- Eine Fülle von Industrieparks im Raum Jabotabek erhöht Synergieeffekte.
- Das Raumplanungskonzept (Periode 1985-2005) garantiert DKIJ legislative Unterstützung beim Ausbau der Wirtschaftsaktivitäten.

Die Deregulierungskampagnen per se waren zweifellos ausschließlich ökonomisch motiviert, um einerseits die Effizienz der einzelnen Wirtschaftssektoren zu maximieren, andererseits auch die Exporte abseits des fossilen Energieträgers Öl anzukurbeln. Die Konsequenzen auf die spatiale Stadtentwicklung vor allem Javas mögen ungewollt sein, sind jedoch umso massiver, je höher der Grad der benötigten Infrastruktur ist - „the deregulation policies had spurred development of large cities“ (Firman 1996: 7), vor allem seit dem präsidentialen Keppres-Erlaß 53 (1989), der das private Management von Industriezonen für gesetzeskonform erklärte.

Analog zur gesamtwirtschaftlichen Situation dominiert Japan als Hauptinvestor (vgl. auch Somantri 1995: 52), gefolgt von den asiatischen „Tigerstaaten“ Südkorea, Hongkong und Singapur: die Strategie der Relokalisierung der dortigen Industrien in Länder mit niedrigen Lohnkosten ist offensichtlich, was sämtlichen internationalen Kapitalinputs einen wenig nachhaltigen *footloose character* (Soesastro 1993: 318f.) gab. Die geringe Einbindung in die lokale Ökonomie erleichtert jedoch Kritik am Kurs der bedingungslosen Internationalisierung und verschärft das Unbehagen in weiten Kreisen der wirtschaftlich nicht prosperierenden Bevölkerung: Die Wirtschaftspolitik Japans steuert indirekt die Entwicklung Jabotabeks - „In terms of the global urban system this will also mean that Jabotabek is being oriented to Tokyo“, bringt Firman (1996: 6) die (süd)ostasiatische Verflechtung auf den Punkt.

5. Ausblick: Wirtschaftskrise als neuer Faktor der Stadterweiterung?

Die (national überdurchschnittlich) dynamische Urbanisierung Jabotabeks ist demographisch wie wirtschaftspolitisch determiniert und nicht zuletzt (indirekte) Konsequenz der pro-westlichen Politik der „Neuen Ordnung“, die räumliche wie sozio-ökonomische Parameter der metropolitanen Entwicklung in der indonesischen Hauptstadt entscheidend steuerte. Die Liberalisierung der Wirtschaft erleichterte (internationale) Investitionen, beschleunigten in weiterer Folge den sektoralen Wandel der lokalen Beschäftigungsstruktur und erforderten spatiale Strategien zur Lokalisierung

von urbanen Wohn- und Arbeitsbereichen in Botabek, die mit unterschiedlicher Intensität und Erfolg realisiert werden. Aspekte der Transformation der indonesischen Gesellschaft, Fragen von Armut und Wertewandel sowie der Transport- und Umweltsituation blieben in diesem Beitrag bewußt ausgeklammert.²¹

Die Unruhen im Zuge vermehrter Demokratisierungsbestrebungen kühlen die Investitionsbereitschaft seit 1996 drastisch ab - „... investor sentiment in Indonesia has severely soured“, vermerkten Politbeobachter in Jakarta lapidar. „... analysts seriously question whether a rebound is possible as political risk has asserted itself as the only game in town“, schrieb der FEER (8.8.1996: 16) bereits lange vor Einsetzen der Wirtschaftsturbulenzen 1997/98, deren Auswirkungen auf die räumliche Struktur Metro-Jakartas noch nicht absehbar sind. Bei gleichbleibender Tendenz des sektoralen Wandels traditioneller Erwerbsstrukturen werden zahlreiche Projekte der urbanen Betriebsansiedlung und Infrastrukturverbesserung innerhalb Jabotabeks dem Sparstift zum Opfer fallen; die Politik der arbeitsintensiven, wenig spezialisierten Niedriglohnproduktion könnte mittelfristig eine Verlagerung des internationalen Investitionsinteresses in den billigeren (indo) chinesischen Raum forcieren. Ob der angestrebte Aufstieg Jakartas zur *Global City* internationaler Reputation angesichts der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung 1998 je gelingen wird, bleibt abzuwarten.

Literaturverzeichnis

- Ahmad, A. (1996): Land Management, Urban Design, Building Code. Bappenas – The World Bank strategies for a sustainable greater Jabotabek, Seminar, July 8-9, 1996. Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Dinas Tata Kota
- Anwar, E.N., Fadjri, P.A. und Setiati, M.U.I. (1995): Population Projection 1995-2025: West Java. In: Demographic Institute, Population Projection Series 6, January 1995
- Bianpoen (1991): Managing the Megalopolis. In: The Indonesian Indicator 51, 67-71
- Biro Pusat Statistik (1996): Bagian Statistik Demografi. Population of DKI Jakarta. Results of the 1995 Intercensal Population Survey. Series S2.09. Jakarta
- Capital City of Jakarta (CCJ) (1994): Jakarta. A dynamic world city at the threshold of the 21st century. Jakarta: City Planning Department

²¹ Vgl. Spreitzhofer/Heintel 1997, Heintel/Spreitzhofer 1998.

- Cernea, M.M. (1993): The urban environment and population relocation. International Bank for Reconstruction and Development
- Clarke, G. (1985): Jakarta, Indonesia: Planning to Solve Urban Conflicts. In: Lea, J.P. und Courtney, J.M. (Hrsg.): Cities in Conflict. Studies in the Planning and Management of Asian Cities, 35-60. A World Bank Symposium. Washington: The World Bank
- Department of Information (1996): Indonesia 1996. An Official Handbook. Jakarta
- Dharmapatri, I.S.I. und Firman, T. (1995): Problems and Challenges of Mega-Urban Regions in Indonesia: The Case of Jabotabek and the Bandung Metropolitan Area. In: McGee, T.G. und Robinson, I.M. (1995): The Mega-Urban Regions of Southeast Asia. UBC Press, Vancouver: University of British Columbia, 297-314
- Douglass, M. (1991): Planning for Environmental Sustainability in the Extended Jakarta Metropolitan Region. In: Ginsburg, N., Koppel, B. und McGee, T.G. (Hrsg.): The Extended Metropolis Settlement Transition in Asia. Honolulu: University of Hawaii Press, 239-273
- EIU (The Economist Intelligence Unit) (1997): Indonesia. Country Report 3rd quarter 1997. London
- Far Eastern Economic Review (FEER), verschiedene Ausgaben 1991-1997
- Feldbauer, P., Husa, K., Pilz, E. und Stacher, I. (Hrsg.) (1997): Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Frankfurt am Main: Brandes & Apsel
- Firman, T. (1991): Some Thoughts on Urban Development Policy. In: The Indonesian Indicator 51, 17-22
- (1992): The spatial pattern of urban population growth in Java, 1980-1990. In: Migration and Urbanization in Asia and the Pacific, United Nations, Asian Population Studies Series Nr. 111, 36-44
 - (1996): Urban development in Bandung Metropolitan Region. A Transformation to a Desa-Kota region. In: TWPR 18, 1, 1-22
 - (1997): Land Conversion and Urban Development in the Northern Region of West Java, Indonesia. In: Urban Studies, vol. 34, 7, 1027-1046
- Giebels, L.J. (1983): Jabotabek: discussion paper for the workshop on Indonesian towns in Leiden, 25-27 Oct. 1983. Leiden
- (1986): Jabotabek - an Indonesian-Dutch concept on metropolitan planning of the Jakarta-region. In: The Indonesia City 117, 101-116. Dordrecht: Verhandelingen
- Habitat (United Nations Centre for Human Settlements) (1996): An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements 1996. Oxford: Oxford University Press

- Heintel, M. und Spreitzhofer, G. (1997): Nationalität, internationale Integration und globale Veränderungen am Beispiel Indonesien. In: *International* 5, 19-21. Wien
- (1998): Jakarta - Megastadt im Spannungsfeld nationaler Verhaftung und globaler Integration. In: *Asien* 66, 1, 5-22. Hamburg
- Henderson, J.V., Kuncoro, A. und Nasution, D. (1996): The Dynamics of Jabotabek Development. In: *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 32, 1, 71-95
- Hill, H. (1997): *Indonesia's Industrial Transformation*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies
- Hugo, G. et al. (1987): *The demographic dimension in Indonesian development*. Singapore: Oxford University Press
- Jakarta City Metropolitan Government (1995): *Jakarta. 50 Tahun Dalm Pengembangan Dan Penataan Kota. (Jakarta insight. Fifty years of city planning and development)*. Jakarta
- Jamieson, N. (1991): The Dispersed Metropolis in Asia: Attitudes and Trends in Java. In: Ginsburg, N., Koppel, B. und McGee, T.G. (Hrsg.): *The Extended Metropolis Settlement Transition in Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press, 275-297
- Jones, G.W. und Mamas, M. (1996): The Changing Employment Structure of the Extended Jakarta Metropolitan Region. In: *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 32, 1, 51-70
- Korff, R. (1996): Global and Local Spheres: The Diversity of Southeast Asian Urbanism. In: *Sojourn. Journal of Social Issues in Southeast Asia* 11, 1, 288-313
- Kusbiantoro, B.S. (1996): Transportation Problem in Rapidly New Town Development Area. In: *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* 21, 60-65
- Leaf, M.L. (Hrsg.) (1994): *Urbanisation in Southeast Asia: public policy and private initiative*. Centre for Southeast Asian Research, Vancouver: University of British Columbia
- McGee, T.G. (1995): Metrofitting the Emerging Mega-Urban Regions of ASEAN: An Overview. In: McGee, T.G. und Robinson, I.M. (1995): *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*. UBC Press, Vancouver: University of British Columbia, 3-26
- Pangestu, M. (1993): The Role of the State and Economic Development in Indonesia. In: *The Indonesian Quarterly* XXI, 3, 253-283
- Prabatmodjo, H. und Firman, T. (1996): Problems of Small Town Development in a Rapidly Growing Metropolitan Economy: The Case of Soreang, West Java. In: *Sojourn* 11, 2, 316-335

- Röll, W. (1979): Indonesien. Entwicklungsprobleme einer tropischen Inselwelt. Klett Länderprofile, Stuttgart
- Siswanto, A. (1996): Inner City Neighborhood Development and Community Participation. Bappenas - The World Bank strategies for a sustainable greater Jabotabek, Seminar, July 8-10, 1996. Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Dinas Tata Kota
- Soegijoko, B.T.S. (1995): Evolution of urban spatial form in Jabotabek region: Characteristics and its policy implications for regional development planning. Paper presented to the Cambridge Conference on Global City Regions: Their Evolution and Management 17-19 September 1995, Cambridge, MA
- (1996): Jabotabek and globalization. In: Yeung, Y. und Lo, F. (Hrsg.): Emerging world cities in Pacific Asia, S. 377-414. Tokyo-New York-Paris: United Nations University Press
- Soesastro, H. (1993): Foreign Direct Investment in Indonesia. In: The Indonesian Quarterly XXI, 3, 311-319
- Somantri, G.R. (1995): Migration within Cities. A Study of Socioeconomic Processes, Intra-City Migration and Grassroots Politics in Jakarta. Dissertation an der Fakultät für Soziologie der Universität Bielefeld
- Spreitzhofer, G. und Heintel, M. (1997): Jakarta: Der „Big Apple“ Südostasiens? In: Feldbauer et al. 1997: 151-175
- Sudarsono, J. (1996): Surviving Globalization. Indonesia and the World. Jakarta: The Jakarta Post
- Sukamdi (1996): Urbanization and the Structure of Urban Employment in Indonesia. In: Sojourn. Journal of Social Issues in Southeast Asia 11, 1, 52-75
- Tjiptoherijanto, P. (1996): Urbanisation and Urban Development in Indonesia. In: The Indonesian Quarterly XXIV, 1, Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, 6-14
- Webster, D. (1995): Mega-Urbanization in ASEAN: New Phenomenon or Transitional Phase to the „Los Angeles World City“? In: McGee, T.G. und Robinson, I.M. (1995): The Mega-Urban Regions of Southeast Asia. UBC Press, Vancouver: University of British Columbia, 27-41
- Yeremias, T.K und Mantra, B. (1988): Metropolitanization in Indonesia. In: Asean Population Programme. Population Studies Center, 1-66