

Megawachstum — Was ist der Preis?

Regional- und Stadtplanung in Südostasien: Anforderungen und Perspektiven

von Wilfried Gebhardt

Die Länder Südostasiens werden heute trotz Asienkrise wieder mit success stories neuer Industrieentwicklung verbunden. So wird der gesamte pazifische Raum oft als eine an Bedeutung gewinnende, riesige Wachstumsregion betrachtet. Diese makroökonomischen, auf quantitatives Wachstum ausgerichteten Aussagen greifen jedoch hinsichtlich einer ganzheitlichen Entwicklung zu kurz. Sie dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine Vielzahl der dortigen Länder und deren Teilräume mit vielfältigen Problemen erheblichen Ausmaßes belastet sind und nach wie vor ausgeprägte unterentwickelte Strukturen aufweisen. Die Dimension und insbesondere die Dynamik räumlicher Entwicklungsdisparitäten in Südostasien sowie die Rolle der städtischen Siedlungen im regionalen Entwicklungsprozess ergeben erhebliche Anforderungen an die politischen Systeme.

Demographische Dimension: Die Metropolisierung im Zeitraffer

Lebte noch vor 50 Jahren — weltweit — mit etwa 94 Millionen Menschen jeder 23. in einer Millionenstadt, so ist es gegenwärtig bei nahezu einer Milliarde Menschen bereits jeder Sechste. Doch während in der Mehrzahl der Industrieländer die Metropolisierung als kontinuierlicher, meist schon in das vorhergehende Jahrhundert zurückreichender Vorgang zu erkennen ist, hat dieser Prozess in den Ländern Südostasiens erst nach ihrer Unabhängigkeit, also später als 1940 eingesetzt: Während die metropolitane Bevölkerung in den Industrieländern in diesem Zeitraum bis heute nur um etwa das vierfache anwuchs, schnellte sie in Südostasien um etwa das 20-fache empor — in einer derart kurzen historischen Zeitspanne ein bislang einmaliger demographischer Vorgang. Die somit ungleich größere Dynamik erhält ihre wirkliche entwicklungspolitische Brisanz und damit regionalplanerische Herausforderung erst in den überaus gravierenden Folgewirkungen. Diese betreffen nicht nur die

Marginalisierung immer breiterer Bevölkerungsschichten, sondern ebenso die Konzentration von nahezu allen wichtigen Daseinsfunktionen in den Großstädten, insbesondere den Hauptstadtregionen. Davon wurden und werden die Planungsbehörden der Städte in den Ländern Südostasiens überrollt. Diese Überzentralisierung in den Metropolen war bereits in der oft Jahrhunderte währenden Kolonialepoche angelegt.

In Südostasien hatte das Wachstum der urbanen Bevölkerung seinen Höhepunkt in den achtziger Jahren mit einer Rate von 4,3 Prozent pro Jahr. Für den Zeitraum von 1990 bis 2010 wird sie auf 3,5 Prozent prognostiziert. In einigen Fällen lässt sich mittlerweile von *Megapolisierung* sprechen. Die UN definieren eine Megastadt als urbane Agglomeration mit einer Einwohnerzahl von acht Millionen und mehr sowie einer monozentrischen Struktur. Die Megastädte Südostasiens sind damit Bangkok, Jakarta und Manila, allesamt mit über acht Millionen Einwohnern. Beispielsweise dürften in Manila und dem metropolitenen Umland derzeit (2000) mehr als zehn Millionen Menschen leben. Nach Angaben des *National Statistics Office (NSO)* lag die

Wachstumsrate nach 4,88 Prozent in den sechziger und 4,1 Prozent in den siebziger, in den achtziger Jahren mit 2,98 Prozent deutlich über dem nationalen Durchschnittswert von 2,35 Prozent.

Damit ist die demographische Dimension der Metropolisierung angesprochen. Obgleich die Philippinen beispielsweise mit Cebu-City eine weitere Millionenstadt haben, ist die demographische Vormachtstellung von Manila mit der gut dreifachen Einwohnerzahl gegenüber den fünf nächstgroßen Städten zusammengekommen ungebrochen. Ähnliche demographische Strukturen gelten auch für Thailand (Bangkok und Chiang Mai) sowie Indonesien (Jakarta und Surabaya). Nach letzten Zählungen (1999) hat die Hauptstadt Hanoi rund drei Millionen und das wirtschaftliche Zentrum Vietnams, Saigon, etwa 4,5 Millionen Einwohner. Weitere Großstädte gibt es in diesem Staat nicht. Die sich schon seit lan-

Der Autor ist Geograph und hat mehrere Jahre als Experte für die Ländliche Entwicklung in den Philippinen, Indien und Tanzania gearbeitet. Gegenwärtig ist er Mitarbeiter im Asienhaus.

gem herausgebildete Dominanz der beiden zentralen Orte führt auch hier zu einem ausgeprägten regionalen Entwicklungsgefälle zwischen diesen Städten und der (großen) Mehrheit der übrigen Regionen des Landes.

Funktionale Dimension: Ihre polarisierende Wirkung

Das entscheidende metropolitane bzw. megapolitane Merkmal innerhalb eines Landes ist jedoch die gegenüber der demographischen Dominanz noch sehr viel ausgeprägtere (Über-) Konzentration ökonomischer, politisch-administrativer und kulturell-wissenschaftlicher Aktivitäten: Die funktionale Dimension. Demnach offenbart die Mehrzahl der genutzten Entwicklungsindikatoren, wie etwa die Konzentration des Finanzwesens, internationale Versicherungen, aber auch die Anzahl der Krankenhäuser und Bildungseinrichtungen, dass bislang die absoluten Vormachtstellungen von Bangkok, Jakarta und Manila sich auf einem hohen Niveau behaupten, ja ihre Stellung in einigen Bereichen sogar noch ausbauen konnten.

Die Metropolen in Südostasien fungieren im verknüpften Weltssystem als Knoten- und Konzentrationspunkte. Alarmierend aber ist die polarisierende Wirkung dieser Megastädte, die den Prozess für die Entwicklung in der Mehrzahl der Staaten behindert. Hier, innerhalb der Riesenstädte, finden die wirtschaftlichen und sozialen Unterschiede ihre extreme Ausprägung: In räumlich unmittelbarer Konzentration sind Einkommensdisparitäten der dort lebenden Menschen riesig. Nicht zu übersehen ist der Gegensatz zwischen den ausgedehnten und rasch anwachsenden Slum- und Squatterquartieren auf der einen und den ebenso rasch zunehmenden vollklimatisierten Luxusapartments, Nobelvillen der Multimillionäre aus Wirtschaft und Politik, der ständig wachsenden Zahl von Fünf-Sterne-Hotels, Shopping-Centers, Banken- und Versicherungshochhäusern auf der anderen Seite. Die durch Bebauung rasant zunehmenden Verdichtungen der Stadtkerne führen auch zur Sanierung und/oder totaler Vernichtung gewachsener historischer Stadtstruk-

turen. Mit der Zerstörung der Altstädte geht ein Stück gebaute Identität verloren. Die weitgehend auf die Hauptstädte Südostasiens beschränkten punktuellen Entwicklungen sind bis heute Realität. Von einer Polarisationsumkehr sind die Riesenstädte, insbesondere Manila, Jakarta und Bangkok noch weit entfernt.

Paradoxerweise sind die Probleme und deren Beseitigung mit regional-planerischen Instrumenten sowohl auf wirtschaftliches Wachstum zurückzuführen als auch auf dessen Fehlen. Sichtbares Wachstum, etwa durch die immer größer werdende »Skyline«, findet nahezu ausschließlich in der Metropole statt. Das Beispiel des philippinischen Staatshaushaltes, der dem des Stadtstaates Hamburg entspricht, verdeutlicht den geringen Umfang der zum erforderlichen Ausbau der technischen, sozialen und institutionellen Infrastruktur zur Verfügung stehenden Mittel. Dies wirkt sich als bedeutendes Hindernis beim Ausbau eines ausgewogeneren Zentrumsystems aus. Aufgrund der hohen Verschuldung sind die Möglichkeiten, sich die notwendigen Mittel auf den internationalen Finanzmärkten zu beschaffen, begrenzt.

Vor dem Hintergrund eines geringen Haushaltsbudgets ist es zunächst das Ziel der Regierungen, die Funktionsfähigkeit der Metropole aufrechtzuerhalten statt in noch wenig entwickelten Regionen zu investieren. Hierauf angesprochen stellte

Hermes G. Pelayo, leitender Mitarbeiter des *Department of Budget and Management* und langjähriges Regierungsmitglied in den Philippinen, die Frage: »Warum sollten wir im Bereich Bildung statt in die U.P. (*University of the Philippines*), die hervorragende Ergebnisse produziert, in eine peripher gelegene Universität investieren, die — wenn überhaupt — erst in einigen Jahren gute Arbeiten liefern kann?!«.

Regionale Disparitäten: Herausforderung an die Regionalplanung

In der Vergangenheit ist die Festlegung von Kriterien (Einkommen, Bevölkerungszahl, Fläche etc.) für die Mindestanforderungen an eine Stadt nicht immer beachtet worden, so dass die zentrale Bedeutung (City-Status) einer Stadt eher auf politische, historische oder kulturelle Überlegungen zurückzuführen ist. Die Hierarchie des Städtesystems in Südostasien ist daher sowohl hinsichtlich des Entwicklungsstands als auch der städtischen Funktionen und Ausstattung sehr heterogen und unausgewogen. Eine Ausnahme bildet Malaysia. Es verfügt über das am besten entwickelte Siedlungssystem in Südostasien und besitzt somit auch die beste Perspektive auf eine dauerhafte Entwicklung in den Regionen.

Die Dynamik dieses rasanten Wachstums der Riesenstädte in Süd-



Foto: W. Gebhardt

Seit Jahren vollständig erschlossene Wohngebiete im Umland von Manila — keiner nutzt sie: Die Entfernungen zum Arbeitsplatz im Zentrum sind viel zu groß.

ostasien steht in unmittelbarer kausaler Wechselwirkung mit dem Stadt-Land-Gefälle innerhalb der Staaten und ist hinlänglich bekannt. Drei Gründe machen den Abbau des regionalen Entwicklungsgefälles erforderlich:

Die ethisch-moralische Begründung: Allen Bewohnern eines Staates sind ausreichende Lebensbedingungen und ein annähernd gleiches Lebensniveau (Chancen-gleichheit) zu ermöglichen.

lungszentren Südostasiens nicht unbegrenzt mit einer Steigerung der Effizienz einhergehen, sondern dass ab einer bestimmten Größenordnung die negativen Nettoagglomerationseffekte, wie das Entstehen von Marginal-siedlungen, überwiegen. Da aber viele der Negativeffekte den Verursachern aus der Wirtschaft nicht angelastet werden, sondern als externe Kosten von der Allgemeinheit zu tragen sind, kommt dieser Konzentrationsprozess nicht nach marktwirt-

Planung und damit an das politische und administrative System der Regierungen südostasiatischer Länder. Dabei geht es nicht um die Maßnahmen, die ergriffen werden, um einen aufgeflammtten Regionalkonflikt einzudämmen (oft genug ist dies der Einsatz von Militär und Polizei), sondern um die Instrumente, die im Vorhinein zur Abmilderung des Entwicklungsgefälles und damit zur Vermeidung von Regionalkonflikten geschaffen wurden. In den meisten südostasiatischen Ländern werden diese Instrumente (etwa *housing schemes* mit *sites and service*-Ansatz, Förderung von rückständigen Regionen für die Industrieansiedlung, Dezentralisierung) im Rahmen der staatlichen Entwicklungsplanung eingesetzt.

Regionale Disparitäten: Die Folgewirkungen

Die häufig verheerenden Lebensbedingungen in den Megastädten sind durch Internationale Konferenzen der Vereinten Nationen, wie der über das Wohn- und Siedlungswesen »Habitat II« vom 3.-14. Juni 1996 in Istanbul wieder in den Mittelpunkt des aktuellen Interesses gerückt worden. Migration und die höhere Geburtenrate von Frauen innerhalb einkommensschwacher Haushalte führen zum überproportionalen Anwachsen der Slum- und Squatterbevölkerung. So vollzieht sich das Wachstum der sogenannten Elendsquartiere mit einer kaum vorstellbaren Dynamik. Beispielsweise ist die Bevölkerung von 1993 bis 1998 in einem an der Manila Bay gelegenen, lediglich 17 Hektar großen Aufschüttungsgebiet von Null auf über 45.000 Menschen gewachsen.

Das Problem »Wohnen« wird in erster Linie in den Squatter- und Slumsiedlungen transparent. Während sich die Wohnsituation vergleichsweise z.B. in Thailand und Malaysia sichtbar verbessert hat, ist sie in Indonesien bislang unverändert schlecht. In den Philippinen scheinen sich demgegenüber aufgrund des geringen Wirtschaftswachstums, der immer noch nicht überwundenen Asienkrise und eines bislang rapiden Bevölkerungsanstiegs die Probleme noch verschärft zu haben. Nach einer 1996 von der *Philippine Women's University* durchgeführten Studie sind



Jakarta: Wohnen direkt am Arbeitsplatz — Verkauf an Bahnpassagiere

Foto: W. Gebhardt

Die integrationspolitische Begründung: In den Ländern Südostasiens ist die Bevölkerung kulturell und ethnisch sehr heterogen zusammengesetzt. Es gibt viele bekannte Beispiele, wie leicht aus dieser Heterogenität im Zusammenhang mit regionalen Disparitäten im Entwicklungsstand zentrifugale Tendenzen entstehen können, die die politische Existenz eines Staates in Frage stellen können. Umso wichtiger ist vom Stand einer Zentralregierung und den meist oligarchischen Strukturen der Staaten die Forderung, die bestehende Heterogenität der Bevölkerung nicht durch Vernachlässigung der regionalen Unterschiede im Entwicklungsstand mit seinen Folgen zu verschärfen.

Die wirtschaftliche Begründung: Diese ist naturgemäß sehr komplex und kann nur mit Schwerpunkten behandelt werden. Deutlich scheint, dass die zunehmenden Konzentrationserscheinungen von Wirtschaft und Bevölkerung in den Bal-

schaftlichen Gesetzen von selbst zum Stillstand.

Auf der anderen Seite führt die Entvölkerung der peripheren Regionen zu einer Unterauslastung und einem Abzug der dort verfügbaren Ressourcen (»*brain drain*«). Insgesamt führt dieser Prozess zu einer Verlangsamung des potentiell möglichen Wachstums, so dass ein Gegensteuern dringend erforderlich erscheint. Damit stehen die staatlichen Stadt- und Regionalplaner vor der Aufgabe, in den Metropolen selbst durch eigentlich wachstumshemmende Maßnahmen (Zuzugsbeschränkungen, limitierte Lizenzierung etc.) für Entlastung zu sorgen und gleichzeitig in ländlichen Regionen (Landverteilung, Förderung der agraren Produktion und Schaffung von Absatzmärkten) Raum für die Absorbierung des umgeleiteten Potentials zu schaffen.

Die Problematik der regionalen Disparitäten und ihre Folgen stellt also erhebliche Anforderungen an die

ca. drei Viertel der dort erfassten Wohnbebauung Manilas ohne Genehmigung errichtet worden. Über 80 Prozent der zumeist illegal errichteten Wohneinheiten haben lediglich verzinkte Blechdächer und ausschließlich oder zum Teil Holzwände, ein Drittel besitzt keinen Wasseranschluss und WC. Etwa 40 Prozent der Haushalte bewohnen lediglich einen Raum, weitere 40 Prozent weisen zwei Räume auf. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei mehr als fünf Personen, nahezu vier davon bewohnen einen Raum.

Eine effiziente staatliche Gegensteuerung ist angesichts begrenzter finanzieller Möglichkeiten kaum denkbar. Einen öffentlichen Wohnungsbau gibt es für die Megastädte Südostasiens praktisch nicht, bzw. kann dieser das Heer der täglich in die Metropolen strömenden Migranten nicht absorbieren. Ebenso haben sich Umsiedlungen von Slum- und Squatterbewohnern oder beispielsweise Maßnahmen zur Schaffung von Siedlungsschwerpunkten im Rahmen des *Transmigrasi-Programms* in Indonesien bislang in weiten Teilen Südostasiens als wenig wirkungsvoll und eher als problematisch erwiesen. Solange in den neuen ausgewiesenen Wohngebieten und Siedlungsschwerpunkten im ländlichen Raum weder Arbeitsmöglichkeiten zu finden sind noch Einrichtungen zur Befriedigung der Grundbedürfnisse zur Verfügung gestellt werden, tendieren die Betroffenen zur Rückkehr in die Großstädte. Auch die öffentliche Bereitstellung von *low-cost housing-schemes* erscheint angesichts des rapiden Wachstums armer Bevölkerungsschichten und knapper Finanzmittel ineffektiv. Erfahrungen aus Ländern Südostasiens legen die Auffassung nahe, dass sich die staatliche Politik nicht auf die Errichtung von Wohnraum, sondern vielmehr auf die Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur und die Schaffung von Arbeitsmöglichkeiten konzentrieren sollte. Der Wohnungsbau selbst scheint sich durch Privat- und Eigeninitiative besser bewerkstelligen zu lassen. Die Kosten von Maßnahmen, die von der entsprechenden Bevölkerung getragen werden, sollten dem Einkommensniveau angepasst sein. Ein *sites-and-services-Ansatz* kommt daher zur Bewältigung der Problematik am ehesten in Betracht.

Zu den größten Problemen dieser Städte zählen allgegenwärtige Verkehrstaus. Die durchschnittliche Geschwindigkeit des Verkehrsflusses sank von über 20 km/h (1980) auf ca. acht km/h (1997). Besonders bei Regenfällen bricht der Verkehr nicht selten über Tage völlig zusammen. Mehrere Gründe sind dafür verantwortlich: So ist die Verkehrsfläche mit durchschnittlich über 400 Strassenkilometern in den Innenstadtbereichen, was nur knapp einem Anteil von etwa sieben Prozent der Verkehrs- an der Gesamtfläche der Städte entspricht,

nung entscheidet sich daher oft für das momentan höchstmögliche Wirtschaftswachstum und vernachlässigt den regionalen Ausgleich. Der zweite Grund liegt in der Struktur des Planungssystems. Es muss davon ausgegangen werden, dass in den meisten Ländern Südostasiens die Struktur des Planungssystems eher der latenten Interessenlage bestimmter Eliten als den Erfordernissen einer effektiven Regionalplanung entspricht. So ist zu fragen, ob die meist stark zentralistischen Entscheidungs- und Finanzierungsmechanismen in



Foto: W. Gebhardt

Low Cost Housing Schemes: Eigentlich für Bewohner der Elendsiedlungen — aufgrund deren hohen Schulden bieten sie nur Platz für die reichen Gläubiger

sehr klein (zum Vergleich: London 22, New York 24 Prozent). Außerdem ist schätzungsweise nur die Hälfte des Kraftfahrzeugbestandes in den metropoliten Kerngebieten registriert; bezieht man das Umland mit ein, dürften es mehr als zwei Drittel sein.

Regionalplanung: Die Wirklichkeit

Trotz aller proklamierten Zielen staatlicher Regionalplanung werden die vorhandenen Instrumente in der Praxis oft nicht zum Abbau des Entwicklungsgefälles eingesetzt. Die Resultate der oft mit großer Begeisterung durchgeführten Programme und Projekte sind dementsprechend gering. Ein Grund dafür liegt in einer (vermeintlichen) Konkurrenz der beiden oben genannten Ziele für die Stadt- und Regionalplanung. Die Pla-

Südostasiens sowie das stark differenzierte politische Gewicht der administrativen Einheiten (auch: Inseln) einem Ausgleich des Entwicklungsgefälles förderlich sind oder eher im Wege stehen.

Regionale Kooperation: ASEAN und seine Relevanz für die Regionalplanung

Die Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit im asiatisch-pazifischen Raum zeigt sich in der steigenden Zahl von Konferenzen der verschiedenen Organisationen und Foren, wobei neben politischer Kooperation und Sicherheitsfragen, z.B. im Rahmen des ASEAN-Regionalforums (ARF), die Ausweitung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen im Vordergrund steht.



Jakarta: Marginalisierte Freiflächen entlang der Flüsse — idealer Standort für das Entstehen wilder Siedlungen

Bei den bisherigen Kooperationsversuchen mit dem Ziel des Abbaus räumlicher Disparitäten innerhalb der Mitgliedsländer fällt auf, dass die Standorte der Gemeinschaftsunternehmen ausnahmslos in den jeweiligen Zentren bzw. bereits entwickelten Gebieten der involvierten Staaten lokalisiert sind. Die sechs bereits vorhandenen *ASEAN Industrial Joint Ventures (AIJV)* liegen allesamt in Hauptstadtnähe. Diese Form der wirtschaftlichen Kooperation leistet bislang keinen Beitrag zum regionalen Ausgleich in den beteiligten Staaten, vielmehr wird die Spitzenstellung der Metropolen bzw. der regionalen urbanen Zentren, die über einen Bedeutungsüberschuss gegenüber dem Umland verfügen, eher noch gefördert und ausgebaut, wie beispielsweise im bereits existierenden Wachstumsdreieck Singapore-Johor-Riau. Ähnliche Wirkungen könnte die Umsetzung eines Wachstumsdreiecks Bataan/Philippinen-Sabah/Ostmalaysia-Sulawesi/Indonesien entfalten, das im Rahmen der Konzeptionen von Wachstumszonen in der ASEAN erwogen wird. Die unmittelbare Nähe der ausgewiesenen Freihandelszone Bataan zu Manila dürfte das regionale Entwicklungsgefälle innerhalb der Philippinen eher verschärfen als mildern.

Die Förderung der Entwicklung des Umlandes, beispielsweise für den Süden der Hauptstadtregion Manila mit dem *CALABARZON-*

Projekt kann durchaus als erfolgreich betrachtet werden. Dabei folgte die Administration durch Infrastrukturmaßnahmen und die Ausweisung von Industrieparks der bereits eingesetzten Entwicklung und kam somit den vitalen privatwirtschaftlichen Interessen nach. Allerdings ist die Politik zur Entlastung der Hauptstadtregion selbst, eben das Verbot der Neuan siedlung von Industriebetrieben im Umkreis von 50 km um Metro Manila von 1973, als völliger Fehlschlag zu bezeichnen. Diese Regelung wurde eher durchbrochen als befolgt. Hinzu kommt, dass der Großteil staatlicher Infrastrukturinvestitionen und -projekte auf die Hauptstadtregion konzentriert blieb und so die peripheren Regionen vor allem aufgrund mangelnder Infrastrukturausstattung sowie fehlender Führungsvorteile zur politischen Entscheidungsgewalt keine eigenständigen wirtschaftlichen Entwicklungen zu entfalten vermochten.

Fazit und Perspektiven

Im Sinne einer problemorientierten Regional- und Stadtentwicklungsplanung muss sich die Analyse auf der nationalen Maßstabsebene auf die gravierenden Entwicklungsunterschiede, also die ungleichwertigen Lebensbedingungen der Bevölkerung in den verschiedenen Teilgebieten eines Landes konzentrieren. Insgesamt ist festzuhalten, dass etwaige Maß-

nahmen zum Abbau der regionalen Disparitäten langfristig nur dann erfolgreich sein können, wenn es den peripheren Gebieten ermöglicht wird, Anschluss an den Verstädterungsprozess zu finden.

Zur Sicherstellung einer eigenständigen Entwicklung ist demnach zu fragen, ob Größe, Funktion und Lage der Stadt im Raumsystem für die Bildung von Agglomerationsvorteilen genügen und ob ein ausreichend großes Hinterland existiert — konkreter: ob also eine Nachfrage vorhanden ist, die das regionale Entwicklungspotential entsprechend auslastet. Es lassen sich somit zwei sich ergänzende Typen der Regionalplanung unterscheiden, die mit unterschiedlichen Zielsetzungen und Instrumentarien arbeiten: Der Typ der Planung in *metropolitan-geprägten* Regionen sowie in *metropolitan-fernen* Regionen. Entscheidend sind die Wechselwirkungen von Wachstum und Funktionalität einer Stadt und der Entwicklung des Agrarsektors ihres Einzugsbereichs.

Zur Abschätzung von Regionalentwicklung und deren Planung als langfristig angelegter Prozess mit dem Ziel der Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen erscheint es zunächst sinnvoll, die Befriedigung der Grundbedürfnisse als Bewertungsmaßstab zugrunde zu legen. Dabei sind in erster Linie die Bereiche Ernährung, Gesundheit, Arbeit und Einkommen, Wohnen und Bildung bzw. Ausbildung zu betrachten. Im Besonderen muss die Armutsbekämpfung als die wesentliche Aufgabe der Regional- oder Entwicklungsplanung bzw. -politik gesehen werden, da zu geringe Einkommen und somit mangelnde Kaufkraft eine kardinale Ursache für die Entwicklungsprobleme darstellen. Mit solchen Bestrebungen einhergehend ist der Erhalt der natürlichen Ressourcen für zukünftige Generationen im Interesse der Bevölkerung sowohl der Entwicklungs- als auch der Industrieländer.

Foto: W. Gebhardt