

Legendäres Stauradio bei Atem raubender Entwicklung

Bangkok — Eine Stadt im Aufwind?

von Sabine Miehlau

In den letzten 200 Jahren unterlag Bangkok rasanten Umbrüchen und Veränderungen. Die Entwicklung von einem Fischerdorf in geographisch exzellenter Lage an der Mündung des Maenam Chao Phraya zur vitalen, pulsierenden Metropole und Hauptstadt des thailändischen Königreiches ist für manch einen Europäer nur mit atemberaubend zu beschreiben.

So wie häufig prophezeit, ist Bangkok im Jahre 2000 mit zwölf Millionen Einwohnern eine der 20 größten Städte der Welt. In der südostasiatischen Region entwickelt sich Bangkok mit seiner zentralen Lage vor allem im Rahmen wachsender politischer und wirtschaftlicher Integration, aber auch im Tourismusbereich mehr und mehr zur internationalen Drehscheibe. Und für das Königreich Thailand selbst gilt: Die Hauptstadt ist dominantes gesellschaftliches, ökonomisches, geistiges, kulturelles und vor allem politisches Entscheidungszentrum.

Hier befinden sich alle Ministerien, alle wichtigen Verwaltungs- und Planungsbehörden, selbst die 76 Provinzen werden von Bangkok aus verwaltet. Die Stadt ist für viele internationale Organisationen und Unternehmen erster Anlaufpunkt auf dem Weg in die südostasiatische Region, hier konzentrieren sich in wachsendem Maße Institutionen des internationalen Banken- und Finanzsektors. Im Vergleich zu anderen asiatischen Metropolen gehört Bangkok, dessen Bevölkerung ein hohes Pro-Kopf-Einkommen und einen hohen Alphabetisierungsgrad aufweisen, zu den modernen und reichen Metropolen.

Die seit Mitte der 80er Jahre boomende Industrialisierung, die dem Land jährlich zweistellige

Wachstumsraten bescherte, zog einen tiefgreifenden Strukturwandel mit einer bis dahin unbekanntenen Dynamik in fast allen Lebensbereichen nach sich. Starke bauliche und funktionale Umstrukturierung sowie eine explosionsartige Bautätigkeit waren sichtbare Zeichen für diesen strukturellen Wandel.

Struktureller Wandel: Schmerzliche Auswirkungen für untere Einkommenschichten

Die ökonomischen, sozialen und kulturellen Auswirkungen für die gesamte thailändische Gesellschaft sind jedoch wesentlich tiefgreifender, zum Teil auch sehr schmerzlich für untere Einkommenschichten, wie uns seit Beginn der sogenannten Asienkrise im Sommer 1997 deutlich vor Augen geführt wurde. Wachsende Disparitäten, gravierende Infrastruktur- und Umweltprobleme, das nach wie vor fehlende Gesamtkonzept für ein effizientes Massentransportsystem sind nur einige der wirklich dringlichen Probleme der Stadt, die es im Wachstumsrausch zu lösen gilt. Lösungsansätze sind um so schwieriger anzubieten, da Thailand kaum über finanzielle Mittel verfügt, um beispielsweise eventuelle Gesamtkonzeptionen für ein Massennahverkehrssystem in Bangkok umzusetzen.

In administrativer Hinsicht wird zwischen dem Gebiet der Bangkok Metropolitan Administration

(BMA), der Provinz Bangkok, und der Bangkok Metropolitan Region (BMR), der Großregion Bangkok, unterschieden. Zur Großregion Bangkok gehören unter anderem Nakhon Pathom, Nonthaburi, Pathum Tani und Samut Prakan. In den 80er Jahren wurden die administrativen Grenzen der BMA überschritten. Sie breiten sich nunmehr vor allem entlang wichtiger Verkehrsadern in die südlichen Provinzen wie Samut Prakan oder in den Norden nach Nonthaburi aus. Diese massive Expansion Bangkoks ist allerdings nicht nur auf die wirtschaftliche Entwicklung Thailands und der Region zurückzuführen, sondern auch vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung der Stadt und dem stark zentralisiert-hierarchischen Aufbau der thailändischen Gesellschaft zu verstehen.

Mitte des 19. Jahrhunderts unter der Herrschaft von Rama IV. und seiner Politik der Öffnung des Königreiches Thailand für westliche Einflüsse bildete ein weitverzweigtes System von sogenannten Khlongs das Hauptverkehrs- und Kommunikationsnetz. Das Leben spielte sich auf oder direkt am Wasser ab. Bereits Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts begann man im Stadtkern große Kanäle zuzuschütten und nach westlichem Vorbild in Straßen umzufunktionieren und damit den ursprünglichen Charakter des »Venedig des Ostens« zu zerstören. Mit dem Bau der Eisenbahn (1892 bis 1916) wurde die Verkehrsinfrastruktur von Bangkok weiter gestärkt und dadurch attraktiver gemacht.

Die Verfasserin ist Laoistin und Politologin und promoviert zur Zeit an der FU-Berlin zum Thema »Der Einfluß des Buddhismus auf die laotische Gesellschaft nach 1975«.

Entwicklung der Infrastruktur konnte mit Migrationsströmen nicht mithalten

Bis Ende der 40er Jahre blieb Bangkok eine überwiegend planmäßig gestaltete Stadt. In den 50er Jahren jedoch waren die staatlichen Planungsinstitutionen dem explosiven Bevölkerungszustrom aus den ländlichen Gebieten, der am wirtschaftlichen Aufschwung der sich entwickelnden Metropole teilhaben wollte, nicht mehr gewachsen. Bis zu diesem Zeitpunkt war Bangkok als Wohn- und Arbeitsstandort für die Landbevölkerung relativ unattraktiv. Auch im Vergleich zu anderen Entwicklungsländern hielt sich die Landflucht in Thailand noch in Grenzen, da die Landwirtschaft in den Provinzen nach wie vor viele Arbeitskräfte absorbierte. Trotzdem konnte die Infrastrukturentwicklung mit derartigen Migrationsströmen nicht mithalten. Zudem bescherte der Vietnamkrieg Bangkok in den 60er Jahren den Sprung vom nationalen zum internationalen Handels-, Geschäfts-, Kommunikations- und Dienstleistungszentrum, was sich in einer massiven Expansion der Stadt gen Osten, hier insbesondere entlang der New Petchburi und der Sukhumvit Road, widerspiegelte.

Ende der 80er Jahre ging man im Zuge des Ausbaus der Stadt als Handels- und Dienstleistungszentrum dazu über, auf den vormals großflächigen Wohnvierteln Hochhäuser zu bauen. Industriegebiete wurden in und direkt an Bangkok angesiedelt. Die intensive landwirtschaftliche Nutzung der Schwemmlandebene des Maenam Chao Phraya geht aufgrund der Nutzung des Bodens als Industrie- und Siedlungsfläche massiv zurück. Mangelnde Planung und Reglementierung sowie von Spekulation begleitete Erschließungs- und Ausbauaktivitäten führten dazu, dass sich die Bebauung großflächig auf fruchtbarstes Schwemmlandgebiet ausdehnte, das in Hinblick auf die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung in Bangkok eigentlich wichtig ist. Dieses Land wurde und

wird nunmehr überbaut, versiegelt und kontaminiert. Die große Nachfrage nach Büro-, Geschäfts- und gehobenem Wohnraum hat seit Ende der 80er Jahre dazu geführt, dass in räumlicher Nähe zu den Wirtschaftszentren moderne Hochhäuser errichtet wurden.

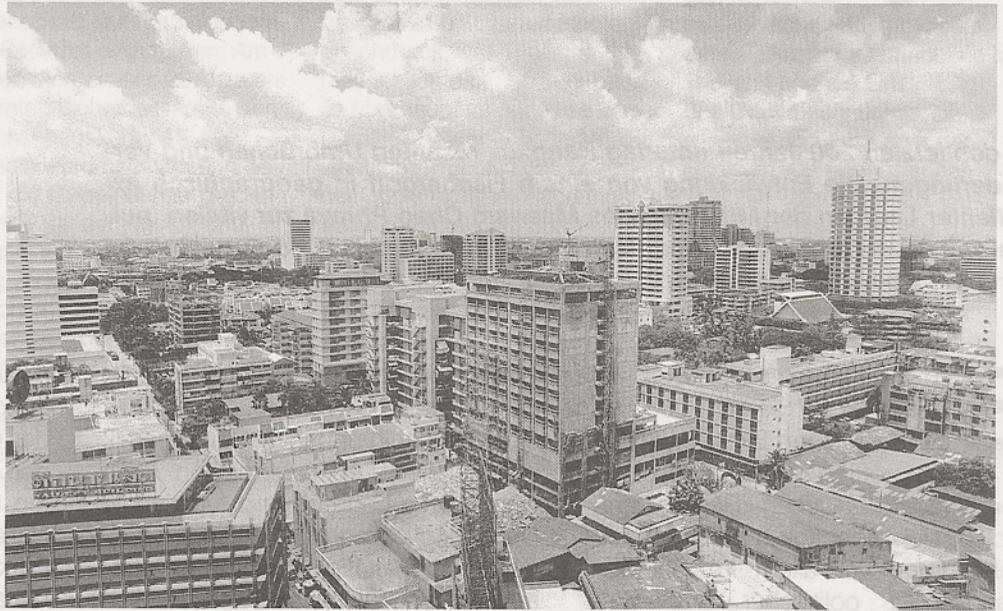


Foto: Hoppe

Bangkok baut auf.

Bis zum Beginn der sogenannten Asienkrise entstand mit der Konstruktion einer Unmenge von hauptsächlich luxuriösen Apartment-Hochhäusern (Condominiums) sowie Hochhäusern mit Geschäfts- oder Dienstleistungsnutzung ein Bereich hochverdichteter innerurbaner Konzentration. Denn parallel zur zunehmenden Ausweitung des tertiären Sektors nahm auch die Bereitstellung teurer Luxuswohnungen zu, da viele Geschäftsleute den schwierigen Verkehrsproblemen durch das Wohnen im Innenstadtbereich entgehen wollten. Viele dieser Gebäude entstanden zu Zeiten überhitzter Konjunkturerwicklung als Spekulationsobjekte und stehen nicht nur als Folge der Asienkrise leer. Diese Entwicklung zog unweigerlich eine grundlegende Veränderung der Bevölkerungsstruktur und des Sozialgefüges in diesen Bezirken nach sich. Gruppen mit hohem Einkommen verdrängten die bisherige Bevölkerung der mittleren Einkommensschichten an die Peripherie der Stadt, was für diese Bevölkerungsgruppen, die sowieso über ein geringeres Einkommen verfügten, nun auch noch erhebliche verkehrsbedingte Nachteile bedeutete.

Keine Slums, aber Marginalsiedlungen wachsen ständig

In diesem Zusammenhang soll darauf verwiesen werden, dass es in Bangkok nicht die für solche Megastädte in Entwicklungsländern

vergleichsweise üblichen Slums und Elendsviertel gibt. Illegale Landnahme ist hier sehr selten. Ein Großteil des Landes, auf dem sich Bevölkerungsschichten ohne oder mit sehr wenig Einkommen in provisorischer Bausubstanz niedergelassen haben, liegt in privater Hand und ist nicht oder nur teilerschlossen. Trotz hoher Dichte und weit unterhalb des üblichen Standards liegende Wohn- und Lebensbedingungen existieren in diesen Wohngegenden von Bangkok starke, oft sehr komplizierte soziale und auch familiäre Netze, Nachbarschaftsgruppen mit Kredit- und Siedlungsgenossenschaften, die zumindest das Minimum zum Überleben sichern. Damit ist jedoch die unsichere Wohn-, Aufenthalts- und Arbeitssituation nicht behoben.

Seit Beginn der Asienkrise, deren Folgen vor allem für diese Einkommensgruppen fatal sind, wachsen Bangkoks Marginalsiedlungen. Viele Mitglieder der ehemals mittleren Einkommen mußten aufgrund des Verlustes ihrer Einkommensquelle ihr oft auf Kreditzahlung erworbenes Wohneigentum oder auch einfach nur ihre Mietwohnung verlassen, da sie entweder die Raten oder die Miete

nicht zahlen konnten. Hier hat es sich die Regierung von Chuan Leekpai seit Ausbruch der Asienkrise zur Aufgabe gemacht, gezielte Maßnahmen zur öffentlichen Unterstützung zu entwickeln, beispielsweise eine gewisse Mindestabsicherung durch langfristige, günstige Kredite.

Nutzungspläne für koordinierte Großprojekte fehlen

Mangels verbindlicher Flächennutzungs- und Strukturvorhaben können koordinierte Großvorhaben wie die Konzeption von entlastenden, unabhängigen Satellitenstädten im Großraum Bangkok staatlicherseits nicht konzipiert, finanziert oder realisiert werden. Impulse gehen daher vornehmlich von großen Infrastrukturprojekten aus. In räumlicher Nähe entstehen dann — auch das finanziert von privaten Investorengruppen — Dienstleistungs-, Versorgungs- und Industrieflächen neben reinen Wohnsiedlungen. Daher liegen großflächige Wohnsiedlungen in der Regel an den Ausfallstraßen dicht neben Industrie-, Agrar- und Aquakulturflächen. Der wachsenden Mittelschicht wird vornehmlich von Privatinvestoren das Häuschen im Grünen oder die Eigentumswohnung inklusive Freizeitangebot in Form von Tennis und

Golfplätzen in unmittelbarer Nähe angeboten. Knackpunkt des Angebotes: Diese zumeist auf dem Reißbrett geplanten Siedlungen erfordern hohen Fahraufwand.

Wer kennt nicht das legendäre Stauradio in Bangkok, ein Sender, bei dem sich alles nur um »Stau« dreht, oder die rasenden Hebammen auf ihren Motorrädern, die wieder einmal einem Kind auf die Welt helfen müssen, da die Mutter nicht rechtzeitig im Krankenhaus ankommen konnte. Wer kennt nicht die Werbung für Autos mit einer aufwendigen, Wohnzimmer-ähnlichen Ausstattung und ausklappbaren Tischen, damit die Kinder auf dem täglichen Weg nach Hause bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 14 Stundenkilometern ihre Schularbeiten erledigen können. Auch die im Auto eingebaute Toilette ist ein Renner, denn die menschlichen Bedürfnisse stellen sich zwar in irgendeiner Weise auf Stau ein, aber ein 24-Stunden-Stau ist nicht zu bewältigen. Hochrechnungen beziffern die volkswirtschaftlichen Verluste, die durch Wartezeiten, Verspätungen und Terminausfälle entstehen, auf täglich fast eine Million DM. Trotz großer Verkehrsinfrastrukturprojekte in den letzten Jahren, die im übrigen vor allem großen deutschen Unternehmen zu verdanken sind und die auch eine gewisse Entspannung gebracht ha-

ben, ist die Verkehrssituation in Bangkok immer noch kritisch. Im übrigen ist ein positives Moment der Asienkrise, dass viele Bewohner Bangkoks aufgrund ihrer finanziellen Situation auf ihr Auto verzichten müssen. Man kann jedoch davon ausgehen, dass bei Erholung der Wirtschaft und daraus resultierender wachsender Kaufkraft der Run auf das eigene Auto, das einen hohen Imagewert in Thailand besitzt, wieder steigen wird.

Infolge mangelnder Planung und Abstimmung ist das Netzwerk der Zubringerstraßen zu den großen Hauptverkehrsadern nur spärlich ausgebaut, viele Projekte sind unvollendet geblieben. Wirksame Verkehrsentslastung wäre beispielsweise durch die drastische Einschränkung der Zulassungen von Privatfahrzeugen bei gleichzeitiger Errichtung eines alle Bevölkerungsschichten ansprechendem Massenverkehrssystems sowie eines verbesserten Verkehrsmanagements, wie automatische Ampelschaltung, aufeinander abgestimmte Straßenhierarchien etc., zu erreichen. Langfristig ist die Förderung einer polyzentrischen Struktur der Stadtentwicklung und der Schaffung einer allein verantwortlichen Planungsbehörde mit entsprechendem Budget und Kompetenzen ein weiteres probates Mittel. Problematisch ist auch die finanzielle Situation Thailands. Große Infrastrukturprojekte, deren Planung und Ausführung

können nur von privater Hand ausgeführt werden. Die Interessen privater Investoren und deren Umsetzung können von den staatlichen Planungsbehörden kaum beeinflusst, viel weniger noch kontrolliert werden. Stadtentwicklungs- und Planungsvorhaben werden demnach vom Markt gesteuert, in Folge dessen beispielsweise das Transportsystem nur von zahlungskräftigen Kunden nutzbar ist. Diese wiederum können sich normalerweise ihr eigenes Auto leisten und greifen, nicht zuletzt aus Imagegründen, auch darauf zurück.



Der Hauptbahnhof eines regionalen Handels- und Dienstleistungszentrums

aus: Bangkok — City on the Move, Ausstellungskatalog, 1998



Unten das Problem, oben die Lösung

aus: Bangkok — City on the Move

Bemühungen staatlicher Behörden werden nur halbherzig realisiert

Die flächenmäßige Ausdehnung Bangkoks erfolgte in den letzten Jahrzehnten weitestgehend ohne steuernde Lenkung. Nach wie vor unkontrolliert ist das Bevölkerungswachstum der Stadt, dessen treibende Kraft weiterhin die Zuwanderung bildet. (Die Geburtenrate weist in der Stadt einen niedrigeren Wert als in den anderen Städten auf.) So verselbständigte sich die rasante Entwicklungsdynamik und machte Planung schier unmöglich. Bemühungen staatlicher Behörden, die urbane Entwicklung innerhalb des Gebietes der *Bangkok Metropolitan Administration* zu steuern, sind bis heute, wenn überhaupt, nur halbherzig realisiert worden. Hier wurden vor allem dezentralisierungspolitische Ziele und Strategien, das heißt, welche Bereiche der Administration, der Infrastrukturentwicklung und der Verteilung wirtschaftsbezogener Standorte einbezogen werden, ausgearbeitet, jedoch nicht umgesetzt. Der Teil der Bevölkerung, der außerhalb der *BMA* und *BMR* lebt, ist kaum in politische Entscheidungen in den jeweiligen Provinzen, geschweige denn auf nationaler Ebene einbezogen. Hier bergen die sich ausweitenden demokratischen Mitbestimmungsstrukturen ein neues Potential und werden mit Sicherheit eine gewisse Eigendynamik entwickeln.

Seitens des *Board of Investment* (B.O.I.) gibt es starke Bestrebungen, durch steuerliche Anreize und andere förderungspolitische Maßnahmen Unternehmen aus der *BMA* und *BMR* heraus in andere Provinzen zu bewegen. Hier ist jedoch zu beachten, dass selbst bei attraktiven Förderungsmaßnahmen und Anreizen die Bedingungen der Gebiete außerhalb der *BMA* und *BMR* (beispielsweise die Verkehrsinfra-

struktur) wesentlich uninteressanter für Unternehmen sind. Dies gilt insbesondere für ausländische Unternehmen, die neu auf den thailändischen Markt drängen. Die Ansiedlung und Umlenkung von Unternehmen in Industriegebiete im Osten in Bereiche des *Eastern Seaboard* erweisen sich als eine effektive Maßnahme der Dezentralisierungsversuche der thailändischen Regierung und ihres B.O.I. Allerdings wird hier die Vorrangstellung Bangkoks weiter gestärkt, da sich dieses Gebiet letztlich auch nur 100-150 Kilometer von Bangkok entfernt befindet.

Das Verhältnis der Bewohner von Bangkok zu ihrer Stadt ist mehr als ambivalent. Trotz unzureichender Verkehrsinfrastruktur, hoher Kosten für Wohnen und Transport oder auch teilweise katastrophalen Umweltbedingungen übt Bangkok eine extreme Sogwirkung aus. Thailänder, die über die finanziellen Möglichkeiten verfügen, suchen sich zwar einen Zweitwohnsitz, bevorzugt im Norden des Landes, aber Erstwohnsitz muß Bangkok sein, denn da spielt sich das gesellschaftliche Leben ab, befindet sich das wirtschaftliche Herz des Landes.

Man kann davon ausgehen, dass die thailändische Regierung die Asienkrise als eine Chance sieht, die Mitbestimmung der Bevölkerung bei der Gestaltung von Lösungen der dargestellten grundlegenden Probleme auszuweiten und sie in ihren Bemühungen bei der Dezentralisierung der Entscheidungsebenen mitwirken zu lassen.

Es bleibt die Hoffnung, was erheblich von der zukünftigen Stadt- und Verkehrsentwicklung abhängen wird, dass die Stadt vielleicht wieder ihrem ursprünglichen Namen gerecht werden kann:

Krung Tep — Stadt der Engel, *Burirom* — die glückliche Stadt, *Udomratchanivemahasthan* — geweihte Stadt der riesigen Paläste, die dem Paradies ähnelt, *Visnukarmprasit* — und gebaut von Gott Vishnu ...

Bangkok — City on the Move Umwelt und Stadtentwicklung

Fotoausstellung der Südostasien
Informationsstelle vom 5. Mai bis zum 16. Juni
im Asienhaus Essen

Die von der Königlich Thailändischen Botschaft ausgeliehene Ausstellung zeigt die Bemühungen der Metropole Bangkok, die durch das stetig anwachsende Verkehrsaufkommen entstandenen Probleme in den Griff zu bekommen. Stadtplanerische Eingriffe wie die Errichtung eines funktionsfähigen öffentlichen Nahverkehrssystems und der Bau von Hochstraßen sollen eine Verbesserung der Lebensqualität und der Umweltsituation in Bangkok bewirken.

Die verschiedenen Phasen der Stadt- und Verkehrsplanung werden vorgestellt und erklärt. Auf der Eröffnungsveranstaltung am 5. Mai 2000 um 19 Uhr im Asienhaus Essen werden Sabine Miehlau von der thailändischen Botschaft und ein Verkehrsexperte zu Wort kommen.

Asienhaus, Bullmannaue 11, 45327 Essen,
Tel. 0201/83038-18

struktur) wesentlich uninteressanter für Unternehmen sind. Dies gilt insbesondere für ausländische Unternehmen, die neu auf den thailändischen Markt drängen. Die Ansiedlung