

Pacific News

**NACHRICHTEN - MITTEILUNGEN - HINTERGRÜNDE
AUS DEM PAZIFISCHEN RAUM**

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PAZIFISCHE STUDIEN E.V.



Indonesien

Die heutige Krisensituation und deren Hintergründe

- Drei-Schluchten-Projekt in China**
- Tourismusentwicklung in Vietnam**
- Hong Kongs neuer Airport**
- Megastädte im pazifischen Asien**

Webtips

IMPRESSUM

Herausgeber der Pacific News:

Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA)

c/o Geographisches Institut

Goldschmidtstr. 5

D-37077 Göttingen.

Email: apsa@mail.uni-geog.gwdg.de

Vorstand:

Prof. Dr. W. Kreisel

Dr. C. Fensterseifer

Dr. F. Dickmann

Redaktion:

P. Blazek (V.i.S.d.P.)

H.O. Franken

Layout:

M. Waibel

P. Blazek

H.O. Franken

Heftung:

Nadine Bungenstock

Nadine Grabenheinrich

Heike Hildenbrand

*Mit freundlicher Unterstützung der
Northeim Touristik*

Tel: 0551-398022

Fax: 0551-398055

Email: apsa@uggg05.uni-geog.gwdg.de

Die einzelnen Beiträge spiegeln nicht immer die Meinung der APSA wieder



**Redaktionsschluß für die
nächste Ausgabe**

15.12.1998

Senden Sie Kommentare und kritische Stellungnahmen sowie Artikel an:

Olaf Franken

olaf.franken@post.rwth-aachen.de

oder:

Paul Blazek

paul.blazek@post.rwth-aachen.de

bzw. an die **APSA**

(siehe Impressum)

Die heutige Krisensituation Indonesiens und deren Hintergründe

Christiane Heinen & Daniela Kussberger

Schon vor Monaten gingen auf der dicht bevölkerten Insel Java die Einwohner zu Hunderten auf die Straße, um gegen das indonesische Regime zu protestieren, an dessen Spitze 32 Jahre lang der autokratisch herrschende Präsident SUHARTO stand.

Der Stein geriet durch den Ausbruch der asiatischen Währungs- und Finanzkrise vor gut einem Jahr ins Rollen. Die Preise für Lebensmittel stiegen schlagartig an. Nach dem vom Internationalen Währungsfonds (IWF) geforderten Wegfall staatlicher Subventionen, konnten sich nur noch wenige Indonesier Benzin, Kochöl oder Strom leisten. Vor wenigen Monaten kosteten etwa 400 Gramm Milchpulver 7.000 Rupiah, heute muß man mit rund 18.000 Rupiah (3 DM) rechnen. Der gesetzliche Mindestlohn beträgt derzeit rund 1,50 DM am Tag. Die Inflation ruinierte den Mittelstand, der sich in den letzten Jahren des ungebrochenen Wirtschaftswachstums erst gebildet hatte.

Verzweifelte Menschen stürmten und plünderten Läden, die den unbeliebten Chinesen gehören, welche von den Indonesiern für die jüngsten Preiserhöhungen verantwortlich gemacht werden. Sie gelten als Günstlinge des SUHARTO Regimes. Nicht nur Studenten forderten in energischen Protestmärschen den Rücktritt des 76-jährigen Patriarchen, sondern auch Mitglieder anderer Bevölkerungsgruppen, religiöse Führer und Ex-Minister schlossen sich den Kundgebungen an. Rufe wie „Turunkan SUHARTO“ (Nieder mit SUHARTO) wurden immer lauter. Seit Polizisten Mitte

Mai sechs Studenten einer privaten Universität während eines Protests erschossen hatten, nahmen blutige Ausschreitungen zwischen Militär und Demonstranten ihren Lauf.

Die Geschichte scheint sich im größten muslimischen Staat der Welt zu wiederholen: die innenpolitische Krise in den 60er Jahren, welche ähnlich wie heute durch die sich verschlechternde wirtschaftliche Situation, aber auch durch politische Machtkämpfe zwischen Parteien und Militär und durch den verstärkten Einfluß der kommunistischen Partei Indonesiens (PKI) ausgelöst wurde, endete am 30.9.1965 mit einem angeblichen kommunistischen Putschversuch, der durch General SUHARTO blutig niedergeschlagen wurde. Nachdem am 11.3.1966 in Jakarta und anderen Städten große Demonstrationen gegen den Staatspräsidenten stattfanden, zwang die militärische Führung SUKARNO, seine Machtbefugnisse an SUHARTO abzugeben.

Am 27.3.1968 trat SUHARTO seine erste 5-jährige Amtszeit als Staatspräsident des Inselstaates an. Suhartos Führung war durch die *Pancasila*, eine 5 Punkte Staatsphilosophie, geprägt. Immerhin war es ihm gelungen, die ökonomische Krise in den Griff zu bekommen und durch kontrollierte ausländische Investitionen die Wirtschaft anzukurbeln. Ebenfalls konnten die Probleme der Infrastruktur verbessert werden. Es war eine Politik der *Neuen Ordnung*, die auf der Grundlage von 5-Jahresplänen (*Repelita*) sektorale und regionale Entwicklungsprogramme vor-

sah. Unter Suharto fand eine Konsolidierung der staatlich-politischen und sozio-ökonomischen Entwicklungen statt.

Sein Regime war durch liberale Wirtschaftspolitik, aber auch durch Unterdrückung jeder linksgerichteten Opposition gekennzeichnet. Er war außerdem daran interessiert, die politische Entscheidungsmacht aus Parlament und Regierung in die Hände einer kleinen Gruppe von Armeeeoffiziere zu legen.

Schon seit Jahren machte sich in der Bevölkerung Unmut über Korruption und Vetternwirtschaft breit, für die vor allem auch der Suharto-Clan bekannt ist. In keiner Lebenslage können die Indonesier das „Reich der SUHARTO-Firmen“ umgehen. Tien, die 1996 verstorbene Ehefrau SUHARTOS nannte man auch „Madame 10 %“, weil sie ihre Hand überall aufhielt - ihren Kindern Tutut, Tommy, Bambang, Titiek, Mamiék und Sigit hat sie einen ausgeprägten Geschäftssinn mitgegeben. So wird das Vermögen der SUHARTOS nach Angaben von Transparency International (TI) auf bis zu 30 Mrd. Dollar geschätzt.

Auch die Durchführung von diversen staatlichen Projekten und Entwicklungsplänen, die die totalitäre Art der Machtausübung der Regierung SUHARTOS zum Ausdruck brachten, gingen zu meist auf Kosten der Bevölkerung. Besonders in Bezug auf Menschenrechtsverletzungen, insbesondere auf Ost-Timor, erfuhr der Staat vehemente Kritik von ausländischer Seite.

So ist zum Beispiel ‚*Transmigrasi*‘ seit den siebziger Jahren das größte staatlich organisierte Umsiedlungsprojekt der Welt, welches die überwiegend sozialen Probleme speziell auf der Insel Java zu lösen versucht. Millionen Menschen sollen in weniger stark bevölkerte Gebiete umgesiedelt werden und die Erschließung und Entwicklung bislang ungenutzter Regionen des riesigen Inselreichs soll vorangetrieben werden. Man versuchte somit durch ‚Javanisierung‘ und Unterdrückung der Völker der Außeninseln Kontrolle über das Land auszuüben. Das Transmigrasiprojekt hat speziell von westlicher Seite umfangreiche Proteste erfahren.

Ähnlich verhält es sich mit unangepaßten Großprojekten im Fremdenverkehrssektor, wie beispielsweise das in jüngster Zeit anvisierte *Bali Nirwana Resort*. Hierbei handelt es sich um den Bau einer Wohn- und Freizeitanlage mit Golfplatz in unmittelbarer Nähe des Tempels von Tanah Lot auf Bali. Das für das Resort ausgesuchte Gebiet umfaßt bedeutende Reisan-baugebiete; die betroffenen Bauern mußten unter dem Druck von Regierungsstellen ihr Land zu nicht adäquaten Preisen verkaufen und somit wurde ihnen ihre Existenzgrundlage entzogen. Dieses Projekt hat massive Kritik erfahren, sowohl in kulturell-religiöser Hinsicht, als auch in ökologischer. Da Heiligtümer nicht durch profane Gebäude überragt werden dürfen, würde ein sakraler Ort entweiht. Der Protest der balinesischen Bevölkerung kam durch Demonstrationen vor dem Regionalparlament zum Ausdruck, die allerdings von der Polizei blutig niedergeschlagen wurden. Letztendlich konnten doch noch

kleine Zugeständnisse erzielt werden.

Anstatt horrenden Summen in teilweise unangepaßte Großprojekte zu investieren, könnte das Geld sinnvollerweise für Entwicklungsprojekte zu Gunsten der Bevölkerung genutzt werden.

Seit nun als Folge der Wirtschaftskrise wieder etwa die Hälfte der 202 Mio. Indonesier unterhalb der Armutsgrenze (auf dem Stand von 1970) leben muß, ging die breite Masse des Volkes auf die Straßen, um das Abtreten des dienstältesten Diktators Asiens zu fordern. Durch Druck der ihm bislang stets treuen Parlamentarier und des mächtigen Militärs verkündete dieser am 21.05.98 schließlich seinen schon längst überfälligen Rücktritt. Reaktionen aus dem In- und Ausland begrüßten und würdigten den friedlichen Machtwechsel.

Bacharuddin Jusuf HABIBIE, seit Jahrzehnten Suhartos treuester Gefolgsmann, ist nun sein Amtsnachfolger. Der an der RWTH Aachen ausgebildete und promovierte Flugzeugingenieur arbeitete sich im deutschen Rüstungskonzern Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) im Management ganz nach oben. Seit 1978 versuchte er als Minister für Technologie und Forschung die indonesische Flugzeug-industrie aufzubauen.

Der ehrgeizige HABIBIE versprach, mit Vetternwirtschaft und Korruption aufzuräumen und kündigte totale Reformen in Politik, Wirtschaft und Justiz an. Deshalb könnten die angekündigten freien Wahlen eine Chance für Indonesiens Bevölkerung sein, nach 40 Jahren zum ersten Mal zwischen mehreren Kandidaten zu entscheiden. Das Problem liegt

allerdings im fehlenden politischen Bewußtsein der meisten Indonesier, das sich im Laufe der Zeit noch entwickeln muß.

Dennoch sehen viele Oppositionelle HABIBIE mit Skepsis. Da sich auch HABIBIE im Laufe seiner Amtszeit einen Ruf als Freund teurer Mammutprojekte geschaffen und seine Visionen auf Kosten dringlicherer Entwicklungsprojekte durchgesetzt hat, muß er seine Unabhängigkeit von Suharto noch unter Beweis stellen. Obwohl dieser betonte, sein Nachfolger werde die volle Amtszeit bis 2003 ausschöpfen, sehen viele in HABIBIE nur einen Übergangspräsidenten.

So zeigt sich die politische Lage in Indonesien noch nicht vollkommen entschärft. Vor dem Parlament lagern Studenten mit Transparenten gegen HABIBIE - Muslimführer AMIEN RAIS fordert, daß der ehemalige Diktator vor Gericht für das eingestehen müßte, was er dem Volke angetan hat.

Quellen:

- Aachener Nachrichten (AN)*, 54. Jahrg., Nr. 113, 16.05.1998, S. 2.
AN, 54. Jahrg., Nr. 117, 22.5.1998, S. 1/2.
 ‚Das Zittern des Bambus‘, *Spiegel* Nr. 22, 25.5.1998, S. 136-140.
 ‚Der sterbende Elefant‘, *Spiegel* Nr. 21, 18.5.1998, S. 166-169.
 ‚Suhartos Republik‘, Internet: <http://wiwiss.tu-belin.de/cippage/~4722/history/nation.3.htm> (Stand vom 21.5.1998)
 RIELÄNDER, K. (u.a.), *Wem gehört Bali?*, in: *Vehement (Hrsg.), Tourismus und ‚Dritte Welt‘*, Standpunkte 1/96, S. 15-18.

Stichwort: Indonesien-Krise

Die Chronologie der Ereignisse

zusammengestellt von Paul Blazek

Juli 1997	Der kräftige Wertverlust des thailändischen Baht löst einen Sturzflug der indonesischen Rupiah aus.
8. Oktober 97	Indonesien bittet den Internationalen Währungsfond um Hilfe.
31. Oktober 97	Erstes Hilfspaket durch IWF angekündigt. Insgesamt 23 Mrd. US \$ sollen Indonesien die Bewältigung der Finanzkrise ermöglichen. Im Gegenzug müssen Auflagen akzeptiert werden (Senkung der Importzölle, Abbau der Exporthemmnisse, Privatisierung staatlicher Unternehmen)
5. November 97	IWF genehmigt einen 10 Mrd. US \$ „Bereitschaftskredit“ als Teil des internationalen Hilfspaketes
8. Januar 98	Der „schwarze Donnerstag“. Der Wert der indonesischen Rupiah stürzt dramatisch auf 11.000 pro 1 US \$. Panische Nahrungskäufe der Bevölkerung sind die Folge.
15. Januar 98	Indonesien erreicht zweites Abkommen mit dem IWF. Rupiah verliert weiter massiv an Wert.
21. Januar 98	Staatschef Suharto benennt Bacharuddin Jusuf Habibie als Kandidaten für das Amt des Vize-Präsidenten. Rupiah fällt auf 16.000.
7. März 98	IWF friert 3 Mrd. US \$ des Hilfspaketes wegen indonesischer Parlamentswahlen ein.
10. März 98	Suharto läßt sich zu seiner siebten 5jährigen Amtsperiode als Präsident wählen.
8. April 98	Drittes Abkommen mit dem IWF. Stärkere Erfüllung der Auflagen als Bedingung für weitere internationale Hilfe.
4. Mai 98	Die indonesische Regierung kündigt massive Preissteigerungen bei Benzin, Strom und Kochöl an. Unruhen und Demonstrationen sind die Folge.
12. Mai 98	Sechs Tote und Dutzende Verletzte bei Studentenkrawallen.
13. Mai 98	Indonesien droht ein Bürgerkrieg
14. Mai 98	Schwere Unruhen und Proteste in Jakarta fordern geschätzte 1.180 Tote.
15. Mai 98	Ausländische Unternehmen, Botschaften, IWF, Weltbank beginnen mit der Evakuation ihrer Mitarbeiter aus Indonesien.
16. Mai 98	Suharto kündigt einen Umbau seines Kabinetts an. Der durch die Unruhen in Jakarta entstandene Sachschaden wird auf mindestens 400 Mio. DM geschätzt. Fast 5000 Gebäude sind beschädigt worden.
19. Mai 98	Suharto ruft einen Reformrat ein, der neue Rahmenbedingungen für Parlamentswahlen schaffen soll. Rupiah erholt sich von 17.000 auf 12.500. Mehrere tausend Studenten besetzen die Parlamentsgebäude.
20. Mai 98	14 Minister aus Suhartos Kabinett verkünden ihren Rücktritt. Massendemonstrationen werden von den Oppositions- und Studentenfürhern abgesagt, dafür wird Suhartos Abdankung ultimativ bis zum 22. Mai gefordert. Rupiah notiert stärker (11.200).
21. Mai 98	Suharto tritt zurück. Habibie wird unmittelbar als neuer Präsident vereidigt. Verteidigungsminister General Wiranto sichert Habibie die Unterstützung des Militärs zu.
22. Mai 98	Habibie stellt sein „Kabinett für Reformen und Entwicklung“ vor. Die größten Günstlinge Suhartos verlieren ihre Posten. Suhartos Schwiegersohn General Prabowo Subianto wird aus seiner strategischen Militärposition entfernt.
23. Mai 98	Die Oppositionsführer reagieren zufrieden, fordern aber vehement Neuwahlen. Die Besetzung des Parlaments wird friedlich aufgelöst.
25. Mai 98	Habibie verspricht Neuwahlen, sobald neue Wahlgesetze geschaffen sind, und kündigt die Unabhängigkeit der nationalen Zentralbank sowie weitgehende wirtschaftspolitische Reformen an.
26. Mai 98	Neue Gespräche mit dem IWF um Freisetzung der eingefrorenen Mittel. Die Lage in Indonesien stabilisiert. Mitarbeiter ausländischer Unternehmen kehren zurück und nehmen ihre Arbeit wieder auf.
27. Mai 98	Habibie legt Neuwahlen für das Jahr 1999 fest und sagt Korruption und Nepotismus den Kampf an.
10. Juli 98	Durch die Abschaffung des Ältestenrates der regierenden Golkar-Partei verliert Suharto sein letztes Amt (Vorsitzender). Alle bisherigen Reformschritte haben das Investorenvertrauen für Indonesien nicht zurückgewinnen können. Der Wert der Rupiah ist wieder auf 15.000 gefallen.

Quellen: Weltbank, IWF, Die Welt, Die Zeit, FAZ, BZ, AZ, Der Spiegel

Das „Drei-Schluchten-Projekt“ in China - Hochwasserschutz für 30 Millionen Menschen

Georg Franken

Das „Drei-Schluchten-Projekt“ am Jangste-Fluß gehört sicherlich zu den umstrittensten Bauvorhaben in China. Zwar begann man bereits in den 50er Jahren mit der Planung, doch wurde die Realisierung erst 1992 im Nationalen Volkskongreß beschlossen. Kritiker warfen der Regierung damals vor, daß sie ihr „Prestigeobjekt“ nur durch die Unterdrückung der Demokratiebewegung in China durchsetzen konnte. Aber auch in der Regierung war der Bau nicht unumstritten. Im Nationalen Volkskongreß, der eher als ein „Absegnungsparlament“ bekannt ist, verweigerten immerhin 1/3 der Delegierten ihre Zustimmung.

Der Jangstekiang ist mit 6.300 km der 2. längste Strom der Welt. Jährlich fließen 450 Mrd. m³/s Wasser den Fluß hinunter, das sind 7-8 mal mehr als beim Rhein. Allerdings unterliegt die Wasserführung starken saisonalen Schwankungen. So steigt die winterliche Abflußmenge von 3.500 m³/s auf 30.000 m³/s während der Sommermonate an. Bei starken Regenfällen können es im Extremfall sogar 100.000 m³/s sein. Beim Rhein sind es lediglich 2.000 m³/s.

Für das dichtbesiedelte chinesische Tiefland stellen diese Wassermassen eine große Gefahr dar. Durch Überschwemmungen verloren 1931 bzw. 1935 jeweils 150.000 sowie 1954 über 35.000 Menschen ihr Leben. Im August 1996 konnte eine Hochwasserkatastrophe nur durch den Einsatz von 200.000 Soldaten und Millionen ziviler Helfer knapp verhindert werden.

Überlegungen, die Hochwassergefahr durch eine Erhöhung der Deiche oder die Anlage von Polderflächen zu bannen, haben sich als nicht praktikabel erwiesen. Bei hohen Pegelständen steht das Wasser bereits jetzt 14 m über dem umliegenden Gelände. Ein Deichbruch hätte somit verheerende Folgen. Hochwasserpolder sind zwar vorhanden, doch macht eine Bevölkerungsdichte von 1000 Einwohner/Km² die Ausweisung weiterer Flächen sowie deren Freihaltung von Besiedlung problematisch. Um das Überschwemmungsrisiko des Jangste in den Griff zu bekommen, ist nach Meinung des international anerkannten chinesischen Wasserbauexperten Prof. Liu Bingnam der Bau eines Hochwasserreservoirs unverzichtbar.

Dem stimmen auch die Gegner des Projekts zu. Allerdings sind sie gegen den Bau einer Staumauer am Ausgang der drei Schluchten, durch die der Jangste vor Eintritt ins chinesische Tiefland fließt. Sie befürworten vielmehr den Bau mehrerer kleiner Talsperren an den Nebenflüssen und im Oberlauf des Jangste. Da sich jedoch die Opposition nicht durchsetzen konnte, wird ab dem Jahr 2010 am Ausgang der Schluchten etwa 40 Km oberhalb von Yichang eine 2300 m breite und 175 m hohe Staumauer den Fluß auf über 600 Km aufstauen. Das so entstehende Staubecken hat ein Volumen von 40 Mrd. m³ und ist damit etwa doppelt so groß wie der Bodensee.

Die Hauptaufgabe dieses riesigen Stausees ist eine Verbesserung

des Hochwasserschutzes für das chinesische Tiefland. Zur Flutkontrolle wird die Stauhöhe bis zum Beginn der Monsunzeit gegen Ende Mai vom Normal- (175 m ü.d.M.) auf Flutniveau (145 m ü.d.M.) abgesenkt. Dadurch will man eventuelle Hochwasserspitzen auffangen. Steigt die Wassermenge des Jangste an, läßt man eine Durchflußmenge bis maximal 60.000 m³/s das Staubecken ungehindert passieren. Erst ab einer Abflußmenge über 60.000 m³/s wird der Fluß gestaut, da die Deiche für eine größere Wassermenge nicht ausgelegt sind. Ein Jahrhunderthochwasser von 85.000 m³/s soll auf diese Weise ohne Nutzung der Flutpolder gefahrlos durchgeschleust werden können. Selbst bei bis zu 105.000 m³/s hofft man den Abfluß so weit regulieren zu können, daß die Deiche der Belastung standhalten.

Durch die Wasserregulierung soll außerdem eine Verlandung des Stausees vermieden werden. Pro Jahr transportiert der Jangste immerhin 500 Mio. t Sediment. Kritiker warnten deshalb vor einer möglichen Verlandung. Da aber 90 % des Sediments in der Hochwassersaison von Juni bis September anfallen und der Durchfluß während dieser Zeit im allgemeinen ungebremst ist, wird der Schlamm zum überwiegenden Teil mitgespült. Ein ähnliches Verfahren hat sich am Sanmenxia-Staudamm am Gelben Fluß, der ebenfalls eine große Sedimentfracht mit sich führt, bereits bewährt. Aus experimentellen Versuchen entlang des Flußlaufs - es wurde eigens ein 800 m langes Modell angefertigt weiß man, daß

sich das Reservoir innerhalb von 80 Jahren bis zum Flutkontrollniveau mit Sand und Kies füllen wird. Danach soll sich ein Gleichgewicht zwischen Ablagerung und Ausspülung herstellen. Der Stausee hätte dann noch 80% seines ursprünglichen Fassungsvermögens.

Mit der Realisierung des „Drei-Schluchten-Projekts“ will die chinesische Regierung aber nicht nur den Hochwasserschutz verbessern. Neben der Nutzung zur Energiegewinnung soll das Vorhaben auch zur Verbesserung der Schifffahrtswege dienen. Da durch den Bau der Staumauer die Stromschnellen mit ihren Engpässen im Verlauf der drei Schluchten Qutang, Wu und Xiling wegfallen, können dann Schiffe bis zu einer Ladekapazität von 10.000 t an neun Monaten im Jahr den Jangste bis Chongqing befahren. Während Frachtschiffe den Damm über zwei parallele fünfstufige Schleusentreppen überwinden, ist für Passagierschiffe der Bau eines Schiffshebewerks vorgesehen. Auch wenn das Landschaftsbild mit seinen hohen Felswänden und markanten Felsspitzen erhalten bleiben soll, wird die Passage der Drei-Schluchten für Touristen an Dramatik verlieren. Die Fahrten über einen reißenden Jangste gehören dann der Vergangenheit an.

Wie bereits erwähnt will man den Stausee auch zur Stromerzeugung nutzen. Geplant sind 2 Kraftwerksblöcke mit einer Leistung von 18.200 MW, die etwa 3-4% der nationalen Energieproduktion liefern werden. Der Bau der Kraftwerke ist Teil eines Ausbauprogramms der chinesischen Elektrizitätswirtschaft zur Deckung des industriellen Strom-

bedarfs. Bei der Realisierung ist China allerdings auf ausländisches Kapital bzw. Know-how angewiesen. Seit der wirtschaftlichen Öffnung zum Westen stellt dies jedoch kein nennenswertes Hindernis mehr dar.

Andere Probleme hingegen warten noch auf eine Lösung. Durch die Aufstauung des Jangste wird neben der Fließgeschwindigkeit auch die Selbstreinigungskraft des Flusses reduziert. Es besteht daher die Notwendigkeit sowohl zahlreiche Müllhalden sowie industrielle Altlasten zu beseitigen, als auch die Wasserverschmutzung drastisch einzudämmen. Gegenwärtig werden in dem betreffenden Gebiet ca. eine Mrd. m³ (1998) ungeklärte Abwässer in den Jangste eingeleitet. Hier wurden bisher leider noch keine Maßnahmen ergriffen.

Für die in diesem Raum lebende Bevölkerung dürfte jedoch die notwendige Umsiedlung von 1,3 Mio. Menschen das weitaus größere Problem darstellen. Seit Gründung der Volksrepublik China wurden insgesamt 10 Mio. Menschen wegen des Baus von Stauseen umgesiedelt. Während der Mao-Zeit blieben sie weitgehend auf sich gestellt. Viele garieten wegen fehlender staatlicher Hilfe in wirtschaftliche Notlagen. Besonders problematisch ist die Umsiedlung der Bauern. Da für das geflutete Ackerland keine Ersatzflächen zur Verfügung stehen, müssen neue Einkommensmöglichkeiten geschaffen werden.

Es ist unbestreitbar, daß der Hochwasserschutz für das chinesische Tiefland unbedingt verbessert werden muß. Ob lediglich eine Erhöhung der Deiche eine mögliche Überschwem-

mung zuverlässig hätte verhindern können, ist fraglich. Eine Ausweitung von Überflutungs- bzw. Polderflächen ist aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und des damit verbundenen Bevölkerungsdrucks nicht durchsetzbar. Trotzdem bleibt die Frage, ob das „Drei-Schluchten-Projekt“ in seiner jetzigen Form notwendig gewesen wäre. Eventuell hätte ja auch die von der Opposition geforderte Variante ausreichenden Schutz geboten und zugleich die Umsiedlung von 1,3 Mio. Menschen unnötig gemacht sowie eine Reihe von Kulturdenkmälern und archäologischen Funden vor der Überflutung bewahrt. In der jetzigen Form hätte das Projekt in Europa insbesondere wegen der damit verbundenen Umsiedlungen wohl kaum verwirklicht werden können. In China denkt man jedoch in anderen Dimensionen. Laut Prof. Lin Bingnam kann man entweder durch die Umsiedlung von 1,3 Mio. Menschen 30 Mio. stromabwärts sichern oder darauf verzichten und für die nächste große Flut das Beste hoffen.

Quellen:

„China setzt auf Kohle und Wasserkraft“, *Stromthemen*, 11. Jhg., Nr. 12, Dez. 1994, S. 4-5.

„Ein Bollwerk gegen die Fluten des Jangste“, *Standpunkt*, 11. Jhg., Febr. 1998, S. 28-33.

„Ein gigantisches Projekt“, *Internet*: <http://www.tages-anzeiger.ch/970805/201579.HTM>. (Stand 30.6.98).

„Exportrisikogarantie an ABB und Sulzer für das Drei-Schluchten-Kraftwerk in China“, *Internet*: <http://adminsrv.admin.ch/cp/d/1996Dec9.153254.694zuIn8>

@idz.bfi.admin.ch.html
(Stand 30.6.98).

Webtip

Australian Financial Review <http://www.afr.com.au/content/current/index.html>

Die Australian Financial Review bietet aktuelle Informationen zu Informationstechnologie, dem Bankwesen und Immobilienmarkt Australiens an. Außerdem gibt es auch regionale und weltweite News.

Vietnam: Tourismusentwicklung am Scheideweg

Einbruch der Besucherzahlen – Versuch einer Ursachensuche

Michael Waibel

Nach Jahren mit zweistelligen Zuwachsraten muß die Sozialistische Republik Vietnam in diesem Jahr erstmals mit einem Rückgang der internationalen Touristenankünfte gegenüber dem Vorjahr rechnen.

Die Gründe für diese Entwicklung sind nicht allein in der gegenwärtigen Finanz- und Währungskrise zu suchen, die die Ankünfte der Erholungs- und insbesondere Geschäftstouristen aus den ASEAN-Ländern, Hongkong, Südkorea, Taiwan und Japan hat drastisch sinken lassen. Bereits vor Beginn der regionalen Wirtschaftskrise, in den ersten 8 Monaten des Jahres 1997, hat Vietnam einen Rückgang der Besucherzahlen um über 6 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. Nur durch den in Hanoi im November 1997 stattfindenden Frankophonie-Gipfel mit mehr als 2.000 Delegierten und Angehörigen, der Journalisten aus aller Welt und weitere Touristen angezogen hat, konnte zum Jahresende ein leichtes Plus der internationalen Touristen gegenüber dem Vorjahr erreicht werden, wobei sich bezüglich der tatsächlichen Zahl der Ankünfte die Angaben der staatlichen Tourismusbehörde (VTA) widersprechen (vgl. Tab. 1).

Angesichts des Mitte der neunziger Jahre von der Vietnam National Tourism Authority (VNNTA) ehrgeizig formulierten Zieles, zur Jahrtausendwende bereits über 3 Mio. ausländische Gäste begrüßen zu können, muß festgestellt werden, daß die Tourismusplaner das touristische Potential Vietnams überschätzt haben. Vietnam kann und wird sich nicht zu einem Thailand vergleichbaren Massentourismusstandort entwickeln.

Dies liegt vor allem seinem ursprünglichen Angebot: Die meisten von Vietnams touristischen

Attraktionen sind in den Konkurrenzländern Asiens - oft in einer höheren Dichte – ebenfalls und - teilweise schöner – vorzufinden: Tropische, gut erschlossene Sandstrände, die dem Idealbild eines Erholungssuchenden aus dem Westen entsprechen, findet zum Beispiel man eher in Indonesien, der Westküste Ostmalasias oder auf den thailändischen Inseln. Die Bedürfnisse kulturorientierter Touristen werden in Thailand oder Bali reizvoller befriedigt. Naturliebhaber finden in Südchina bizarre Kegelkarstformationen, die denen der berühmten Halongbucht in nichts nachstehen.

Darüber hinaus scheint die Bedeutung der jüngeren Geschichte als Anziehungsfaktor für den Tourismus von den Planern überschätzt worden zu sein. Die Zahl der Franzosen etwa, die Vietnam häufig aufgrund seiner kolonialen Vergangenheit besuchen, hat bereits 1995 ihr Maximum mit 118.000 erreicht und sich bis 1997 wieder auf fast die Hälfte verringert. Für die Entwicklung der Besucherzahlen von US-Amerikanern, meist ehemaligen GI's mit ihren Angehörigen gilt das Gleiche: Auch hier wurde mit ca. 152.000 Besuchern schon 1995 das Maximum erzielt, bis 1997 sank ihre Zahl auf ca. 40.000.

In den vergangenen beiden Jahren haben sich die Herkunftsländer der internationalen Touristen in Richtung Asien verschoben: Die meisten Touristen, die 1997 Vietnam besucht haben, kamen aus China, Taiwan, Kambodscha und Japan.

Die Entwicklung der Besucherzahlen aus den westlichen Staaten deuten zudem auf zwei grundlegende Manko der vietnamesischen Tourismuswirtschaft hin, die sich nicht allein durch die mangelnde Attraktivität des ursprünglichen Angebotes erklären lassen: Zum einen besuchen Touristen Vietnam - im Gegensatz etwa zu Thailand - selten ein zweites oder gar drittes Mal. Eine amerikanische Touristin faßte diesen Sachverhalt mir gegenüber einmal prägnant zusammen: „Once you've seen it, you don't need to come back“. Zum anderen scheint die Mund-zu-Mund-Propaganda als anerkannt wichtigstes PR-Mittel für touristische Destinationen in Bezug auf Vietnam bislang keine überragende Rolle zu spielen. Offensichtlich wird das Reiseland Vietnam von vielen Touristen im

Tab. 1: Die Entwicklung der internationalen Touristenankünfte in Vietnam

Jahr	Ankünfte	Steig. gegenüber Vorjahr
1988	180.000	
1989	215.000	19 %
1990	250.000	16 %
1991	300.000	20 %
1992	440.000	46 %
1993	670.000	52 %
1994	1.020.000	52 %
1995	1.360.000	33 %
1996	1.600.000	18 %
1997	1.700.000 ¹	7 %
	1.800.000 ²	12 %
1998 ³	< 800.000	- 15% ⁴

¹ Angabe nach: VNS: Vietnam attracts over 1.7 Million foreign tourists in 1997. in: VNA-Daily Bulletin. Nr. 05(253). 19.01.1998.

² Angabe nach: VNS: Tourism Administration proposes visa-free access to Vietnam. in: VNA-Daily Bulletin. Nr. 09(288). 21.01.1998.

³ Ankünfte 1. Jahreshälfte 1998; nach: VNA: VN tourism authorities rejects reports of visa ban. In: Vietnam News Online Edition. Vol. 1. No. 12. 7.08.1998.

⁴ Veränderung gegenüber Planungsziel der Vietnam Tourism Administration (VTA); nach: VNA: VN tourism authorities rejects reports of visa ban. In: Vietnam News Online Edition. Vol. 1. No. 12. 7.08.1998.

Vergleich zu anderen, entwickelteren touristischen Destinationen in Südostasien subjektiv weniger positiv beurteilt. Dies liegt – wie gesagt - primär aber nicht am ursprünglichen Angebot, sondern an Defiziten im abgeleiteten Angebot, d.h. einem ganzen Faktorenbündel von Ursachen, die im folgenden kurz exemplarisch erläutert werden sollen.

1. Restriktive Einreise-prozeduren

Bis heute ist es für Vietnam-reisende nicht möglich, direkt bei Ankunft ein Touristenvisum oder Transitvisum ausgestellt zu bekommen. In Kambodscha ist dies bspw. kein Problem. Außerdem sind die Visagebühren mit 129 DM/Person etwa für deutsche Touristen unverhältnismäßig hoch.

2. Partielle Unterentwicklung der touristischen Infrastruktur

Obwohl der Mangel an Unterkünften in verschiedenen Preislagen in den meisten Städten behoben werden konnte (in den hohen und niedrigen Preislagen existiert teilweise sogar mittlerweile ein starkes Überangebot), fehlt es bspw. noch für Erholungsurlauber, insbesondere Rucksacktouristen, an adequate Unterkünften/Bungalows entlang der bislang noch weitgehend unerschlossenen Küstenlinie Vietnams.

3. Service/Ausbildung

Im südostasiatischen Vergleich sind Hotelpersonal, Fremdenführer oder Fahrer häufig schlecht geschult und werden bei auftretenden Problemen oft als fordernd oder unfreundlich empfunden.

4. Ungünstiges Preis-Leistungsverhältnis

Im südostasiatischen Vergleich bewegen sich die Preise für Unterkünfte und geführte Touren noch immer an der Spitze der Pyramide (wenngleich die Preise aufgrund der zunehmenden Konkurrenz in den letzten beiden Jahren insbesondere in HCM-City zurückgegangen sind). Durch die Währungsabwertungen der ASEAN-Konkurrenz-

länder hat sich der Tourismusstandort Vietnam zusätzlich verteuert.

Tab. 2: Die Bedeutung des Tourismus für die vietnamesische Wirtschaft

Umsatz in der Tourismuswirtschaft 1997: **696 Mio. USD**, davon 560 Mio. USD im staatl. organisierten Tourismussektor
Beitrag des staatlichen Tourismussektors zum Staatshaushalt: **68 Millionen USD**

Nach Angaben der VNTA hat die Tourismusindustrie 1997 **15.000 Arbeitsplätze** geschaffen.

5) Mißachtung der Tradition

Der rasante wirtschaftliche Aufschwung in den letzten Jahren hat zu einer Erhöhung des Lebensstandards in fast allen Bevölkerungsteilen geführt, ging aber mit einer Zunahme der Umweltverschmutzung, Lärmbelästigung und Zerstörung historischer Bausubstanz einher, die auch den Touristen nicht verborgen bleibt. Beispiel: Die zahlreichen neu (zum großen Teil illegal) errichteten privaten Minihotels und der lärmende motorisierte Verkehr inmitten des historischen 36-Gassen-Gebiet Hanois haben den gewachsenen Charme dieses alten Handels- und Verkaufsviertels mit seinen weltberühmten Tunnelhäusern schon nahezu zerstört.

6. Auswüchse des Informellen Sektors

Die Aggressivität von einigen Postkartenverkäufern, Schuhputzern, Münzsammlern, Bettlern in den touristischen Zentren schreckt wohlmeinende Touristen ab und führt zu negativer Mund-zu-Mund-Propaganda.

Was ergibt sich aus dieser sicher unvollständigen Auflistung? Zunächst einmal sollen die Tourismusverantwortlichen Vietnams nicht an der Pranger gestellt werden. Wohl kein anderes (Entwicklungs-) Land auf der Erde mußte innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren einen Zuwachs der internationalen Touristenankünften um den Fak-

tor 5 verkraften. Die überwiegend staatlich dominierte Tourismuswirtschaft ist mit dem Touristenboom trotz den genannten Defiziten vergleichsweise gut fertig geworden. Das Beherbergungsangebot übersteigt zumindestens in den touristischen Metropolen HCM-City, Hanoi, Da Nang, Vung Tau, Hue und Nha Trang mittlerweile die Nachfrage. Die Hotelbetreiber beklagen sich über zu geringe Auslastungsraten, die Touristen freuen sich über sinkende Preise. Was bspw. die restriktiven Visabestimmungen betrifft, so hat die VNTA das Problem erkannt und der Regierung bereits vorgeschlagen, diese zunächst für Reisende aus den ASEAN-Staaten zu lockern. Das diese Maßnahmen zur Steigerung der Ankünfte beitragen können, zeigt bspw. der Anstieg der Besucherzahlen aus China nach Vereinfachung der Einreiseformalitäten 1996.

Zusammengefaßt muß festgestellt werden, daß die Tourismuswirtschaft Vietnams in eine Konsolidierungsphase getreten ist. Diese sollte von den Tourismusverantwortlichen als Chance begriffen werden, Maßnahmen und Strategien zu implementieren, die primär nicht mehr die Quantität, sondern nachhaltig die Qualität des touristischen Angebotes erhöhen. Spezielle Ausbildungs- und Schulungsprogramme für die in der Tourismuswirtschaft Tätigen müssen Teil dieser Maßnahmen sein.

Literatur:

SCHACHTSCHNEIDER, SÖNKE: *Der Tourismus in Vietnam seit Doi Moi - Bedeutung, Entwicklungspolitische Ziele, Perspektiven. Unveröff. Staatsexamensarbeit. Hamburg, 1998.*

TRAN COUNG: *Hanoi's hotel industry needs careful planning. in: Vietnam News, 1.03.1998.*

VNA: *VN tourism authorities rejects reports of visa ban. In: Vietnam News Online Edition. Vol. 1. No. 12. 7.08.1998.*

VNS: *Vietnam attracts over 1.7 Million foreign tourists in 1997. in: VNA-Daily Bulletin. Nr. 05(253). 19.01.1998.*

VNS: *Vietnam receives fewer foreign tourists in first quarter. in: VNA-Daily Bulletin. Nr. 14(107). 7.04.1998.*

Chek Lap Kok - Hong Kongs neuer Airport

Heinz Olaf Franken

Hong Kongs alter Flughafen Kai Tak, mit 29,5 Mio. Passagieren und 1,5 Mio. t Fracht jährlich (mehr als auf Deutschlands größtem Flughafen, Frankfurt/Main), liegt im Zentrum von Kowloon und ist nur über einen Anflug mit den Häuserschluchten erreichbar. Vor dem Tower gehen die Maschinen in eine 47°-Kurve, um die ins Meer gebaute Landebahn zu erreichen. Aufgrund des ungewöhnlichen Anflugs benötigen die Piloten eine spezielle Lizenz. Mit der Eröffnung des neuen Airport Chek Lap Kok am 2.7.98 auf einer künstlichen Insel im Südchinesischen Meer vor Lantau ist dies Geschichte.

Die Baumaßnahmen für den neuen Flughafen, an denen Firmen aus 19 Ländern beteiligt waren, begannen am 21.12.93, nachdem die VR China ihre Zustimmung zu diesem gigantischen Projekt gegeben hatte, an dem zeitweilig 32.000 Menschen beschäftigt waren. Für den Bau des Flughafens wurden 938 ha Neuland gewonnen und sogar ein störender Berg abgetragen. Wegen der fehlenden Verbindung mit dem Festland wurden die Baumaschinen mit Schiffen oder Hubschraubern auf die Insel transportiert. Die Planierung des Meeresbodens vor Lantau, wo die künstliche Insel für den Flughafen entstand, wurde von Baggerschiffen aus den Niederlanden durchgeführt. Seit Baubeginn wurde an 7 Tagen in der Woche rund um die Uhr gearbeitet. Nach 2,5 Jahren waren 1248 ha baufertig. Die beteiligten Tiefbauunternehmen hatten ihren Zeitplan um 10 Monate unterschritten, waren aber trotzdem im vorgesehenen Kostenrahmen von 1,15 Mrd. US \$ geblieben.

Die gesamte Verkehrsinfrastruktur mußte neu erstellt werden. So umfaßte das Projekt eine Schnellbahn, die den Flughafen in 23 Minuten mit Hong Kong Central verbindet. Dazu kamen noch 5 Straßenbauprojekte mit mehreren Tunnels (u.a. unter den Hafen Hong Kongs) und Brücken sowie größere Landaufschüttungen westlich Kowloons und vor dem Stadtzentrum auf Hong Kong Island. Die 2-stöckige Tsing-Ma-Brücke ist mit einer Länge von 2,2 km die längste Hängebrücke der Welt und ist die einzige Verbindung vom Flughafen zum Festland, was als problematisch angesehen wird. Wenn diese Brücke durch eine Naturkatastrophe (Taifun), häufige Unfälle oder Terrorismus unpassierbar wird, besteht keine Verbindung mehr zum Flughafen. Direkt neben dem Flughafen entsteht eine neue Stadt für zu-nächst 14.000, im Jahr 2010 200.000 Einwohner. Mit dem ersten Bauabschnitt wurde bereits begonnen. Neben dem Passagierterminal gibt es Frachtterminals, Hotels, Büros, ein Kraftwerk sowie Wasser- und Pumpwerke. Insgesamt wird der Airport Arbeitsplätze für 47.500 Menschen bieten.

Im Umkreis von 5 Flugstunden um den Flughafen leben ca. 50% der Weltbevölkerung. Dem entsprechend ist der neue Flughafen dimensioniert. So ist der Passagierterminal für 35 Mio. Reisende jährlich ausgelegt. Wenn auch die zweite 4 km lange Rollbahn im nächsten Jahr fertiggestellt ist, steigt die Kapazität auf 75 Mio. jährlich. Geplant wurde der 1,3 km lange Terminal vom britischen Architekten Norman Foster. Den Transport der Passagiere übernimmt ein vollauto-

matischer Shuttle-Zug. Auch alle Funktionen wie Beleuchtung, Klimatisierung etc. erfolgen automatisch zentral gesteuert. Das Gepäcktransportsystem hat eine Länge von 20 km und stammt aus den Niederlanden. Die Sicherheits- und Kommunikationssysteme sind vom Modernsten. So gehört die erste Landebahn zur Kategorie II, d.h. sie ermöglicht Landungen bei einer Sicht von 350 m. Die zweite Landebahn erlaubt sogar Landungen bei einer Sicht von 200 m. Farbige Stroboskop-Lichter weisen die Piloten zum Aufsetzpunkt und ein Führungssystem leitet die Maschinen zu den 80 Gangways.

Die Frachtterminals sind auf eine Jahreskapazität von 3 Mio. t ausgelegt. Davon entfallen 2,6 Mio. t allein auf das „Superterminal 1“ von Hong Kong Air Cargo Terminals Co. Ltd (HACTL). Für HACTL kam die Eröffnung des neuen Airport gerade richtig. Sie hatte 1996 mit ca. 1,5 Mio. t Fracht ihr bisher bestes Ergebnis erzielt, was einer Steigerung um 6,6 % gegenüber 1995 bedeutet. Der Export stieg um 6,3 % auf 703.522 t, der Import um 7,6 % auf 607.594 t und die Umladungen um 4,6 % auf 178.032 t. Nach Angaben des Airports Council International liegt Hong Kong damit bei Cargo an 6. Stelle. Beim Passagieraufkommen liegt Hong Kong nach Clinton Leeks weltweit an Platz 2 oder 3 (Hong Kong Airport Authority).

Während der Airport-Wechsel bei den Passagieren problemlos ablaufen sollte, was tatsächlich nicht der Fall war, rechnete man bei der Fracht sehr wohl mit Anfangsschwierigkeiten in den Anfangsmonaten. Die HACTL drängt daher die Versender ihre

Sendungen mindestens 24 Std. vor dem geplanten Abflugtermin anzuliefern. Derzeit verfügt die HACTL nur über eine Kapazität von 1,2 Mio. t jährlich. In bezug auf die Zahlen von Kai Tak (1,5 Mio. t) und der erwarteten Frachtzunahme um 7% bis zum Jahr 2000 eine zu geringe Kapazität. Diese Lücke könnte bei rechtzeitiger Fertigstellung ihres auf 420.000 t Fracht jährlich ausgelegten Cargoterminals die Asia Airfreight Terminals abdecken.

Der Bau des neuen Flughafens erfolgte in für deutsche Verhältnisse unvorstellbar kurzer Zeit. So waren bis Ende 1997 bereits 85 % der Arbeiten fertiggestellt, lediglich die Schnellbahn lag noch hinter ihrem Zeitplan. Durch rigorose Kostenkontrolle konnte der Kostenrahmen des Bauvorhaben eingehalten, ja sogar um 1,85 Mrd. Hong Kong Dollar unterschritten werden. Die Gesamtkosten des Projekts lagen bei 150 Mrd. Hong Kong Dollar (33 Mio. DM), davon entfielen $\frac{2}{3}$ auf öffentliche Mittel. Geplant ist, daß sich diese Investitionen bis zum Jahr 2003 amortisieren werden.

Als problematisch für die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs in der Region könnte sich die Rückgabe von Macao im Jahr 1999 an VR China erweisen, denn dort wurde 1995 ebenfalls ein moderner Flughafen mit einem Passagieraufkommen von 1,2 Mio. und einem Frachtaufkommen von 21.000 t jährlich eröffnet.

90 % der Passagiere haben als Reiseziel entweder die VR China oder Taiwan, davon viele im direkten Transit. Falls im Zuge von Reiseerleichterungen zwischen diesen beiden Ländern eine Reise über ein Drittland entfallen sollte, wird man sich in Macao nach neuen Zielen umsehen müssen. Dazu kommen noch die beiden Flughäfen Shenzhen und Zhuhai. Daher rechnet man in der Deltaregion des Perflusses mit einer Überkapazität im Luftverkehr, die zu einem scharfen Wettbewerb bei Preisen, Landerechten und Landegebühren führen kann.

Hong Kong wird aber wegen seiner modernen Infrastruktur auch im 21. Jahrhundert weiterhin die

Drehscheibe Asiens zur Welt bleiben. Über die Flughäfen Shenzhen und Zhuhai wird verstärkt der innerchinesischen Flugverkehr abgewickelt werden.

Der alte Flughafen Kai Tak wird wahrscheinlich nicht mehr als Flughafen genutzt werden, auch nicht als Pendlersflughafen, sondern als Bauland.

Quellen:

Reisner, S. & Wolf, M. (1998): Airport der Superlative. RWE agenda 1/98, S. 14-17

Internet URL: <http://www.geo.de/magazin/bildessay/hongkong/hongkong5.html> (Stand 10.6.98)

Neue Züricher Zeitung: Dossier: Hongkong 1997. Internet: http://www.nzz.ch/online/02_dossiers/hongkong/hkw970204.htm (Stand: 10.06.98)

Asian Airports Outlook: Status symbols or economic engines, airport projects taking off all over Asia. Internet: <http://iac.co.jp/~bobj/IGT/stories/airports.htm>

Stand 10.6.98

Webtip

Asian Development Bank: <http://www.asiandevbank.org/>

Die Asian Development Bank, eine Institution zur Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts im asiatischen und pazifischen Raum, bietet Informationen zu ihren Aktivitäten und den daraus resultierenden wirtschaftlichen Möglichkeiten an. Auch sind Informationen zu Projekten der Bank und ihren Auswirkungen auf die Umwelt erhältlich. Zu den Mitgliedsländern sind Wirtschafts- und Sozialstatistiken im Excel-Format zum Download vorhanden.

1997 World Bank - Japan Research Fair: <http://www.worldbank.org/japan/>

Die Vorträge und Ergebnisse der Workshops auf der von Weltbank und verschiedenen Entwicklungshilfe Organisationen veranstalteten *1997 World Bank - Japan Research Fair*, auf der sich Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler mit der Lösung von Problemen in Entwicklungsländern befaßt haben, sind unter obiger URL verfügbar.

Probleme der Rekultivierung in peripheren Bergbaustandorten

Das Beispiel der Bauxitgewinnung in Weipa, North Queensland

Frank Dickmann

Eine der weltweit größten Bauxitminen befindet sich an der Westküste der Cape York Halbinsel in North Queensland, Australien. Hier werden pro Jahr rund 11 Mio t. Bauxit gefördert, eine Förderzahl, die nur noch von einer Mine in Guinea übertroffen wird. Bis zum Jahre 2042 läuft die Abbaugenehmigung für die COMALCO Aluminium Ltd., doch besteht die Option auf weitere 21 Jahre. Entsprechend groß ist die vom Tagebau eingenommene Fläche. Die für den Abbau vorgesehene Gesamtfläche erstreckt sich über 2.560 qkm (zum Größenvergleich: der Tagebau Hambach I im rheinischen Braunkohlenrevier umfaßt ca. 85 qkm), die nach Beendigung der bergbaulichen Tätigkeit einer Renaturierung bzw. Rekultivierung zugeführt werden sollen.

Ziel des Teilprojekts 5 "Umwelt" des Sonderforschungsbereich 525 "Ressourcenorientierte Gesamtbetrachtung von Stoffströmen" der Deutschen Forschungsgemeinschaft ist es, die mit dem Abbau verbundenen Auswirkungen zu analysieren und geeignete Rekultivierungsstrategien zu entwickeln. Ausgehend von der Untersuchung der agrarökologischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen soll aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten bestehen, in Anspruch genommene Flächen nach und auch bereits während der bergbaulichen Tätigkeit in eine landschaftsgerechte und den sozioökonomischen Bedingungen angepaßte Regionalentwicklung einzubinden. Erste

Untersuchungen wurden dazu in Weipa durchgeführt, weitere sind für Bintan (Indonesien), Pijiguaos (Venezuela) und für Gewinnungsstandorte auf Jamaika geplant.

Ökologische Rahmenbedingungen

Aufgrund der äquatornahen Lage des Abbaubereiches von Weipa (12°38' s.Br.) ist das Klima tropisch-monsunal mit feucht-warmen Sommern und trocken-milden Wintern. Der Jahresgang der Temperatur schwankt zwischen 25° C im Juli und 30° C im November. Der durchschnittliche Niederschlag beträgt insgesamt rund 2000 mm, jedoch fallen 96% der Niederschläge zwischen November und April. Somit kennzeichnen Dürren auf der einen und sintflutartige Regenfälle auf der anderen Seite die klimatischen Bedingungen, die das Spektrum potentieller Rekultivierungsstrategien bereits erheblich einschränken. Dies trifft besonders auf ackerbauliche Folgenutzung zu. Hinzu kommt, daß Weipa noch innerhalb des australischen cyclonic belt liegt, wenngleich bereits seit langem keine großen Schäden zu verzeichnen waren.

Die natürliche Vegetation ist durch halboffene, rund 25-30 m hohe Eukalyptuswälder (*Eucalyptus tetrodonta*) und hohen tropischen Gräsern (*Heteropogon triticeus* und *Sorghum plumosum*) gekennzeichnet. Entscheidend für die Ausbildung dieser Pflanzengesellschaft sind die mehr oder weniger regelmäßig entstehen-

den Buschfeuer am Ende der Trockenzeit, die das Aufkommen weniger brandresistenter Arten verhindert (Lawrie 1984, S.206). Gleichzeitig wird das Wachstum trockenresistenter Arten in den feuchten Monaten eingeschränkt, wenn der Grundwasserspiegel in diesen flachen Regionen ansteigt und zu Überflutungen führen kann.

Eine wichtige Determinante bildet die Bodenfruchtbarkeit. Bei den Böden handelt es sich überwiegend um lateritische Roterden mit lehmigen Oberböden, die nährstoffarm sind und über eine geringe Wasserspeicherkapazität verfügen. Die nach der Entnahme der Bauxitschichten und der Beendigung des Abbaus aufgetragenen Erdschichten befinden sich nicht nur näher zum Grundwasserspiegel, sondern lagern auch sehr eisenhaltigem Substrat auf, das durch den maschinellen Abbauprozess stark verdichtet und für die Wurzeln vieler Pflanzen unüberwindbar wurde. Die Bedingungen für das Pflanzenwachstum nach dem Abbau sind gegenüber der ursprünglichen Ausgangssituation folglich verändert, so daß eine Renaturierung im Sinne einer vollständigen Wiederherstellung des vormaligen Ökosystems kaum möglich ist.

Sozio-ökonomische Rahmenbedingungen

Der Tagebau Weipa befindet sich innerhalb Australiens in einer äußerst peripheren Lage. Es existiert keine Bahnverbindung, und eine nur in der Trockenzeit zu befahrende Schotterpiste verbin-

det Weipa mit Cairns (850 km). Die Versorgung der im Bergbau tätigen Bevölkerung erfolgt daher fast ausschließlich über den Seeweg bzw. mit dem Flugzeug. Der namensgebende Ort Weipa entstand als Missionsstation der Presbyterianischen Kirche Ende des vorigen Jahrhunderts. 1966 erfolgte in Verbindung mit der Erschließung der Abbauflächen und dem Aufbau von Verladeeinrichtungen an der Küste auch der Ausbau zur Kleinstadt durch die Firma Comalco. Rund 16 % des gesamten Investitionsvolumens von 300 Mio \$ flossen in die Errichtung von Wohngebäuden und Infrastruktur (Jackson 1991, S.146).

Die lediglich 2400 Bewohner (1994) zählende Siedlung ist zweigeteilt. Der nördliche Siedlungsteil Weipa wird ausschließlich von im Bergbau Tätigen bewohnt und entspricht einer klassischen company town mit den üblichen bevölkerungsstrukturellen Merkmalen (hohe Fluktuation der Bewohner, geringer Anteil an Frauen an der Gesamtbevölkerung u.a.). Im Süden schließt sich die Aborigines-Siedlung Napranum an. Das Land um Weipa war den Aborigines zur Nutzung überlassen, bevor Comalco 1957 die Abbaugenehmigung erhielt. Es ist den Aborigines daher erlaubt, das für den Abbau vorgesehene bzw. das bereits renaturierte Land zur Weide und zum Sammeln und Jagen zu nutzen. Ziel des Bergbauunternehmens ist es, die Verantwortlichkeit für die Siedlung nach und nach abzugeben und den Übergang zu



Photo 1: Bauxit-Tagebau in Weipa, North Queensland (Aufnahme: Ewers 1997)

einer "normalen", sich selbst verwaltenden Kleinstadt einzuleiten. Der Bergbau trägt somit im Sinne der Raumordnung zur Erschließung des Kontinents bei, indem Stützpunkte einer modernen und leistungsfähigen Infrastruktur im dünn besiedelten Outback entstehen. Die neu entstehenden Siedlungen bilden zentrale Orte für ein weites Umland, das Versorgungs- und Bildungseinrichtungen in Anspruch nehmen kann (Löffler/Grötz 1995 S.264). Das Hauptproblem - nicht nur im Fall von Weipa, sondern generell in peripheren Bergbauregionen - liegt darin, einen sich selbst tragenden Entwicklungsstand zu erreichen, der auch nach Beendigung des Abbaus eine ökonomische Grundlage besitzt. Gerade im Fall Weipa ist die Markferne dabei von entscheidender Bedeutung. Dadurch wird das Spektrum potentieller Rekultivierungsstrategien weiter eingeschränkt, selbst wenn es in ökologischer Hinsicht mehrere Alternativen geben mag.

Rekultivierungsmaßnahmen

Das langfristig verfolgte Ziel der Rehabilitationsmaßnahmen durch die Firma Comalco ist daher offen angelegt (Lawrie 1984, S. 207):

- to establish a self-sustaining and maintenance-free vegetation comprising a variety of nativ plant which will in turn support native fauna
- to investigate commercial forests, pastures and crops

Die gesetzliche Grundlage für die Rekultivierungsmaßnahmen bildet der Commonwealth Aluminium Corporation Agreement Act von 1957, der lediglich vorschreibt, daß die rekultivierten Flächen keine unnatürliche Hangneigungen aufweisen dürfen und daß der Eingriff in das natürliche Entwässerungsnetz zu minimieren ist. In den ersten Jahren der Rehabilitation bildete noch die Suche nach profitablen, d.h. marktorientierten Nutzungsformen das Schwergewicht der Maßnahmen, um der ansässigen Bevölkerung eine wirtschaftliche

Perspektive nach Abschluß des Bergbaus bieten zu können. So wurden Weideflächen zur Rindfleischproduktion eingerichtet und Aufforstungen mit Nutzholzarten wie *Khaya senegalensis* (African mahogany), *Tectonia grandis* (teak), *Pinus caribea* (Caribbean pine) durchgeführt (Roberts 1994, S.22). Die Rinderhaltung wurde bereits nach kurzer Zeit aufgegeben, da der Lebendgewichtszuwachs der Tiere zu gering blieb, um auf dem Markt konkurrieren zu können. In den 70er Jahren nahm man auch von der Holzwirtschaft Abstand, da die Holzserträge zu stark schwankten und ein Vertrieb wegen der großen Entfernungen unwirtschaftlich erschien. Getestet wurde auch der Anbau verschiedener Marktfrüchte wie Mangos, Limonen oder Kokosnüsse. Doch nur die Anpflanzungen des Cashew- und des Niembaums erzielten halbwegs erfolgversprechende Ergebnisse.

Die insgesamt nur wenigen Möglichkeiten für rentable land- oder forstwirtschaftliche Folgenutzungen veranlaßten die Betreiber der Mine daher bereits früh, die Wiederherstellung einheimischer Vegetation auf den ehemaligen Bergbauflächen zu fördern. Von den bis 1995 rekul-



Photo 2: Abbau der rund 4 m mächtigen Bauxitschicht (Aufnahme: Ewers 1997)

tivierten 6.152 ha wurden 75% mit einheimischen Gehölzen bepflanzt, lediglich 14,5 % wurden als Weiden, weitere 6 % als Forstfläche rekultiviert. Heute steht die Renaturierung im Mittelpunkt, d.h. die Wiederherstellung und Stabilisierung von ausreichenden Nährstoffvorräten und -flüssen.

Diese Zielsetzung erscheint wesentlich bescheidener, trägt jedoch dem faktisch nicht vorhandenen Nutzungsdruck in dieser peripheren Region Rechnung. Zudem haben die bisherigen Untersuchungen deutlich gemacht, wie schwierig schon die Errichtung eines stabilen und naturnahen Stoffkreislaufes ist, der schließlich die Grundlage für eine später erfolgende Errichtung eines Agrar- oder Forst-Ökosystems bildet.

Quellen:

JACKSON, R.T.: *Some Causes of and Responses to Change in Australia's Mining Industry*, in:

Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften, H.59, S.145-160, Frankfurt 1991

LAWRIE, J.: *Regeneration at Weipa Bauxite*, in: *Mining Magazine*, March 1984, S.206-213

LÖFFLER, E. / GROTZ, R.: *Australien, Wissenschaftliche Länderkunden Bd.40*, Darmstadt 1995

ROBERTS, S. C.: *Long Term Ecological Stability of Native Revegetation following Bauxite*

Mining At Weipa, North Queensland, Department of Agriculture, Brisbane 1994

Lesetip

Im September 1998 erscheint das Themenheft „Asiatisch-pazifischer Wirtschaftsraum“ der „PRAXIS GEOGRAPHIE“.

Folgende inhaltliche Schwerpunkte werden behandelt:

- Der asiatisch-pazifische Raum - Abgrenzung und Gliederung (M. RIVET)
- Führende Tigerstaaten im asiatisch-pazifischen Raum (K. WESSEL)
- Japanische Direktinvestitionen im asiatisch-pazifischen Raum (J. LEGGEWIE)
- Asiatische Blöcke: ASEAN und APEC (K.-A. PRETZELL)
- Die Bedeutung Chinas im asiatisch-pazifischen Raum (W. TAUBMANN)
- Tourismus im asiatisch-pazifischen Raum (D. UTHOFF)
- Die ehemaligen Indochinastaaten in der Transformation (F. KRAAS)

Megastädte* im pazifischen Asien

Paul Blazek

* Der Terminus „Megastadt“ ist hier reduziert auf das formal-statistische Kriterium der Bevölkerungsgröße mit einer Untergrenze von 10 Millionen Einwohnern definiert (zur Definitionsproblematik des Begriffs siehe BRONGER 1996).

Das weltweit beobachtbare Wachstum der Städte stellt den größten Einzelfaktor dar, der die Menschheitsentwicklung in der ersten Hälfte des 21. Jahrhunderts bestimmen wird. Dieser Prozeß der Verstädterung, also der Expansion der Städte nach Zahl, Fläche und Einwohnern, hat eine starke Eigendynamik angenommen, und verschiedene Studien zeigen, daß spätestens im Jahre 2005 mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten leben wird (Vgl. UNFPA 1996). Besonders auffallend an dieser Entwicklung ist die verstärkte Ausbildung riesiger urbaner Agglomerationen, welche nunmehr in der Stadtgeschichte einzigartige Dimensionen angenommen haben.

War 1950 noch New York die einzige Stadt der Welt mit einer Einwohnerzahl von über 10 Millionen, so existierten 20 Jahre später weltweit drei solcher Megastädte; heute ist ihre Zahl bereits auf 14 angestiegen. Den neusten Schätzungen der ASIAN DEVELOPMENT BANK gemäß werden im Jahre 2025 alleine in Südost- und Ostasien 11 Städte diese Größenmarke erreicht bzw. deutlich überschritten haben (siehe Abbildung und Tabelle). Die größte Stadt der Welt, Tokyo, ist dabei derzeit noch die einzige, die mehr als 20 Millionen Einwohner aufweist.

Ein erkennbarer Trend ist allerdings die nur noch begrenzte Expansion der Bevölkerungszahl der großen städtischen Agglomerationen des „Nordens“; Differenziert müssen also zwei Tendenzen der Verstädterungsprozesse

betrachtet werden:

Während die starke Wachstumsdynamik in den Städten der Industrieländer immer stärker abflacht (siehe Tabelle: Japan, Südkorea), setzt sich das rapide Stadtwachstum in den Schwellen- bzw. Entwicklungsländern ungehindert fort. Als Extrembeispiele für diese Entwicklung seien im pazifischen Asien die Megastädte Osaka und Yangon genannt: Ist im Ballungsraum von Osaka-Kobe das Bevölkerungswachstum zum Stillstand gekommen, so wird die Einwohnerzahl der Hauptstadt von Myanmar innerhalb von nur drei Dekaden um mehr als das 2½fache zunehmen.

Ursachen des Stadtwachstums

Als primäre Ursachen für den Wandel zu einer „urbanen Welt“ lassen sich vor allem zwei dominante Prozesse identifizieren: das anhaltend massive Bevölkerungswachstum in den Städten (Eigendynamik) und das Phänomen der Land-Stadt-Wandlung.

Während bis in die 70er Jahre die natürliche Zunahme der Bevölkerung städtischer Ballungsräume nur für durchschnittlich 30% des Stadtwachstums verantwortlich war, ist sie inzwischen zum größten kausalen Faktor für die Expansion der Städte geworden (die relativen städtischen Geburtenraten übertreffen die nationalen teilweise deutlich (bestehender Zusammenhang auch mit der geringeren Säuglingssterblichkeit auf-

grund besserem Zugang zu medizinischer Versorgung).

Neben der Zunahme der Stadtbevölkerung durch das Eigenwachstum der Städte, spielt die Zuwanderung aus dem ländlichen Raum eine fundamentale Rolle:

Die Ursachen für diese rural-urbane Binnenmigration werden in Push- und Pull-Faktoren differenziert.

Unter Pull-Faktoren versteht man die Anziehungskräfte der Städte, welche sich hauptsächlich in Erwartungen der Migranten an bessere Arbeits-, Bildungs- und Lebensmöglichkeiten ausdrücken.

Die Push-Faktoren sind Abstoßungskräfte der ländlichen Regionen.

Bei sinkenden Weltmarktpreisen für Agrarprodukte, gleichzeitig steigende Inputkosten, Flurzersplitterung, Unterdrückung durch Großgrundbesitzer und Verschlechterung der ländlichen Infrastruktureinrichtungen scheint das Abwandern in die Großstadt vor allem für Kleinstbauern häufig die einzige Option. Wichtigste Motivation für Migranten stellt jedoch die Suche nach Arbeit dar, da die Möglichkeiten in der Peripherie oft ausgeschöpft sind.

Positive und negative Merkmale von Megastädten

In Ost- und Südostasien befinden sich viele der gegenwärtig am raschesten wachsenden Großstädte der Welt. Die hohen Wachstumszahlen der Volkswirtschaften in den vergangenen drei Dekaden festigten gerade diese Städte als rezente Wachstums-

zentren.

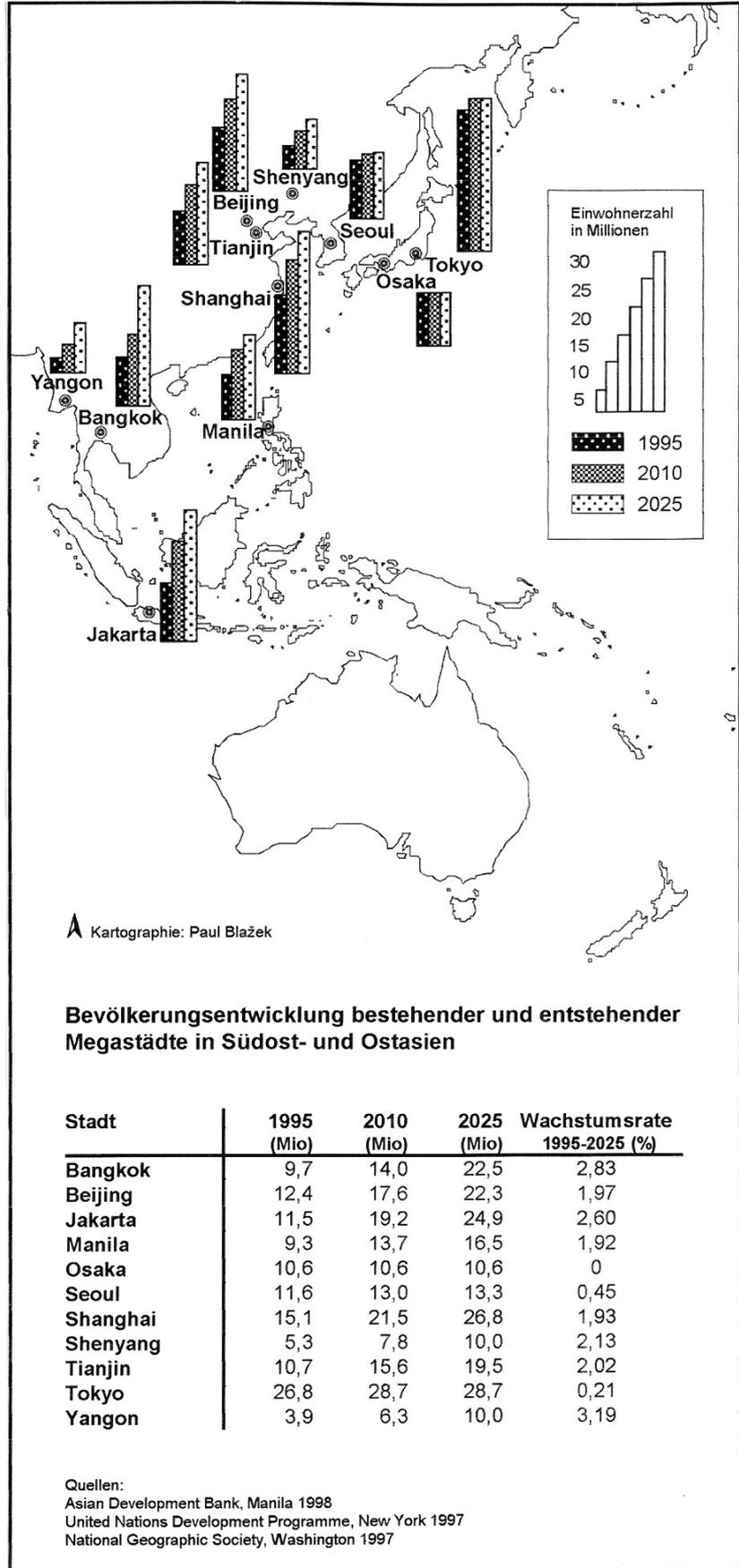
Das gleiche schematische Stadtbild ist charakteristisch: Die steigende Nachfrage nach stadtzentraler Präsenz in Folge des Wirtschaftsboom führt aufgrund der naturdeterminierten Knappheit des Baulandes zu einem Anstieg der Bodenpreise. Das Ergebnis ist vertikales Wachstum (Bürotürme, Großhotels, Kondominien), welches weltweit in Stadtkernen eine ähnliche formale Ausprägung aufweist.

Überragend ist in der Tat die Bedeutung der Städte als wichtige „Motoren“ der nationalen Volkswirtschaft. So wird beispielsweise in Bangkok 37% von Thailands Bruttonationalprodukt, in Manila 24% des BSP der Philippinen und in Tokyo und Osaka zusammen 36% des japanischen BSP erwirtschaftet (1990, ASIAN DEVELOPMENT BANK).

Daneben sind Megastädte Orte der gesammelten Kultur, der Wissenschaft und Freizeitangebote, Zentren der geballten menschlichen Kreativität. Indikatoren, welche persönliche Entwicklungsmöglichkeiten und Bildungsstand, Alphabetenquote, Zugang zu Gesundheitsdiensten, soziale Toleranz etc. erfassen, bescheinigen bei Bewohnern urbaner Ballungsräume deutlich bessere Werte als bei jenen ländlich-peripherer Gebiete.

Allerdings zeitigen die quantitativen Dimensionen der Megastädte nahezu immer gravierende Überlastungsprobleme, welche die Qualität des städtischen Lebens massiv beeinträchtigen können.

Eine ausreichendes Versorgungsniveau einer stetig wachsenden Stadtbevölkerung sicherzustellen, ist schwierig und teuer. Zudem geht mit dem Bevölkerungswachstum ein ständiger Flächenverbrauch einher. Fehlende Flächennutzungsplanung und ohnmächtige Ordnungskontrolle führen allzuhäufig dazu, daß sich Riesenstädte ohne nachhaltige staatliche Einflußnahme entwickeln.



Bevölkerungsentwicklung bestehender und entstehender Megastädte in Südost- und Ostasien

Finden strukturwirksame Entscheidungen statt, so weisen sie oft keine langfristige Qualität auf.

Infrastrukturprojekte werden meist reaktiv realisiert. Besonders die Verkehrsinfrastruktur

droht in vielen Megastädten zu kollabieren. Das hohe Verkehrsaufkommen trägt zu einer steigenden Luftverschmutzung und zur Lärmbelastigung der Bewohner bei. Probleme mit der Abfallentsorgung führen zur Verunreinigung von Grund- und Flußwasser, tragen somit zur Verknappung von Trinkwasser bei. Die Lebensqualität der breiten Masse der Stadtbewohner hat in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen, während die Umfeldstressoren zugenommen haben.

Der ständige Zufluß von Arbeitsmigranten stellt hohe Anforderungen an die Organisation des Arbeitsmarktes, welche nicht erfüllt werden können. Der Mangel an Arbeitmöglichkeiten und die zunehmende Verarmung werden zum selbstverstärkenden Kreislauf: Die Beschäftigung zu Niedrigstlöhnen oder das Ausweichen in die Schattenwirtschaft beschneiden die eigenen Bildungsmöglichkeiten und die der Familienmitglieder; in Folge klafft die Schere von „low skill/low pay“ und „high skill/high pay“ immer weiter auseinander. Armut jedoch verhindert das Nutzen des Potentials der Stadt und zieht eine wachsende ökonomische und soziale innere Polarisierung der Bevölkerung nach sich. Am Ende steht die Segregation, denn die ökonomische Randexistenz ermöglicht nur noch das Leben in Marginalsiedlungen.

Marginalsiedlungen sind gekennzeichnet durch den Zerfall der üblichen Sozialstrukturen (allerdings kommt es zu einer Ausbildung neuer Beziehungs- und Identifikationsmuster, oft in Form von Netzwerken oder Nachbarschaftsinitiativen, welche helfen, das Überleben zu sichern), Kriminalität, provisorische bzw. zerfallende Bausubstanz, mangelhafte Hygiene und ökologische Probleme (Verschmutzung von Wasser und Luft).

Stadtstudien vermuten, daß in

Zukunft vor allem der Anteil dieser Slumbewohner an der städtischen Gesamtbevölkerung zunehmen wird; Armut wird in Zukunft also immer mehr als spezifisch städtisches Problem begriffen werden (UNFPA 1996).

Schon heute leben erschreckend große Teile der Stadtbevölkerung in Squattersiedlungen. Der UNITED NATIONS POPULATION FUND spricht in Thailand und Malaysia von 15%, in Indonesien gar von 54% der städtischen Bewohner, auf minderwärtigen Flächen in städtischen Gebieten ohne soziale Absicherung und unterhalb der Armutsgrenze leben.

Nationale Vorrangstellung

Es kommt in den meisten asiatischen Ländern im nationalen Kontext neben der demographischen Primacy der Megastadt zu einer dominanten Primatstellung im funktionellen Sinne. (Vgl. BRONGER 1996)

Wie weltweit in Entwicklungs- und Schwellenländern beobachtbar konzentriert sich die Dynamik des Verstärkerprozesses i. d. R. auf ein einziges Zentrum („primate urban systems“) (Ausnahmen existieren nur bei Flächenstaaten (wie China oder Indien), in denen mehrere Megastädte fast gleichrangig nebeneinander bestehen können.)

Ergänzend zu der wachsenden Konzentration der Bevölkerung entwickelt sich eine zunehmende Konzentration der wirtschaftlichen, politisch-administrativen, kulturellen und sozialen Funktionen auf diese größte Stadt des Landes. Somit kommt es zu einer Zentralisierung der Macht- und Entscheidungsstrukturen und zu der Ausprägung eines nationalen Entwicklungsgefälles. In jedem der betrachteten Länder im pazifischen Asien, in dem das Wachstum einer Megastadt beobachtbar ist, ist es gerade die Hauptstadt, die (auch) diesen Größenstatus erreicht und somit

eine meist extreme Primatstellung unter den Städten des Landes aufweist.

Die ökonomischen Agglomerationsvorteile der Großstadt, die als externe Ersparnisse dadurch entstehen, daß sich verschiedene Produktionszweige räumlich an einem Standort bündeln, ziehen einen unverhältnismäßig großen Teil der Wirtschaftsaktivitäten führender Gewerbezweige an sich und zementieren die räumliche Asymmetrie, zumindest solange, bis die negativen Agglomerationseffekte (Verkehrsprobleme, starke Umweltbelastung, etc.) ein Ausmaß erreicht haben, das nicht mehr erträglich ist.

Eingliederung in Weltmarktzusammenhänge

Um die gegenwärtige und zukünftige Entwicklung der Städte und ihren inneren Strukturwandel erklären zu können, ist zunehmend ein grundlegendes Verständnis für die sich verstärkende Globalisierung von Wirtschaftsstrukturen essentiell. Viele aktuelle Beiträge zur Stadtforschung betonen die Notwendigkeit neben der Berücksichtigung nationalstaatlicher Zusammenhänge die Rolle der Städte im Geflecht der internationalen Arbeitsteilung und weltwirtschaftlichen Einbindung zu definieren und bieten Konzepte von Weltstadthierarchien an (Vgl. TAUBMANN 1996).

Es ist zu erwarten, daß immer mehr Megastädte in die Globalisierungsprozesse einbezogen werden, und sich „Global Cities“ herausbilden, Städte, die untereinander starke Verflechtungen aufweisen und höchste Leitungs- und Lenkungsfunktion für die Weltwirtschaft besitzen.

Die Bedeutung der multinationalen Unternehmen wird zunehmen, und mit ihr sich die internationale Städtekonkurrenz um Ansiedlung dieser verstärken (Vgl.

SASSEN 1997). Ihrerseits werden die Unternehmen einen formenden Einfluß auf die Transnationalisierung der Wirtschaftsstrukturen auf verschiedenen Maßstabsebenen haben. Dabei ist zu erkennen, daß Entwicklungsinteressen internationaler Investoren meist im Widerspruch zu nationaler ausgleichsorientierter Wirtschaftsgestaltung stehen.

Die Funktion und Rolle im weltweiten Stadtgefüge, welche die Megastädte Ost- und Südostasiens einnehmen, ist verschieden; die überragende internationale Bedeutung hat derzeit Tokyo inne. Als einzige „Global City“ unter den Städten der Großregion ist Tokyo ein weltweit bedeutender Knoten- und Kristallisationspunkt der internationalen

Finanz-, Kommunikations- und Warenströme.

Auch wenn die wirtschaftliche Wachstumseuphorie deutlich nachgelassen hat, so scheint unstrittig, daß die langfristige Bedeutung des pazifischen Asiens im weltwirtschaftlichen Märktewettbewerb eine Aufwertung der Stellung der dortigen Megastädte in der internationalen Städtehierarchie zur Folge haben wird.

Quellen:

SASSEN, S.; *Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities*, 2. Aufl., Frankfurt 1997.

FELDBAUER, P., HUSA, K. (u.a.) (Hrsg.); *Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung*, Frankfurt 1997.

ASIAN DEVELOPMENT BANK; *The Development and Management of Asian Megacities*, elektronisch veröffentlicht, URL:

<http://www.asiandevbank.org/megacity/index.htm> (Stand: 1.7.98).

UNITED NATIONS POPULATION FUND; *The State of World Population: Changing Places - Population, Development and the Urban Future*, elektronisch veröffentlicht, URL:

<http://www.unfpa.org/SWP/SWP96/SWP96MN.HTM> (Stand: 1.7.98).

BRONGER, D.; *Megastädte*, In: *Geographische Rundschau*, 48. Jg., Heft 2, 1996, S. 74-81.

TAUBMANN, W.; *Weltstädte und Metropolen im Spannungsfeld zwischen „Globalität“ und „Lokalität“*, In: *Geographie heute*, Heft 142, 1996, S. 4-9.

Vorgestellt:

Arbeitskreis Südostasien in der Deutschen Gesellschaft für Geographie (DGfG)

Ende 1996 wurde der „Arbeitskreis Südostasien“ in der Deutschen Gesellschaft für Geographie (DGfG) gegründet, der sich vor allem an Kolleginnen und Kollegen aus der Geographie richtet, darüber hinaus jedoch ausdrücklich an alle zu Südostasien arbeitende Vertreter aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Praxis (Entwicklungsorganisationen aller Art etc.). Ziele des Arbeitskreises sind vor allem: Ausbau interdisziplinärer Kontaktnetze, wechselseitige Informationen - auch über WWW-/Internet-Homepage - regelmäßige Jahrestagungen und Diskussionsforen, Publikationen, Öffentlichkeitsarbeit, Integration besonders auch jüngerer Interessierter aus Schule, Hochschule und Praxis. Über die Aktivitäten des Arbeitskreises informiert ein regelmäßig erscheinender Rundbrief. Bisher wurden zwei Jahrestagungen durchgeführt (Schwerpunktthema 1997: „Wirtschaftliche Dynamik in Südostasien“; 1998: „Probleme der Tropenwaldökologie und -ökonomie“).

Sprecher des Arbeitskreises sind Priv.-Doz. Dr. Frauke Kraas, Bonn (federführend), Prof. Dr. Dieter Uthoff, Mainz, und Prof. Dr. Wolfgang Werner, Heidelberg. Interessenten wenden sich bitte an: Priv.-Doz. Dr. Frauke Kraas, Geographisches Institut der Universität Bonn, Meckenheimer Allee 166, 53115 Bonn, Tel. 0228 732096, Fax: 0228 737230, Email: kraas@slide.giub.uni-bonn.de;

Homepage: <http://giub.uni-bonn.de/aksoa/welcome.html>.

How accurate are projections of future city sizes?

Quelle:

**United Nations Population Fund
The State of World Population:**

Changing Places - Population, Development and the Urban Future

elektronisch veröffentlicht, URL:

<http://www.unfpa.org/projbx96.html> (Stand: 1.7.98)

Efforts to predict the size of cities have proven less accurate than projections of national and regional populations. While the world's total urban population has been projected with some accuracy, projections of individual cities' populations and of cities' relative sizes have been much less reliable.

These shortcomings are partly due to the incompleteness of census information prior to the 1980s. But they also reflect the complexity of urban population dynamics.

Like national populations, the size of cities depends on fertility, mortality and external migration rates, but it also depends on the differentials between urban and rural fertility and mortality and on migration within countries. Population movements are far more sensitive to regional variations in economic opportunities than are fertility and mortality.

It is also hard to predict changes in the spatial dimension of urban systems. In some cases, the population becomes increasingly less concentrated in central cities and more dispersed into urban systems of varying size with different economic specializations. Such patterns are difficult to predict.

In São Paulo, for example, the 1991 census showed both the population and the growth rate to be much smaller than anticipated. This reflected a large net outmigration, partly due to the relocation of industry to smaller cities, and a lower than expected fertility level.

Other unanticipated economic developments have upset expectations more dramatically. In 1982, Shanghai was the only Chinese city that the United Nations projected to be among the world's 20 largest urban centres in the year 2000, with an expected population of 13.5 million.

By 1994, however, Shanghai, Beijing and Tianjin were all projected to be in the top 12 by 2000 (all three are currently in the top 15) and Shanghai's projected population has grown to 17.2 million.

The unreliability of forecasting is clearest in regard to single cities. Of the cities projected in 1982 to be the 15 largest in 2000, the total population was expected to be 233.8 million. This is close to the 1994 projection of 230.1 million in the top 15 cities in 2000.

However, the lists are not the same; the 15 cities in the 1982 list are currently projected to total 215 million people by 2000 – 18 million below the 1982 projection.

Some cities were very poorly estimated. The current projection for Tokyo in 2000 is 10.8 million people larger than was projected in 1982; Mexico City's population in 2000 is now expected to be 9.9 million smaller than was projected in 1982.

Weptip

ILO Report zu den sozialen Auswirkungen der asiatischen Finanzkrise

<http://www.ilo.org/public/english/60empfor/cdart/bangkok/index.htm>

Inzwischen macht sich die Finanzkrise in Ost- und Südostasien auch in Deutschland bemerkbar, wie das Beispiel des zur schweizerischen Sauer AG gehörenden Textilherstellers Schlafhorst AG & Co. (Mönchengladbach) zeigt, der im asiatischen Raum 1/3 seines Umsatzes macht (AZ 534. Jahrgang, No. 148, 30.6.98, S.8).

Unter der obigen URL ist ein Report des Cross-Departmental Analysis and Reports Team (CD/ART) der International Labor Organization (ILO) zu den sozialen Auswirkungen der Finanzkrise verfügbar, der als Diskussionsgrundlage für ein hochrangiges Treffen (High-Level Tripartite Meeting on Social Responses to the Financial Crisis in East and South-East Asian Countries) im April 1998 in Bangkok erstellt wurde. Er befaßt sich in 4 Kapiteln mit den Ursachen der Finanzkrise, seinen sozialen Auswirkungen wie Arbeitslosigkeit, Armut, Frauen und Gastarbeiter. Weiterhin gibt er Verbesserungsvorschläge und Hinweise für eine zukünftige Politik. Das erste Kapitel enthält außerdem noch zahlreiche Referenzen sowie Hyperlinks zu anderen Textdokumenten.

Conference Announcement

International Conference October 29-30, 1998
Roskilde University (Denmark)¹

“The economic crisis in East Asia and the impact on the local populations”

The economic crisis in East Asia has exploded one year ago, when the Thai baht abandoned the peg to the dollar and currency devaluation affected most countries in the region. Since then, the economic situation has continued to deteriorate, also leading to dramatic political events like the collapse of Suharto regime in Indonesia.

The impact of the crisis on East Asian population has already been very severe, and a further increase of unemployment and poverty is expected. Many scholars predict that East Asia could face - at least temporarily - a set back of poverty alleviation results obtained in the last thirty years.

Persisting economic instability in Japan, a slow-down of economic growth in China (with a consequent risk of yuan devaluation), and the deep recession in many countries of the region (including South Korea) increase the fear that the crisis could further extend and intensify.

The conference aim is to analyse the causes of the crisis, looking both at national conditions and at the dynamics governing the international economic and financial system. The focus of the discussion will be on the rethinking of development strategies in East Asian countries.

About twenty papers will be presented, enforcing the scientific dialogue between some of the leading European and Asian scholars on economic and social development in East Asia. The host institution research experience on the impact of the process of globalisation on developing regions is also expected to contribute to a successful discussion.

Speakers and discussants include: Nicole Bullard, Focus on the Global South, Chulalongkorn University; Riccardo Petrella, the “Goup of Lisbon”; Mike Parnwell, Hull University; Chris Dixon, Guildhall University, London; Jacques Hersh and Johannes Dragsbæk Schmidt, Aalborg University; C. P. Chandrasekhar, Jawaharlal Nehru University, New Delhi; James Putzel, London School of Economics; Bob Jessop, Lancaster University; Enrica Collotti Pischel, Milano University; Chang Kyung-Sup, Seoul National University; Clemens Stubbe Østergaard, Aarhus University; Andrea Kilgour and David Drakhakis-Smith, Liverpool University; Niels Fold, Copenhagen University; Peter Wad, Copenhagen Business School; Terence Gomez, Leeds University; Huang Weiping, People’s University, Beijing; Ngai-Ling Sum, Manchester University; Robert Cribb and Irene Nørlund, Nordic Institute of Asian Studies; Bruno Amoroso, Jesper Jespersen, Klaus Nielsen and Pietro Masina, Roskilde University.

For information:

Pietro Masina

Tel. +45 46742507

Email: pietro@ruc.dk

Please send the registration form - by the 20th September 1998 - to:

Helle Hartmann, Roskilde University, Hus 22.1

Postbox 260, 4000 Roskilde, Denmark

E-mail: hartmann@ruc.dk

Phone: +45 4674 2163

Telefax: +45 4674 3083

¹ The conference is organised by the Federico Caffè Centre, Dept. of Social Sciences, Roskilde University, in co-operation with the Nordic Institute of Asian Studies. Financial support has been received from the Danish Research Council for Social Sciences and the Tuborg Fund, apart from the two organising institutions.