

ARBEITSBERICHTE



Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin



Lech Suwala, Elmar Kulke (Hrsg.):

Thailand / Laos – Bericht zur Hauptexkursion 2011 –

Heft 166

Berlin 2011

Photo: Nele Heiland

**Arbeitsberichte
Geographisches Institut
Humboldt-Universität zu Berlin
Heft 166**

Lech Suwala, Elmar Kulke (Hrsg.):

Thailand / Laos - Bericht zur Hauptexkursion 2011

**Berlin 2011
ISSN 0947 - 0360**

**Geographisches Institut
Humboldt-Universität zu Berlin
Sitz: Rudower Chaussee 16
Unter den Linden 6
10099 Berlin
(<http://www.geographie.hu-berlin.de>)**

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
	Vorwort	009
	ELMAR KULKE / LECH SUWALA	
	Exkursionsprogramm	013
21.02.	Geographie Bangkoks – Welche Zukunft haben die Slums von Bangkok? Erläuterungen am Beispiel von <i>Khlong Toey</i>	019
	ANNA-MARIA WEINHOLD / KATHARINA HEUPEL	
22.02.	Integration Thailands in die Weltwirtschaft – Internationale Beziehungen und Strategien der Entwicklungszusammenarbeit	032
	MARGRET MÜLLER / NELE HEILAND	
23.02.	Transformation im Einzelhandel und Verkehrssystem Bangkoks „Inwiefern beeinflusste die Verkehrsentwicklung die Transformation des Einzelhandels?“	049
	MADLEN KRONE / ROBERT GÜNTHER	
24.02.	Dezentralisierung der industriellen Produktionsstruktur anhand regionalpolitischer Strategien in Thailand	067
	BENEDICT KELLY / MICHAEL FRINGS	
25.02.	Merkmale ländlicher Räume und landwirtschaftlicher Produktion & Energieversorgung und Gewinnung von Bodenschätzen in Thailand	077
	PHILIPPE RUFIN / DENNIS FUNKE	
26.02.	Chiang Mai – eine kreative Stadt?	094
	PETER KAPSCH / DANIEL METZKE	
27.02.	Wirtschaftsstruktur der Region Chiang Rai zwischen Landwirtschaft und Grenzhandel	107
	MATTHIAS DEVENTER / ANDREAS KUEBART	
28.02./01.03.	Lebensader Mekong – Inwiefern führt die Einbindung der Dörfer am Mekong in Wirtschaftskreisläufe zu Veränderungen der traditionellen Lebensweisen?	125
	ANNE-SUSANNE FRETTER / GREGOR QUALITZ	
02.03.	Kulturtourismus am Standort Luang Prabang? – Eine beobachtende Auseinandersetzung	137
	NATHALIE LOANA ROJAS CORTEZ / ISABELL SCHRÖDER	
03.03.	Laos – „landlocked“ oder infrastrukturell erschlossen?	150
	WIEBKE WESSELHÖFFT / ANNA-M. WAGNER	
04.03.	Vang Vieng – eine Karstregion und ehemaliger Militärstützpunkt „auf der Ameisenstraße zum Massentourismus“	164
	THOMAS WILD / KRISTIN KEGEL	
05.03.	Energieversorgung, Bodenschätze und Religionen in Laos	180
	CHRISTIAN RUBY / MATTHIAS LIEDER	
06.03.	Vientiane – eine Primatstadt?	200
	SABRINA ROEDERER / MARIA CATERINA VELTE	
	Die Rolle von Thailand und Laos in der japanischen Expansionspolitik im 2. Weltkrieg	213
	TOBIAS EINECKE	

ขอบคุณครับ/ค่ะ, Mr. Kid!



VORWORT

Die Hauptexkursion verfolgte das geographische Ziel, Raumstrukturen und regionale Entwicklungen der beiden „südostasiatischen Fluggänse“ Thailand und Laos kennenzulernen. Während Thailand ein beliebtes und sich gleichzeitig immer noch in einer Transformation befindliches Land für geographische Hauptexkursionen darstellt, lockt Laos mit seiner sehr schleppenden, politischen und wirtschaftlichen Öffnung als „landlocked und least developed country“ auf den ersten Blick nur wenige ausländische Touristen. Genau dieser Gegensatz macht es spannend, einen Vergleich zwischen beiden Ländern zu wagen.

So traten wir mit insgesamt 26 Studierenden die Reise an, um sowohl das **Königreich Thailand** mit seiner aufstrebenden Automobilmontageindustrie als auch die überwiegend agrarisch geprägte **Demokratische Volksrepublik Laos** zu besuchen. Zwei überraschende Erkenntnisse, die so vorher nicht erwartet worden wären, machten die Runde: erstens schien Bangkok sein Verkehrschaos teilweise in den Griff bekommen zu haben, zweitens glänzte Laos immer noch durch überwiegend wirtschaftlich unerschlossene Gebiete und traditionelle Anbaumethoden (bspw. Brandrodungsfeldbau).

Obwohl sich Planung, Vor- und Nachbereitung der Exkursion über ein ganzes Jahr hinzogen, ist eine wissenschaftlich motivierte Reise mit neugierigen Studentinnen und Studenten des Geographischen Institutes immer wieder ein Erlebnis, welches neue Freundschaften entstehen lässt und für die / den eine/n oder andere/n später ein potentiell Interessengebiet oder Berufsfeld eröffnet. Allein aus diesen Tatsachen heraus sind solche Exkursionen sehr wertvoll und sollten stets einen Teil der universitären Ausbildung von Geographinnen und Geographen ausmachen. In diesem Zusammenhang sind sowohl unsere Kollegin **Katja Janson**, die uns als Laos-Expertin bei der Konzeption der Route zur Verfügung stand als auch unser Reisepartner **Ottmar Zeller** hervorzuheben, der als verlässlicher Partner auch dieses Jahr die administrative Organisation der Reise übernahm.

Dass die Exkursion ein voller Erfolg wurde, lag dabei insbesondere an folgenden Kriterien: Erstens an motivierten Studenten, die seit Beginn als Exkursionsgruppe – im Sinne der festen Einheit Stichwort: „*Gruppenbildungsdynamik*“ – sehr sozial und kollegial miteinander umgingen; zweitens an berühmten Persönlichkeiten wie dem „**wilden Kaiser**“ oder „**PodolsKIT**“, die uns spontan und teilweise ungewollt Impulsreferate zu alltäglichen Geschehnissen lieferten sowie drittens an ausgeschlafenen Dozenten, die sich (un)gerne die Nacht um die Ohren schlugen um (un)gewollte Ergebnisse von Bundesligaspielen, v.a. Luang Prabang 96 vs. Bayern Vientiane mitverfolgen zu können.

Der Exkursion ging ein vorbereitendes Blockseminar in Berlin-Wannsee im Januar 2011 voraus, in dem sich die Studierenden landeskundliche Grundlagen politischer, geschichtlicher, sozialer, kultureller und nicht zuletzt wirtschaftsräumlicher Natur der beiden Länder Südostasiens erarbeiteten. Diese Blockveranstaltung führte auch früh zur Bildung einer Einheit und zum Zusammenhalt der Gruppe, die übrigens aus fast allen Bundesländern Deutschlands zusammengewürfelt war. Ein lang bewährtes und ausgeklügeltes Losverfahren hatte eine abermalige Fluktuation der Arbeitsgruppen zum Gegenstand, die auf der Exkursion zu Zweit jeweils einen Tag durch Vorträge und eigene Beobachtungen begleiteten.

Gebührender Dank ist insbesondere an alle Gesprächspartner während unseres Aufenthaltes zu richten, die uns neben geschäftlichen Vorträgen und Inhalten auch Informationen und Geschichten aus persönlichen Erlebnissen über die Länder – meist in einer lockeren Atmosphäre – vermittelten, die man weder in Lehrbüchern noch Reiseführern finden kann und die uns in die Lage versetzen, Thailand und Laos ein Stück besser verstehen zu können.

Dafür möchten wir **Maximillian Butek & Thomas Möller** (GTCC Bangkok), **David Oberhuber** (GIZ Thailand), **Prof. Narong Varongkriengkrai** (Thai-German Institute), **Antiono Berenguer & Manita Herman** (EU Delegation to Thailand), **Martin Venzky-Stalling** (Creative City Chiang Mai), **Nopasit Chakpitak, Ph.D. & Dr. Pradorn Sureephong** (Chiang Mai University), **Christian Körner** (DAAD), **Hans Lipp** (Universität Tübingen) sowie **Prof. Boike Rehbein** (HU Berlin) danken. Mit Ihnen unternahmen wir physische und gedankliche Ausflüge, die uns in eindrucksvoller Weise partielle Aufnahmen der landwirtschaftlichen, industriellen und dienstleistungsspezifischen Entwicklung von Thailand und Laos ermöglichten.

Zuletzt möchten wir uns bei unseren Studenten für die intensive, sorgfältige und durchdachte Vorbereitung, die Vorträge vor Ort, die physische und mentale Belastbarkeit sowie für ihr Engagement und Interesse an den jeweiligen Stationen bedanken, die die Exkursion zu einem unvergesslichen Erlebnis haben werden lassen. Auch die Exkursionsleiter **Prof. Dr. Elmar Kulke** und Dipl.Vw. Dipl.Geogr. **Lech Suwala** werden – nicht zuletzt wegen des großartigen Zusammenhalts der Gruppe, der Tuk-Tuk-Kolonne in Bangkok oder der zweitägigen Flussfahrt auf dem Mekong – gerne an die Exkursion zurückdenken. Mit dieser Mannschaft hätte man ohne weiteres den **Smaragd-Buddha** (พระพุทธรูปทองคำ - *Phra Phuttha Maha Mani Ratana Patimakorn*) – der selbstverständlich gut in Bangkok aufgehoben ist – auch wieder in Vientiane oder Luang Prabang aufstellen können. Ein besonderer Dank gebührt Frau **Sabine Freigang** für ihre inhaltlichen und stilistischen Kommentare und ihrer redaktionellen Gestaltung sowie **allen Exkursionsteilnehmern** für das zahlreiche Hinterlegen von Photos auf der dafür eigens eingerichteten „Exkursions-Moodle-Webseite“.

Der vorliegende Bericht zur HEX 2011 dokumentiert die Erkenntnisse der jeweiligen Teilnehmer, die während des Vorbereitungsseminars und der Exkursion – gebündelt mit persönlichen Erfahrungen und Recherchen – erlangt wurden. Die einzelnen Inhalte, die verwendete Literatur sowie die untersuchten Einzelfragen wurden durch die Autoren in selbstständiger Regie bearbeitet und zeigen so deren Problemverständnis sowie ihre formalen und inhaltlichen Aufbereitungsfähigkeiten. Alle Aussagen spiegeln nicht die Meinung der Herausgeber wider, sondern liegen in der Verantwortung jedes Autors.

Berlin den 12.09.11

Elmar Kulke / Lech Suwala



Auf der Jagd nach dem Smaragd Buddha
Elmar Kulke (links), Lech Suwala (rechts)



Exkursion »Thailand/Laos « 20.02-07.03.11

Sonntag, 20.02.11 (Bangkok)

Aktivitäten: Individuelle **Ankunft und Check-in im Hotel D'Moc in Bangkok**
18.00 Uhr: Treffpunkt **in der Hotel Lobby** – Transfer in das Restaurant Silom Village, Begrüßung und Besprechung der Exkursion, Essen mit den Local Guides
Übernachtung in Bangkok

Montag, 21.02.11 (Bangkok)

Aktivitäten: **08.00 -11.45 Uhr: Stadtgeographie Bangkok**
(Grand Palace, Kanaltour, Gemüseanbau usw.)
Ab 12.30 Uhr: Fahrt zum Klong Toey Slum (Dauer ca. 45 Minuten)
13.30-15.30 Uhr: Treffen mit der **Duang Prateep Foundation**, Rundgang durch den Slum
Ab 16.30 Uhr: Ankunft in Hotel
17.00-18.00 Uhr: Vorstellung der **Außenhandelskammer Thailand** (German Thai-Chamber of Commerce) durch Mr. **Maximilian Butek** (DeInternational Manager)
19.30 Uhr: Abfahrt zum gemeinsamen Abendessen (Kin Lom Chom Saphan Restaurant); Übernachtung in Bangkok

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.1:** (Weinhold / Heupel)
Stadtgeographie Bangkoks (historische Stadtentwicklung, funktionale Gliederung, aktuelle Entwicklungstrends, Entwicklung im suburbanen Raum), Wirtschaftliche Bedeutung Bangkoks

Dienstag, 22.02.11 (Bangkok und Eastern Seaboard Region)

Aktivitäten: **9.15 Uhr: Abfahrt** Bus
10.00-12.00 Uhr: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)
Vorstellung durch **David Oberhuber** (Country Director Thailand)
13.00 Uhr: Fahrt zur Amata Nakorn Industrial Estate (ca. 90 min)
15.00-17.00 Uhr: Thai-German Institute, Vorstellung durch Prof. Narong Varongkriengkrai
(15.00 Videopräsentation von tgi, 15.20 kurze Vorstellung über tgi, 15.40 Diskussion
16.30 kleiner Rundgang in Schulungswerkstatt); Übernachtung in Bangkok

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.2:** (Heiland / Müller)
Deutsche Entwicklungszusammenarbeit in Thailand, Einbindung Thailands in die Weltwirtschaft (EU, ASEAN)

Mittwoch, 23.02.11 (Bangkok)

Aktivitäten: **09.15 Uhr:** Abfahrt – vsl. Tuk Tuk
10.00-11.00 Uhr: EU Delegation to Thailand, Vortrag zu Handelsverflechtungen, Mr **Antonio Berenguer** (Head of Trade and Economic Section),
11.30 -17.30 Uhr: Transfer mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Tuk, Tuk, Boot, Skytrain: Besuchspunkte flower market – Tha Tien Boat Pier (N8) – bis Siam Center (**Business District**) Central Pier Skytrain: Saphan Taksin BTS Station –**Siam Paragon** (modernes Einkaufszentrum) – dazwischen Mittagessen; Übernachtung in Bangkok

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.3:** (Krone / Günther)
Transformation im Einzelhandel und Verkehrssystem Bangkoks

Donnerstag, 24.02.11 (Bangkok- Ayuthaya – Phitsanulok, ca. 380 km)

Aktivitäten: **6.30 Uhr:** –Abfahrt vom Hotel
07.30 - 09.00 Uhr: Besuch Ayuthaya historical park
dazwischen viele Haltepunkte an geeigneten Stellen (z.B. Besuch einer ländlichen
thailändischen Grundschule etc.)
später Nachmittag: Sukothai_
18.30: Ankunft Hotel

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.4:** (Kelly /Frings)
Wirtschaftliche Entwicklungsachse Thailands, UNESCO Weltkulturerbe Ayutthaya

Freitag,25.02.11 (Phitsanulok - Mae Moh -Chiang Mai, ca.370 km)

Aktivitäten **07.30 Uhr:** Abfahrt von Hotel
dazwischen viele Haltepunkte an geeigneten Stellen (Besuch einer ländlichen
Ziegelfabrik, temporäre Irrigationssysteme in Zentralthailand etc.)
ca. 10.30 -14.30 Uhr: Braukohletagebau Mae Moh
ca. 17.30 Uhr: Ankunft Hotel

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.5:** (Rufin / Funke)
Gewinnung von Bodenschätzen in Thailand (insb. Braukohletagebau),
Energieversorgung, Merkmale ländlicher Räume/landwirtschaftlicher Produktion

Samstag, 26.02.11 (Chiang Mai)

Aktivitäten: **09.15 Uhr:** Abfahrt von Hotel
09.45 Uhr Ankunft CAMT (**College of Arts, Media and Technology**, Chiang Mai
University)
10.00-11.30 Uhr Vorstellung der Chiang Mai Creative City (Presentation +
Discussion and Questions of the CMCC)
Ab 12.45 Uhr –Besuch von 3 Industriedistrikten / Clustern (a) Design in Nimman
Road, (b) Silver in Wualai Road, (c) Wood in Baan Tawai
Ab 19.00 Uhr: Abfahrt zum gemeinsamen Abendessen (am Ping river) und
Erfahrungsaustausch mit Experten der Deutschen
Entwicklungszusammenarbeit und Universitätsangehörigen

Studentischer Beitrag:**Thema Nr.6:** (Kapsch, Metzke)
Wachstumspol Chiang Mai, Direktinvestitionen/Wandel der Industrieproduktion
(Marshall'sche Distrikte, Kreative Quartiere)

Sonntag, 27.02.11 (Chiang Mai – Chiang Rai – Chiang Khong, ca .340 km)

Aktivitäten: Ab **8.00 Uhr:** Abfahrt
09.30 Uhr Kaffeepause bei "Cabbage and Condoms". Halt an heißen Quellen oder
bestimmten Dörfern, dazwischen Haltpunkt „Cash Crops an überregionalen
Landstrassen“
11.30 Uhr: An in Chiang Rai City. (eigenes Mittagessen)
12.30 Uhr Abfahrt zu "Golden Triangle"
13.30-15.30 Uhr: Gruppenarbeit: **Einzelhandelsstrukturen in Grenzgebieten**

„Golden Triangle“

17.30Uhr Ankunft in Chiang Khong

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.7:** (Deventer, Kuebart)

Indigene Bevölkerung/Demographie/Wanderung, Merkmale ländlicher Räume/landwirtschaftlicher Produktion, Golden Triangle (wirtschaftliche Strukturen in Grenzgebieten)

Montag, 28.02.11 (Chiang Khong – Huay-Xai Border – Pakbeng)

Aktivitäten: **Ab 8.00 Uhr:** Abfahrt

danach Umstieg auf das Boot – spontane Halts an Interessenspunkten, Besuch von zwei Dörfern und einer Holzverladestelle Anlegen

gg 17 Uhr in Pakbeng – ggf. Besuch des lokalen Markets

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.8:** (Fretter / Qualitz)

Lebensader Mekong (MRC, Schiffsverkehr, Katastrophenschutz etc.), agrosoziale Kleinststrukturen, Infrastrukturelle Versorgung im ländlichen Raum (Energie, Bildung, Medizin, Einzelhandel)

Dienstag, 01.03.11 (Pakbeng – Luang Prabang)

Aktivitäten: **08.30 Uhr:** Ablegen des Bootes

Während des Flußreise: Besuch von Fischer-Dörfern und der Pak ou Höhlen

gg. 17.00 Uhr: Anlegen in Luang Prabang

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.8:** (Fretter / Qualitz)

Lebensader Mekong (MRC, Schiffsverkehr, Katastrophenschutz etc.), agrosoziale Kleinststrukturen, Infrastrukturelle Versorgung im ländlichen Raum (Energie, Bildung, Medizin, Einzelhandel)

Mittwoch, 02.03.11 (Luang Prabang und Umgebung)

Aktivitäten: Ab **08.30 Uhr- 11.45 Uhr:** Stadtgeographie Luang Prabang (Wat Visoun, Wat Aham, Wat Xieng Thong, Wat Sop, Wat Sene, koloniale Bauten)

13.30 Uhr-16.30 Uhr: Besuch umliegender Dörfer (Ban Ouay, Ban Thapene, Ban, Phanom), tw. lokales Handwerk

Abends: ggf. Besuch des Nacht Markets

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.9:** (Rojas-Cortez/ Schröder)

Stadtgeographie Luang Prabang, Tourismuspol Luang Prabang

Donnerstag, 03.03.11 (Luang Prabang – Vang Vieng, ca. 230 km) Frühstück

Aktivitäten: **08:00 Uhr: Abfahrt**

(spontane Stopps an Interessenspunkten)

ca. 12.00-13.00 Uhr : Kreuzungspunkt N13 mit N7 - Phou Khoun (**lokaler Marktort** - Verkehrsachsenknotenpunkt und lokale Versorgung)

15.00 Uhr: Ankunft in Viang Veng und im Anschluss **Bootsfahrt** mit anschließenden Besuch der Tham Jang Höhle

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.10:** (Wagner / Wesselhöft)

Infrastrukturelle Erschließung von Laos (Strom, Wasser, Strassenbau etc.), ggf.

Bildungssystem

Sonderbeitrag: (Special Agent Einecke)

Die Rolle von Thailand und Laos in der japanischen Expansionspolitik im 2. Weltkrieg

Freitag, 04.03.11 (Vang Vieng)

Aktivitäten: **09.00 Uhr: Abfahrt mit dem Fahrrad**
ab 10.00 -12.00h Ökologischer Gemüselandbau – (ca. 5km nördlich von Vang Vieng)
danach Fahrt zum **Tropischen Turm- und Kegelkarst** (Cold Crab Höhle – ca. 7km
westlich von Vang Vieng) ... ca. 20km Tagespensum (ca. 2 ½ Std.)
Nachmittag ab 15.30h Gruppenarbeit- **Kartierung der Tourismusbranche** und
Vortrag **Millitärsgeschichte von Laos**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.11:** (Kegel / Wild)
militäre Vergangenheit von Laos, lokale Tourismusformen in Vang Vieng, tropischer
Turm- und Kegelkarst

Samstag, 05.03.11 (Vang Vieng –Vientiane, ca. 160 km)

Aktivitäten: **8.30 Uhr:** Abfahrt – spontane Halts an Interessenspunkten
Halt am Nam Ngum Stausee
Am Nachmittag: Besuch einer buddhistischen Organisation in Vientiane (Wat Luang,
die goldene Stupa, den Ho Pha Keo, ehemaliger Königstempel (heute Museum) und
Wat Si Muang,

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.12:** (Lieder, Ruby)
Energieversorgung, Religionen in Laos

Sonntag, 06.03.11 (Vientiane)

Aktivitäten: **09:00-12:00 Uhr: Stadtentwicklung Vientianes**
(Altstadt, Französische Kolonialstadt, sozialistische und neue Stadtelemente)
Nachmittag –Entspannung, Abschluss: **Gemeinsamer letzter Abend**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.13:** (Roederer, Velte)
Stadtgeographie und Hauptstadtfunktion Vientianes (franzöische Kolonialbauten,
sozialistische Stadtentwicklung)

Montag, 07.03.11 (Vientiane)

Aktivitäten: Frühstück und offizielles Ende (weiterer Verlauf der Reise in eigener Regie)

THAILAND



21. Februar 2011

Stadtgeographie Bangkoks – Welche Zukunft haben die Slums von Bangkok? Erläuterungen am Beispiel von *Khlong Toey*

ANNA-MARIA WEINHOLD / KATHARINA HEUPEL

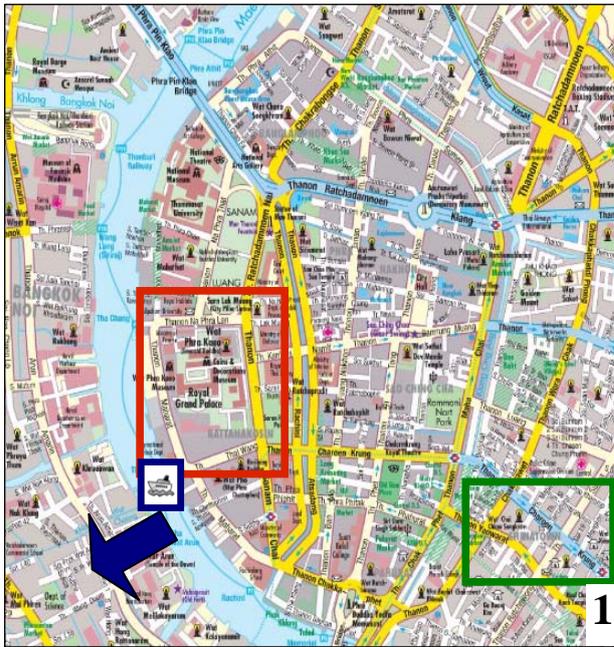


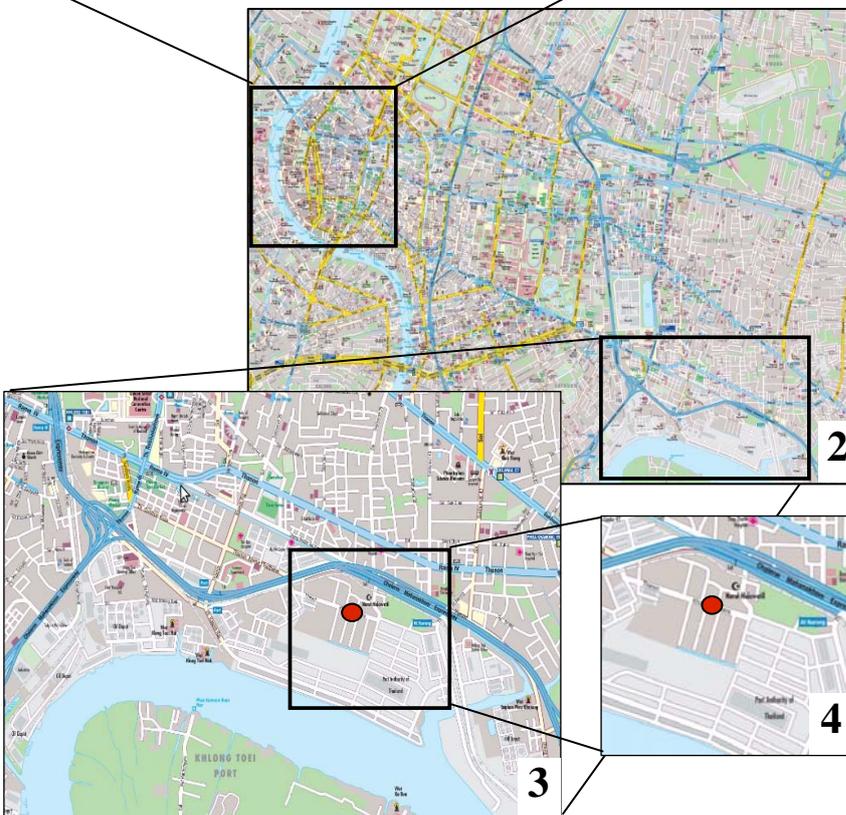
Abb. 1: Historischer Kern Ko Rattanakosin mit *Grand Palace* (rot) und Chinatown (grün), anschließend Bootsfahrt durch die *Khlongs* in Thonburi

Abb. 2: Übersichtskarte Bangkok, Ausschnitte Ko Rattanakosin und *Khlong Toey*

Abb. 3: Übersichtskarte *Khlong Toey* mit *Duang Prateep Foundation* (rot)

Abb. 4: *Duang Prateep Foundation* (rot) und Route durch den Slum

(eigene Darstellung verändert nach HOT-MAPS MEDIEN GMBH 2011)



Tagesstationen:

- Historischer Kern mit Grand Palace (Abb. 1)
- Bootsfahrt auf den *Khlongs* durch Thonburi (Abb. 1)
- Chinatown (Abb. 1)
- Vortrag der Duang Prateep Foundation
- Besuch des Slums *Khlong Toey* (Abb. 2, 3 und 4)
- Vortrag der Deutsch-Thailändischen Handelskammer

Einleitung

Bangkok – die Stadt der Engel. So lautet die Übersetzung des offiziellen Namens der Stadt *Krung Thep Maha Nakorn* (HAMILTON 2000, S. 461). Wie kaum eine andere Hauptstadt der Welt hat Bangkok in Thailand eine bedeutende gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Vormachtstellung. Sie ist das beste Beispiel für eine Primatstadt mit sehr hohem Einfluss auf den Rest des Landes. Gegenwärtig lebt etwa ein Zehntel der thailändischen Bevölkerung in der Hauptstadt, im Agglomerationsraum Bangkoks ca. 10-12 Mio. Menschen (DEUTSCHE BOTSCHAFT BANGKOK 2011).

Am ersten Tag der Exkursion wurde die Stadtgeographie Bangkoks thematisiert. Um die Stadt und ihre vielen Facetten möglichst umfassend kennenzulernen, bot sich uns ein kontrastreiches Programm. Wir erkundeten die Stadt zu Fuß und auf dem Wasser, fuhren durch die Kanäle, die sogenannten *Khlongs*, und spazierten durch Chinatown, besuchten die beeindruckenden Tempel auf dem Gelände des *Grand Palace* und sahen die Armut der Menschen im Slum *Khlong Toey*, hörten dort einen Vortrag der *Duang Prateep Foundation* und zurück im Hotel wurde uns die Deutsch-Thailändische Handelskammer vorgestellt.

Der vorliegende Text wird sich mit der historischen Stadtentwicklung bis ins 20. Jahrhundert befassen und weiterführend die heutige Struktur Bangkoks erläutern. Dabei beschreiben kleine Exkurse Standorte, die während des Exkursionstages angefahren wurden. Die im Titel genannte Fragestellung wird am Beispiel des Slums *Khlong Toey* diskutiert. Dafür werden zunächst allgemeine Merkmale von Marginalsiedlungen in Bangkok und schließlich der Slum *Khlong Toey* mit seiner Geschichte und den Lebensbedingungen seiner Bewohner vorgestellt. Informationen hierfür erhielten wir unter anderem durch einen Besuch bei der *Duang Prateep Foundation*, die sich um die Bewohner des Slums kümmert. Zum Schluss werden wir die Frage beantworten, ob Slums wie *Khlong Toey* in Bangkok noch eine Zukunft haben und diskutieren dabei, welche äußeren und inneren Faktoren für bzw. gegen einen Erhalt sprechen.

Stadthistorische Anfänge Bangkoks

Bangkok ist im Vergleich zu europäischen Städten eine junge Stadt, blickt aber durchaus auf eine beeindruckende Vergangenheit zurück, vor allem in Bezug auf das Bevölkerungswachstum. Nachdem Ayutthaya, die frühere Hauptstadt Thailands, 1767 durch die Burmesen zu Fall gebracht wurde, gründete General *Taksin* auf der westlichen Uferseite des Chao Phraya die Stadt Thonburi als einen neuen Stützpunkt. Nach seiner Absetzung im Jahre 1782 verlegte der neue Herrscher des Siamreiches, *Chao Phraya Chakri*, die Hauptstadt auf die östliche Seite des Flusses (WILLIAMS 2010, S. 112). Die Lage am östlichen Ufer hatte den strategischen Vorteil, dass die Stadt durch den Fluss vor einem möglichen erneuten Angriff der Burmesen geschützt war.

Ein weiterer Standortvorteil war das Schwemmlandgebiet, auf dem Bangkok erbaut wurde, wodurch die Stadt sehr fruchtbare Böden zum Anbau nutzen konnte. Ebenfalls vorhanden war ein raffiniertes Flusssystem mit zahlreichen Flussarmen, die als Hauptverkehrswege genutzt werden konnten. 1782 wurde Bangkok von *Chao Phraya Chakri*, der als Begründer der *Chakri*-Dynastie nun als *Rama I.* bezeichnet wurde, zur Hauptstadt des siamesischen Reiches ernannt. Vor der Übernahme durch *Rama I.* war Bangkok nur ein kleines Fischerdorf, welches von chinesischen Händlern, deren Wohngebiete nun dem Königspalast (siehe Exkurs I) weichen mussten, bewohnt wurde (ASKEW 2002).

Exkurs I: Königspalast (*Grand Palace*)

Der *Grand Palace* wurde im Jahre 1782, nachdem *Rama I.* den Thron bestieg, erbaut. *Rama I.* ließ zahlreiche chinesische Händler umsiedeln, um den Königspalast mit seinen Tempeln am Fluss Chao Phraya platzieren zu können. Im Baustil des Palastes vereinte er sowohl Elemente aus dem Hinduismus und dem Buddhismus als auch der europäischen, thailändischen und japanischen Architekturkunst. Das Gelände ist 218 qm groß und beherbergt das königliche Kloster, die Bibliothek, die *Dusit Prasat* Thronhalle, verschiedene Regierungsgebäude sowie das bekannte Kloster *Wat Phra Kaew* (vgl. Abb. 5) mit dem berühmten Smaragdbuddha. In aufwendigen Zeremonien wird sein Gewand gewechselt und der entsprechenden Jahreszeit angepasst. Auf der oberen Terrasse befindet sich die goldene *Chedi* (eine Stupa, *that*), die symbolisch einen Regenschirm und eine Almosenschüssel vereint (vgl. Abb. 6). Zudem sind zahlreiche weiße Elefanten, die die thailändischen Könige in ihrer Regierungszeit gesammelt haben sowie ein Miniaturmodell der Tempelanlagen des Angkor-Reiches zu sehen. Der weiße Elefant besitzt als heiliges Tier eine hohe Bedeutung und Anerkennung im Buddhismus. Schlangen und Vögel, die oft auf den Dächern der Gebäude zu sehen sind, stammen aus dem Hinduismus. Um das königliche Kloster herum sind zahlreiche Galerien zu sehen, die Szenen aus dem *Ramakien* zeigen. Die *Ramakien* sind die thailändische Fassung des indischen Nationalepos *Ramayana*. Eine Szene stellt die Rettung der entführten *Sita*, der Frau des *Rama von Ayutthaya*, dar. Als Baumaterial wurden Holz und Gold verwendet und oft Porzellan aus China importiert (KIT 2011).



Abb. 5 (oben): *Wat Phra Kaew* – Tempel des Smaragdbuddhas (HEUPEL / WEINHOLD 2011)

Abb. 6 (rechts): Goldene *Chedi* im Königspalast (QUALITZ 2011)



Demographische und wirtschaftliche Stadtentwicklung Bangkoks im 19. und 20. Jahrhundert

Neben der Umstrukturierung des historischen Zentrums war die Einführung des Straßensystems eine bedeutende Veränderung des Stadtbildes und der allgemeinen Lebensformen. Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die *Khlongs* (Kanäle), die einen Großteil der Stadt durchzogen und zum Teil immer noch durchziehen, zugeschüttet, versiegelt und durch Straßen ersetzt. Der Ausbau des Straßennetzes in Bangkok ging mit einer fast vollständigen Verdrängung der traditionellen Lebensweise am Wasser einher. Die letzten Wasserstraßen (vgl. Abb. 7) befinden sich heute auf der westlichen Seite des Chao Phraya im Stadtteil Thonburi (MIEHLAU 2000).



Abb. 7: Leben mit dem Wasser – Häuser auf Pfählen an den *Khlongs* (QUALITZ 2011)

Exkurs II: Bootsfahrt durch die *Khlongs*

Mittags fuhren wir mit Booten über den Chao Phraya in den Westteil der Stadt in den Bezirk Thonburi. Hier ist die mosaikartige Struktur, das Nebeneinander von Arm und Reich, von Tradition und Moderne, deutlich zu erkennen. Traditionelle Hütten aus Holz, auf Pfählen und mit Bootsanlegestellen, befinden sich neben modernen Häusern im europäischen Stil, umzäunt und mit Straßenanbindung. Sogar Autos und Motorräder konnten wir am Wasser sehen. Trotzdem bewegte sich die Bevölkerung hauptsächlich mit kleinen Booten vorwärts, in denen sie auch Waren transportierte. Die verschiedenen Nutzungen des Flusses als Toilette, Waschraum, Spielplatz, Handelsstraße und Handelsplatz wurden zwar zurückgedrängt, sind aber noch vorhanden. Hinter den Häusern erstreckt sich freies Land, welches den Bewohnern gehört und als Anbaufläche genutzt wird (s. Abb. 8). Der fruchtbare Boden und das Klima bietet ihnen die Möglichkeit, verschiedene Obst- und Gemüsesorten sowie Gewürze und exotische Pflanzen anzubauen. Die Marktnähe und die gute Erschließung des Gebiets mit Kanälen, Schiffen und Booten erlaubt es, Handel zu betreiben und die Produkte zu verkaufen. Auf dem Wasser wachsen große Mengen an Wasserspinat, welcher in der thailändischen Küche traditionell zum Kochen verwendet wird. Bei unseren kurzen Stops mit dem Boot sahen wir unter anderem eine Orchideenfarm, fütterten Fische mit Weißbrot und sahen, wie Wasserspinat und anderes Gemüse und Obst auf dem fruchtbaren Land hinter den Häusern angebaut wurde. Auch eine Schleuse mussten wir passieren, die allerdings nur einen Höhenunterschied von knapp einem Meter zu bewältigen hat und auf dem Rückweg ganz offen ist. Zu Flutzeiten gleicht diese Schleuse den höheren Wasserstand des Chao Phraya aus und schützt dadurch die Anbauflächen vor Überschwemmungen.

Neben den traditionellen Lebensformen sind auch Veränderungen wie Süßwasserleitungen (vgl. Abb. 9), Bürgersteige, Straßen und Elektrizität zu beobachten sowie Beton, der als Fundament, Pfeiler- oder Brückenmaterial genutzt wird.

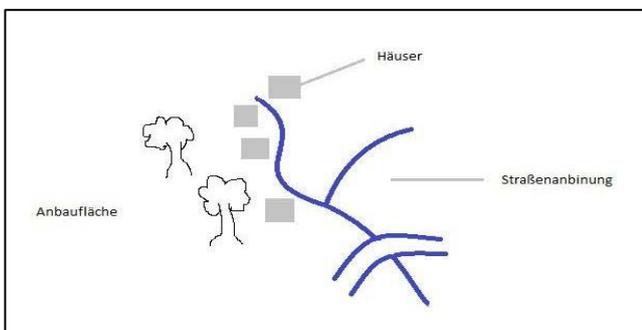


Abb. 8 (links): Skizze – Leben an den *Khlongs* (WEINHOLD 2011)

Abb. 9 (rechts): Süßwasserleitung in den *Khlongs* (FRETTER 2011)

Bis zum Ende der 1940er Jahre war Bangkok eine geplante Stadt. Durch einen starken Bevölkerungszustrom in den 1950er und 1970er Jahren, ausgelöst durch die ländlichen Geburtenüberschüssen und einer Land-Stadt-Flucht, kam es zu einem immensen Flächen- und Bevölkerungswachstum, der die Planungsinstitutionen überforderte. Fehlende Reglementierungen und keine Kontrolle der Flächennutzung führten zu einer starken Zersiedlung (KRAAS 1996, S. 89). In den 1960er Jahren wurde die wirtschaftliche Entwicklung erfolgreich durch eine arbeitsintensive Produktion und durch Importsubstitution gefördert, welche eine Expansion der Stadt gen Osten entlang der Petchburi und Sukhumvit Road nach sich zog (KRAAS 1996, S. 90; MIEHLAU 2000). Ende der 1970er Jahre konzentrierte man sich auf den Aufbau einer exportorientierten Industrie, um mit den Kapitaleinnahmen in neue Technologien zu investieren und die Produktdiversifizierung zu fördern (KRAAS 1996, S. 90). Der Ausbau als Handels- und Dienstleistungszentrum, der schon in den 1960er Jahren begann, wurde in den 1980er Jahren weitergeführt (MIEHLAU 2000). Zusätzlich erfolgte eine Förderung der Bereiche Kraftfahrzeuge, Textilindustrie und Elektronik (KRAAS 1996, S. 90). Bangkok expandierte weiter in Richtung Norden und Süden, was mit einem extremen Bauboom und einer starken Industrialisierung einherging. Mangelnde Planung und Spekulationen waren verantwortlich für ein ungeordnetes und unkontrolliertes Wachstum in den Außenbezirken. Die Bebauung und Versiegelung der Schwemmlandgebiete bedeutete einen Verlust fruchtbaren Bodens und somit landwirtschaftlich nutzbarer Fläche (KRAAS 1996, S. 91; MIEHLAU 2000). Es entstand ein Mosaik aus Industriegebieten, landwirtschaftlich genutzten Arealen, Wohnsiedlungen mit zahlreichen Hochhäusern und Marginalsiedlungen, die auf freien Flächen zwischen den Gebäuden aufgebaut wurden (KRAAS 1996, S. 92).

In der Zeit der Industrialisierung kam es zu strukturellen und funktionalen Umschichtungen, die einen umfassenden Strukturwandel nach sich zogen. Seit der Asienkrise 1997, die die unteren Einkommensschichten besonders stark traf, wuchsen die Disparitäten zwischen den verschiedenen Bevölkerungsschichten. Der Bau von luxuriösen Hochhäusern, die der höheren Einkommensschicht als Wohnraum dienten (Condominiums) sowie eine Büro- und Dienstleistungsfunktion erfüllten, sollte Geschäftsleuten den Weg zur Arbeit erleichtern und Funktionen des Wohnens, Arbeitens und der Freizeit verbinden. Ein erhöhter Leerstand infolge der Konjunktorentwicklung führte zu einer Veränderung der Bevölkerungsstruktur. Die mittlere Einkommensschicht wurde von der Gruppe mit höherem Einkommen an die Peripherie der Stadt verdrängt. Andere Ursachen des verstärkten Wachstums der Marginalsiedlungen sind das natürliche Bevölkerungswachstum, Migration und begrenzter Wohnraum (WENK 2008, S. 11).

Die Ausführungen zur modernen Stadtentwicklung zeigen die rasante Entwicklung Bangkoks zu einer bedeutenden Metropole, die „nahezu alle wichtigen Konsumgüterproduzenten [...], ebenso die importabhängigen und die meisten exportorientierten Industriebetriebe“ (KRAAS 1996, S. 90) wie Petrochemie, Kraftfahrzeug- und Maschinenbau sowie Schmuckindustrie beherbergt.

Funktionale und administrative Gliederung Bangkoks

Administrativ lässt sich Bangkok zunächst in die Bangkok Metropolitan Administration (BMA) und die Bangkok Metropolitan Region (BMR) gliedern. Dabei umfasst die BMA nur die Provinz Bangkok, die BMR schließt zusätzlich die fünf benachbarten Provinzen mit ein, das heißt den Großraum Bangkok (KRAAS 1996). Die Übergänge sind allerdings fließend, da sich die Stadt Bangkok seit den 1980er Jahren auch über seine Grenzen hinaus ausgedehnt hat. Dies geschah vor allem entlang wichtiger Verkehrsachsen nach Norden bzw. nach Süden (MIEHLAU 2000). Das Umland Bangkoks ist aufgrund von unkontrollierter Bautätigkeit sehr zersiedelt und hat eine mosaikartige Struktur. So kommt es, dass Industrie- und Siedlungsgebiete ehemals rein landwirtschaftliche Flächen im Schwemmland durchziehen. Die Folgen sind Flächenverbrauch und Umweltprobleme (KRAAS 1996, S. 91). Weiterhin ist Bangkok in mehrere Disktrikte unterteilt, wobei aufgrund fehlender Flächennutzungsplanung und der Heterogenität der Stadt eine Abgrenzung von Stadtvierteln vor allem außerhalb des Zentrums kaum möglich (KRAAS 1996, S. 92). Somit ist eine funktionale Gliederung Bangkoks für unsere Zwecke sinnvoller.

Funktional lässt sich Bangkok wie folgt gliedern: der historische Kern als Teil des Stadtzentrums, die Marginalsiedlungen als immer wiederkehrendes Element in der Stadt sowie der suburbane Raum. Außerdem gibt es vor allem im Zentrum der Stadt unterschiedliche Viertel wie zum Beispiel Chinatown,

das Ausgehviertel Banglamphu oder den Geschäftsbezirk Silom, die sich schwer zuordnen lassen und als Sonderformen zu betrachten sind.

Der **historische Kern**, auch *Ko Rattanakosin* genannt, besteht vor allem aus dem königlichen Palast und den königlichen Tempeln. Bis in die 1940er Jahren war dieser Kern die Königsresidenz und ein zentraler Markttort. Heute befinden sich hier Ministerien, der Oberste Gerichtshof, die Nationalbank, das Nationalmuseum und die *Thammasat*-Universität (KRAAS 1996, S. 92). Der historische Kern nimmt also neben der religiösen Funktion, die die Jahrhunderte überdauert hat, heute auch eine Verwaltungsfunktion ein. Des Weiteren ist er ein beliebtes Touristenziel und wird bei einer Stadtbesichtigung meist zuerst angefahren.

Den **suburbanen Raum** lernen wir an diesem Tag noch nicht kennen. Allein bei unserer Fahrt vom Flughafen in die Innenstadt am Vortag gewinnen wir einen ersten Eindruck von der Megastadt Bangkok. Auffällig ist, dass sich niedrige Bebauung mit Hochhausvierteln abwechselt. Sozialbauten und Marginalsiedlungen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu Condominiums und Bürohochhäusern (s. Abb. 10). Einzelne edge cities oder CBD's entstehen an Verkehrsknotenpunkten, andererseits gibt es



auch reine Wohngebiete („Schlafstädte“) oder sogar gated communities (ASKEW 2002).

Die **Marginalsiedlungen** sind in Bangkok so gut wie überall präsent. Jedes unbebaute Stück Boden wird dafür genutzt, Wellblechhütten oder Ähnliches aufzubauen; keine Baulücke bleibt lange leer. Selbst neben viel befahrenen Straßen oder an Bahngleisen wohnen Menschen in einfachen Behausungen. Die großen Unterschiede zwischen Arm und Reich werden deutlich, wenn man bei einem Blick über die Stadt Wellblechdächer neben Hochhäusern stehen sieht (KIT 2011).

Abb. 10: Marginalsiedlungen, im Hintergrund Sozialbauten und Condominiums sowie Bürohäuser (HEUPEL / WEINHOLD 2011)

Die zweistündige Bootsfahrt durch die *Khlongs* endete in **Chinatown** (offizieller Name: *Samphaeng*), einem besonderen Viertel, das sich der klassischen Differenzierung entzieht. Chinesische Händler, die Bangkok vor der Ankunft des Königs *Rama I.* besiedelten, mussten das Gebiet am Chao Phraya verlassen, da dieser dort den Bau des Königspalastes plante. Sie wanderten südlich entlang des Chao Phraya und bebauten das Gebiet der heutigen Chinatown. Aufgrund der Zwangspolitik Thailands und des politischen Strebens nach nationaler Einheit sieht man heute nur noch wenige Merkmale einer typischen Chinatown. Es wurden thailändische Namen eingeführt und die Schriftzeichen der chinesischen Sprache entfernt. Der Groß- und Einzelhandel in Form von zweistöckigen Shophouses, in denen Arbeiten und Wohnen eng miteinander verbunden sind, bilden die Hauptfunktionen in Chinatown. Der Anteil von Chinesen mit größeren Familienverbänden ist sehr hoch, allerdings sind zunehmend auch Tendenzen von Gentrification zu beobachten (KRAAS 1996, S. 92).

Marginalsiedlungen in Bangkok

Die Slumentwicklung in Bangkok lässt sich in zwei Phasen untergliedern. „In der ersten Phase, etwa von Mitte der 1940er bis zu den 1970er Jahren, dienten Slums als Lösung für ein dringendes Wohnraumproblem“ (WENK 2008, S. 12). Neben dem Wirtschaftswachstum war die Umstellung des Agrarsektors auf die exportorientierte Produktion von Nahrungsmitteln ein zusätzlicher Impuls für die Migration aus dem ländlichen Raum, da viele Bauern ihren Betrieb aufgeben mussten und sich in Bangkok eine neue Arbeitsstelle erhofften. In der zweiten Phase, die in den 1970er Jahren begann, stagnierte die

Wirtschaft, die Arbeitslosenzahlen stiegen und die Löhne sanken aufgrund erhöhter Produktionskosten. Die Folge war ein enormer Anstieg der Einwohnerzahl in den Slums (WENK 2008, S. 12). Auch die Unfähigkeit des Staates, erschwingliche Wohnungen für Menschen mit geringem Einkommen bereitzustellen, forcierte das weitere Slumwachstum (ASKEW 2002).

Heute leben rund eine Millionen Menschen in Marginalsiedlungen. Zu diesen Siedlungen werden alle Wohngemeinschaften gezählt, „die aus über 15 Haushalten mit hoher Belegungsdichte und provisorischer Bausubstanz auf nicht oder nur teilerschlossenen Flächen besteh[en]“ (KRAAS 1996, S. 92). Dabei ist die illegale Landnahme selten, was die Marginalsiedlungen in Bangkok von Elendsvierteln bzw. Slums in anderen Ländern bzw. Städten unterscheidet. Die Gebiete liegen oft auf privatem Land, das vom Besitzer parzellenweise verpachtet wird. Die meisten Marginalsiedlungen verfügen über eine gemeinschaftlich genutzte Wasser- und Stromversorgung (KRAAS 1996, S. 92). Die Menschen wohnen in Holz- oder Wellblechhütten. Sie leben oft in einem stark verzweigten und komplizierten sozialen Netzwerk, welches ihnen aber keine Sicherung für einen konstanten Aufenthalt, Wohnort oder Arbeitsplatz gibt (MIEHLAU 2000). Kriminalität ist in den meisten Slums in Bangkok kein Thema, allerdings müssen Probleme wie Aidsverbreitung oder Drogenkonsum angesprochen werden (DPF 2011b).

Eine Besonderheit der Slums in Bangkok ist weiterhin, dass dort nicht unbedingt die ärmsten der Armen wohnen. Eine beachtliche Anzahl von Bewohnern hat ein Einkommen, das mit dem durchschnittlichen Einkommen von Menschen vergleichbar ist, die außerhalb der Slums wohnen. Auch *Khlong Toey* ist ein vergleichbar „reicher“ Slum, das heißt die Bewohner kämpfen nicht ums pure Überleben (ASKEW 2002, S. 141). Ein Großteil der Bewohner verfügt nur über geringe oder keine Bildung, weshalb es für sie umso schwerer ist, eine Arbeitsstelle zu finden. Arbeit finden die Slumbewohner in sehr unterschiedlichen Bereichen. Der informelle Sektor ist wichtig zur Arbeitsbeschaffung und trägt außerdem zum Erhalt der Stadtökonomie bei (Transport, Nahrungsherstellung, Müllrecycling, Schuhputzer oder Reparaturen). Diese Dienstleistungen richten sich hauptsächlich an Konsumenten außerhalb der Slums, aber auch die Slums selbst können Ort unternehmerischer Tätigkeiten sein. Auch Erwerbstätigkeiten im formellen Sektor sind gern genommen, wenn die Beschäftigungsmöglichkeit in der Nähe des Slums liegt (ASKEW 2002, S. 141f.). Soziale Beziehungen und Netzwerke spielen eine zentrale Rolle bei der Unterstützung von Familienunternehmen, indem sie Kontakte vermitteln, als Arbeitskräfte helfen oder weitere informelle Tätigkeiten vermitteln (ASKEW 2002, S. 143).

Duang Prateep Foundation

Nach einer Einführung in die Thematik der Slums durch uns Tagesexperten erreichten wir am späten Nachmittag die *Duang Prateep Foundation* (DPF). Diese Stiftung wurde 1978 von *Prateep Ungsongtham Hata* mit dem Preisgeld des *Magsaysay* Preises, den sie für ihr soziales Engagement erhielt, gegründet. Sie selbst lebte als Kind in *Khlong Toey* und begann sehr jung dort zu unterrichten. Sie arbeitete hart, um sich die Ausbildung zur Lehrerin leisten zu können. Sie engagierte sich in mehreren Bereichen und strebte eine Verbesserung der Lebenssituation und der Chancen der Bewohner an (DPF 2011b).

Heute ist die Stiftung in fünf verschiedenen Bereichen aktiv und verfolgt mehrere Projekte in den Bereichen Gesundheit, Aus- und Weiterbildung, soziale Fürsorge, Unterstützung in Notfällen, wirtschaftliche und personelle Entwicklung (DPF 2011a). Im Vortrag und in dem uns gezeigten Film, in dem die Stiftung vorgestellt wurde, wurden einige Projekte näher erläutert. Eine eingeführte Kreditkartenvereinigung ermöglicht den Bewohnern einen selbstständigen Umgang mit Geld – z.B. um das Geld zu sparen oder Investitionen zu tätigen. Monatlich wird eine Mindesteinlage in Höhe von 100 Baht (ca. 2,30 Euro) verlangt sowie ein Selbstkostenbeitrag um die Vereinigung nutzen zu können (DPF 2011b).

Khlong Toey hat in der Vergangenheit Großbrände wie im Jahr 1991 erleben müssen. Hauptursachen sind die Bausubstanz und der geringe Abstand zwischen den Häusern. Zum einen kann sich das Feuer schnell ausbreiten, zum anderen gibt es keine Zufahrten für Löschfahrzeuge. Die Stiftung versucht im Projekt Feuerverhütung die Bewohner über Feuerbekämpfungsmaßnahmen aufzuklären und eine eigene Feuerwehr mit Freiwilligen und vier Löschfahrzeugen zu schaffen. Des Weiteren sind Slumbewohner auch bekannt als die Generation ohne Bildung. In *Khlong Toey* wurden Kindergärten eingerichtet,



um die Eltern zu entlasten. Sie verdienen den Unterhalt für die Familie, während ihre Kinder soziale Fähigkeiten erlernen und eine Basis für ihre zukünftige Ausbildung erhalten. Inzwischen hat die DPF insgesamt elf Kindergärten aufgebaut. Die Schulausbildung ist in Thailand kostenlos, jedoch müssen Schuluniformen und Bücher von der Familie getragen werden. Daher können viele Familien ihren Kindern keine Schulausbildung ermöglichen. Hierfür hat die Stiftung ein Stipendien-Programm eingerichtet, welches jährlich 3.000 Kinder unterstützt (DPF 2011a, 2011b).

Abb. 11: Vortrag in den Räumen der *Duang Prateep Foundation* (HEUPEL / WEINHOLD 2011)

Khlong Toey

Khlong Toey war der bedeutendste Tiefseehafen in Bangkok und wird heute von ca. 140.000 Menschen als Wohnraum genutzt. Damit ist *Khlong Toey* der größte und bekannteste Slum in Bangkok. *Khlong Toey* liegt südlich der Sukhumvit Road. Südlich von *Khlong Toey* befindet sich der Fluss Chao Phraya, auch der Hafen existiert noch. Aufgrund des starken Wachstums und der flächenhaften Ausbreitung der Stadt Bangkok liegt *Khlong Toey* heute sehr zentral (WENK 2008, S. 8). In den 1950er Jahren wurde im Zuge der Fertigstellung der Hafenanlage eine erhöhte Anzahl an Arbeitern benötigt, die gleichzeitig den Grundbesitz der *Port Authority of Thailand* (PAT) als Ansiedlungsfläche nutzen durften. Nach der Fertigstellung 1954 wurden viele Arbeiter im Hafen als Träger weiterbeschäftigt und erhielten so eine neue dauerhafte Verdienstmöglichkeit, die Familienangehörige dazu veranlasste zu folgen und sich ebenfalls auf dem Hafengelände anzusiedeln (PRONK 1995, S. 44).

Als die Auslastung der Hafenanlage mit der Erhöhung der Handelsaktivitäten anstieg, verpachtete die PAT das Gebiet an Geschäftsleute oder nutzte es für weitere Bautätigkeiten. Im Zuge dessen wurden viele Arbeiterfamilien ohne ein Angebot für Ersatzwohnungen vertrieben und ihre Siedlungen sollten geräumt werden. Diese Ereignisse führten zum Widerstand der Bewohner, die mit der Unterstützung der *Thammasat*-Universität und mit Öffentlichkeitsarbeit erheblichen Druck auf die PAT ausüben konnten. Das Ergebnis war ein Kompromiss, der die PAT verpflichtete, Ersatzwohnungen bei einer Räumung bzw. Umsiedlung zur Verfügung zu stellen. Daraufhin schloss sich die PAT mit der *National Housing Authority* (NHA) zusammen, die für den Bau von Sozialwohnungen verantwortlich war. Diese Behörde baute z.B. die nach ihrer Fläche benannte Siedlung „70 Rai“, in welche die Slumbewohner einziehen sollten. Zahlreiche Versuche, verbesserte Lebensbedingungen durch die Vergabe von Land innerhalb und außerhalb von Bangkok oder durch die Umsiedlung in Wohnblöcke zu schaffen, konnten wegen des starken Widerstandes nicht durchgesetzt werden (PRONK 1995, S. 44).

Khlong Toey vereint typische Charakteristika einer Marginalsiedlung (vgl. Exkurs III). Die Hütten bestehen aus Holz oder Wellblech und sind eng nebeneinander gebaut. Sie stehen auf Pfählen, was Schutz vor Hochwasser bietet und eine gute Luftzirkulation ermöglicht. Zusätzlich lassen sie sich vergrößern oder im Innenraum umbauen. So können zum Beispiel Trennwände eingebaut werden um weitere

Räume zu schaffen. Der geringe Abstand zwischen den Häusern schafft einen intensiven Informationsaustausch und Kontrolle über den sozialen Verband. Die Gassen zwischen den Hütten sind oft nur zwei Armlängen breit, so dass es möglich ist, Gebrauchsgegenstände von Fenster zu Fenster zu reichen. Es besteht eine enge Nachbarschaftssolidarität und eine gut ausgebaute soziale Organisation. Viele Bewohner sind im Dienstleistungsbereich tätig und besitzen in ihrem Wohnraum zum Beispiel Wäschereien, Nähereien oder Reparaturwerkstätten. Sie sind auf ihre Stammkundschaft und die Nähe der Straßen angewiesen (PRONK 1995, S. 44).

Das Slumgebiet *Khlong Toey* ist in verschiedene Viertel eingeteilt, die sich in der Ausstattung, ihren Rechten und der Qualität der sozialen Netzwerke unterscheiden. In Bezug auf die Wohnsituation gibt es Gebiete, die von der PAT ein 30-jähriges Wohnrecht zugestanden bekommen haben und andere Gebiete, die nie einen Miet- oder Kaufvertrag unterzeichnet haben, die sogenannten squatter slums. Die erstgenannten sind je nach Länge des festgelegten Wohnrechtes für einen bestimmten Zeitraum geschützt. Sobald aber das Wohnrecht ausläuft, kann der Eigentümer bei einer profitableren Nutzung eine Räumung veranlassen. Die zweite Gruppe zahlt oft Strom- und Wasserkosten, aber keine Miete. Sie besitzen keine Rechte und ihre Hütten können jederzeit geräumt werden (WENK 2008, S. 25). Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Bewohner von *Khlong Toey* durch eine gute Organisation ihrer Interessen eine Räumung verhindern können. Ein Beispiel sind die Bewohner von *Wat Khlong Toey Nai*, die den König über die geplante Räumung benachrichtigten und somit eine Verlängerung ihres Wohnrechtes erreichen konnten (WENK 2008, S. 25). In anderen Fällen werden Siedlungen geräumt und die Bewohner in Wohnblöcke umgesiedelt. Die Wohnungen werden unabhängig von der Größe der Slumhaushalte vergeben, weshalb sie oft zu klein sind. Die betonierten Wohnblöcke lassen keinen Ausbau der Wohnung zu und erschweren den Verkauf von Waren. Dienstleistungstätigkeiten und Kundenkreise sowie enge freundschaftliche Bindungen müssen aufgegeben werden. Ein neuer Aufbau von sozialen Kontakten und eines sozialen Netzwerkes wird aufgrund von verschlossenen Türen und der Weitläufigkeit der Gebäude als schwierig empfunden (WENK 2008, S. 26). Diese Nachteile führten zu Widerständen oder zum erneuten Auszug aus den Wohnblöcken. Beispielsweise lebten im Jahr 1992 nur 20 bis 30 Prozent der ursprünglich umgesiedelten Slumbewohner in den Wohnhäusern. Einige haben ihr Mietrecht zu attraktiven Preisen übertragen und sind schnell wieder ausgezogen um teilweise wieder in den Slums zu wohnen (PRONK 1995, S. 45).

Exkurs III: Der persönliche Eindruck von *Khlong Toey*

Der Besuch des Slums *Khlong Toey* war für uns einer der Höhepunkte der Exkursion. Bereits bei der Beschäftigung mit dem Thema für unser Tagesreferat waren wir gespannt darauf, wie sich uns der Slum in Wirklichkeit präsentiert. Schon bei der Anfahrt konnten wir am Zustand der Straßen erkennen, dass man sich in einem ärmeren Viertel befindet: Unser Bus kämpfte sich durch die teilweise ungepflasterten, engen Straßen. Zuerst steuerten wir die *Duang Prateep Foundation* an, in der uns über das Projekt und den Slum *Khlong Toey* berichtet wurde. Anschließend wurden wir durch die Siedlung geführt, um uns selbst ein Bild von den Zuständen dort zu machen und um die Lebensbedingungen der Bewohner erleben zu können.

Nachdem es uns schon seltsam vorkam mit einem riesigen Reisebus in den Slum zu fahren, fühlten wir uns noch unwohler, als eine 30-köpfige Gruppe gut gekleideter junger Menschen mit Digitalkameras durch eine Siedlung zu gehen, in der die meisten Menschen nicht einmal genug Geld für eine Wohnung außerhalb des Slums haben. Dementsprechend wenig Fotos haben wir vom Slum, da sich kaum jemand getraut hat, bzw. wir es unangebracht fanden, in dieser Umgebung zu fotografieren. Die schmalen Wege, die nicht mal zwei Armlängen breit waren, waren sogar gepflastert. Neben den Wegen floss das Abwasser entlang, die Häuser standen teilweise auf Pfählen. Kabel, die über den Dächern und zwischen den Gassen hingen, lassen auf eine Stromversorgung, die im Nachhinein eingerichtet wurde, schließen. Auffällig war die schlechte Müllentsorgung. Plastik- und Restmüll schwamm im Wasser oder wurde auf kleinen Flächen zwischen Häusern oder Gassen gelagert (s. Abb. 12).

Wie schon angesprochen war es sehr eng. Jede Familie verfügte meist nur über ein Zimmer, in dem Schlafen und Arbeiten nebeneinander stattfanden. Manchmal waren die Schlafbereiche zusätzlich durch Vorhänge oder Bretter vom übrigen Wohnbereich abgetrennt. Es hat uns sehr erstaunt, dass viele

Familien einen Fernseher in ihrer Wohnung hatten. Dazu wurde uns erklärt, dass Fernseher, aber auch Fortbewegungsmittel wie Motorräder, die erste Anschaffung seien, wenn eine Familie Geld gespart hatte (DPF 2011b; s. Abb. 13). Der Fernseher dient der Beschäftigung am Tag, da viele Menschen arbeitslos sind. Die Motorräder gelten einerseits als Statussymbol, andererseits ermöglichen sie eine neue Einnahmequelle, indem zum Beispiel als Taxifahrer gearbeitet wird. Teils haben wir erlebt, dass sich Motorradfahrer zwischen uns hindurch schlängelten.

Auch der Zustand der Wohnungen war unterschiedlich. Einige Wohnungen hatten nicht einmal eine Haustür, bei anderen war bereits eine zweite Etage gebaut worden. Viele Behausungen waren provisorisch aus einfachsten Materialien wie Sperrholzplatten oder Wellblech zusammen gezimmert, andere dagegen waren aus Beton gebaut.

Die Bewohner machten auf uns einen zufriedenen Eindruck. Viele Kinder rannten zusammen durch die Gassen, kicherten als sie uns sahen und kauften sich Süßigkeiten an einem der Verkaufsstände, die ebenfalls von Wohnungen aus organisiert wurden. Besondere Begeisterung weckte bei der Gruppe ein kleiner Junge mit auffälliger Frisur, der dann doch noch dazu verleitete, den Fotoapparat zu zücken. Auffällig war, dass wir fast nur Frauen, Kinder und ältere Menschen gesehen haben, da die Männer wohl damit beschäftigt waren, im Hafen oder in der Stadt Geld zu verdienen. In unseren Recherchen hatten wir bereits herausgefunden, dass Kriminalität in Bangkoks Slums kaum eine Rolle spielt und auch in *Khlong Toey* selbst konnten wir keine Anzeichen von Gewaltbereitschaft wahrnehmen. Trotzdem versuchten wir stets den Anschluss an die Gruppe nicht zu verlieren und gingen mit einem Gefühl bestehend aus Faszination und Unsicherheit sowie überwältigt von neuen Eindrücken durch das Viertel. Leider konnte aufgrund des Zeitdrucks nach dem Besuch im Slum kein Gedankenaustausch mehr innerhalb der Gruppe stattfinden, um das Erlebte noch einmal Revue passieren zu lassen und Eindrücke zu teilen. Wir waren aber dankbar, die Möglichkeit gehabt zu haben, neben den prachtvollen Tempeln auch einmal die andere Seite Bangkoks kennen zu lernen.



Abb. 12 (links): Fehlende Müllentsorgung in *Khlong Toey* (QUALITZ 2011)

Abb. 13 (rechts): Motorräder in enger Gasse in *Khlong Toey* (HEUPEL / WEINHOLD 2011)

Blick in die Zukunft

Khlong Toey ist über den Arbeitsmarkt sowie den Ein- und Verkauf von Waren ein integrierter Bestandteil des Wirtschaftssystems der Stadt Bangkok (WENK 2008, S. 14). Folglich wird der Slum von der wirtschaftlichen Entwicklung und von politischen Entscheidungen beeinflusst. Eine stärkere Abhängigkeit von äußeren Faktoren birgt die Gefahr einer Umsiedlung oder Räumung. Die folgenden Ausführungen stellen Probleme dar, die zu einer Auflösung des Slumgebietes führen bzw. beitragen und somit eine Ausbreitung der Slumgebiete verhindern.

Slumbewohner besitzen oft nur eine unzureichende oder unzuverlässige Einkommensquelle, da ihnen der Zugang auf dem Arbeitsmarkt aufgrund ihrer Herkunft erschwert wird oder sie nur eingeschränkt arbeiten gehen können (WENK 2008, S. 29). Sie arbeiten als Lebensmittelverkäufer, Taxifahrer, Händler, in Fabriken oder besitzen ihr eigenes Dienstleistungsgewerbe wie eine Wäscherei oder eine Garküche

(DPF 2011a). Strafen bei Verkauf von Waren auf öffentlichem Grund und Boden, steigende Lebensmittelpreise und keine feste bzw. verlässliche Bezahlung veranlassen Slumbewohner, an einen anderen Standort zu ziehen oder eine neue Tätigkeit aufzunehmen (WENK 2008, S. 29). Die Bildung der Kinder ist vom Einkommen der Eltern abhängig. Schulen sind zwar kostenlos, allerdings müssen Uniform, Bücher, Transport, etc. bezahlt werden. Oftmals reicht das Einkommen eines Elternteils nicht zur Ernährung und Versorgung der Familie aus, was die Investition in die Schulausbildung ihrer Kinder unmöglich macht. Die Eltern wissen, dass eine gute Ausbildung ihren Kindern mehr Möglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt bietet und sie womöglich vor gering bezahlten Arbeitsstellen und einer Zukunft im Slum bewahrt. Nichtsdestotrotz werden Kinder oft zum Arbeiten geschickt, um die Familie mit zu ernähren. In anderen Fällen sind die Eltern mit der Erziehung überfordert und interessieren sich nicht für die Ausbildung ihrer Kinder. Dieser Fakt trifft besonders für *Khlong Toey* zu, da hier viele junge Eltern leben (WENK 2008, S. 30). Den Kindern werden von Anfang an Ausbildungs- und Aufstiegschancen in der Gesellschaft genommen und sie bleiben im Teufelskreis der Armut stecken. Diejenigen, die in den Genuss einer Schulausbildung kommen, haben zwar mit guten Leistungen die Möglichkeit, eine Universität zu besuchen, sehen sich jedoch mit geringer gesellschaftlicher Anerkennung konfrontiert. Viele der ausgebildeten Slumbewohner finden aufgrund ihrer Slumadresse keine Arbeitsstelle (DPF 2011b). Zwangsweise müssen sie das Slumgebiet und ihre Familie verlassen, um ihren Abschluss nutzen zu können.

Eine schnelle und großflächige Räumung des Slumgebietes kann durch die Grundstücksbesitzer jederzeit ausgelöst werden, wenn sich eine profitablere Nutzungsmöglichkeit des Gebietes ergibt. Als Folge müssen die Slumbewohner ihren Wohnort verlassen oder werden zwangsumgesiedelt. Für eine Auflösung des größten Slumgebietes in Bangkok spricht die internationale Wahrnehmung der Stadt. Modernisierungsmaßnahmen verlangen das Verschwinden von Slums aus dem Stadtbild, um als Primatstadt in der globalen Welt als sicherer und attraktiver Standort anerkannt zu werden (WENK 2008, S. 36). Als die Weltbank 1991 eine Konferenz in Bangkok abhielt, wurden die Slumsiedlungen hinter hohen Mauern versteckt (ASKEW 2002, S. 139). Dieses Beispiel zeigt das hohe Interesse der Stadt Bangkok, international positiv wahrgenommen zu werden. Neben der Ansiedlung von internationalen Firmen, Banken, Versicherungen oder Industriebetrieben ist Bangkok ein bedeutendes Reiseziel. Mit der Ausbreitung von Slumgebieten wird die Attraktivität Bangkoks als touristisches Ziel geschwächt, da Slums mit Schmutz, Unsicherheit, Kriminalität, geringem Entwicklungsstand und Epidemien assoziiert werden. Es liegt also im Interesse der Regierung, die Slumgebiete im Zuge der Modernisierungsbestrebungen und Steigerung der Attraktivität aufzulösen bzw. sie aufzuwerten.

In der Vergangenheit ist es vorgekommen, dass Landbesitzer die Slumbewohner mit Großbränden vertreiben wollten. „Es gilt oft als stillschweigende Vereinbarung, dass jeder Vertrag, den Slumbewohner mit einem Landeigentümer gehabt haben mögen, durch einen Brand außer Kraft gesetzt wird“ (WENK 2008, S. 27f.). Jedoch sind die meisten Brände Unfälle, die durch den unachtsamen Umgang mit Feuer entstehen. Durch die enge Bebauung und das Material kann sich Feuer schnell ausbreiten. So kam es in den letzten Jahren zu mehreren Großbränden, z.B. im Jahr 1998 im Viertel *Mubaan Pattana Mai* oder 2004 im Viertel *Wat Khlong Toey Nais*.

Nach Großbränden und im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen hat die Regierung in den betroffenen Slumvierteln in neue Wohnungen und Straßen mit dem Ziel einer Aufwertung investiert. Damit war eine Erhöhung der Mieten verbunden, was den Einzug der Mittelklasse und den Auszug der ärmeren Slumbewölkerung zur Folge hatte, die in andere Slums zogen. Neben der Brandgefahr sind die Wasserverschmutzung, die hohe Kohlenstoffdioxidbelastung – da teilweise noch Holzkohle verwendet wird – sowie die Müllentsorgung weitere Probleme, mit denen sich die Slumbewohner und die Regierung auseinandersetzen müssen.

Bei all diesen negativen Faktoren, die gegen einen Erhalt der Slums in Bangkok sprechen, darf nicht vergessen werden, dass Slums wie *Khlong Toey* für seine Bewohner die letzte Rettung sind, um nicht auf der Straße leben zu müssen. So ärmlich und provisorisch die Behausungen auch sein mögen, für die Bewohner und ihre Ansprüche reicht es zum Überleben. Das zeigen auch zahlreiche gescheiterte Versuche einer Umsiedlung der Slumbewohner. Mit der *National Housing Authority* (NHA) fand die PAT in den 1970er Jahren einen Verbündeten. Diese war gegründet worden, um mittelfristig die gesamte Slumbewölkerung *Khlong Toeys* in Mietskasernen umzuquartieren (PRONK 1995, S. 44). Die Wohnsi-

tuation in Bangkok und die Lebensbedingungen der Bewohner sollten verbessert werden. Diese Umsiedlungsversuche sind aber weitgehend fehlgeschlagen. Auch Versuche, den Slumbewohnern Grundstücke außerhalb der Stadt Bangkok anzubieten, sind gescheitert, da diese auf ihren Verdienst am Hafen angewiesen waren (PRONK 1995, S. 44). Auch andere unternehmerische Tätigkeiten im informellen Sektor sind ebenfalls auf einen bestimmten Kundenkreis und Stammkundschaft angewiesen, wobei die Nähe zum Arbeitsplatz und zum Markt gegeben sein muss.

Die gescheiterte Umsiedlung zeigt, dass die Slumbewohner andere Prioritäten setzen, als die Stadt Bangkok annimmt. Eine hohe Identifikation mit dem Slum trägt ebenso dazu bei, dass Wohnungsangebote nicht genutzt werden. Einige Bewohner, die auszogen, kamen kurze Zeit später wieder zurück in „ihren“ Slum (HAMILTON 2000, S. 469). Auch von der breiten Masse in Bangkok erhalten die Slumbewohner Unterstützung. Als der Konflikt mit der PAT in der Öffentlichkeit bekannt wurde, solidarisierten sich viele Einwohner Bangkoks, darunter auch die *Thammasat*-Universität, mit *Khlong Toey* und unterstützten den Widerstand (PRONK 1995, S. 44). Die Slums sind aus dem Stadtbild Bangkoks nicht mehr wegzudenken. Mit Tätigkeiten im informellen Sektor tragen sie außerdem zur Stadtökonomie bei. Zumindest in *Khlong Toey* besteht auch nicht die Notwendigkeit einer Auflösung, es gibt weder Kriminalität noch wollen die Bewohner selbst ausziehen.

Exkurs IV: Deutsch-Thailändische Handelskammer

Am Abend des ersten Exkursionstages hörten wir außerdem einen Vortrag von MAXIMILIAN BUTEK, der über die Deutsch-Thailändische Außenhandelskammer sprach. Er thematisierte die deutsch-thailändischen Handelsbeziehungen, die thailändische Wirtschaft mit ihren Chancen in der Automobil- und Medizinbranche, sowie Thailands Standortvorteile (BUTEK 2011). Hier verweisen wir auf den Exkursionsbericht von Margret Müller und Nele Heiland (s. Bericht vom 22.02.11), die sich detaillierter mit den Themen der Deutschen Entwicklungszusammenarbeit und der Einbindung Thailands in die Weltwirtschaft auseinandersetzen.

Fazit

Aus den oben genannten Fakten geht die Notwendigkeit hervor, den Umgang mit Marginalsiedlungen zu ändern. Insbesondere müssen die Bedürfnisse der Bewohner bei Umsiedlungen stärker berücksichtigt werden. Ihr soziales Netzwerk und ihre gute Organisation befähigt sie dazu, sich zu widersetzen und zu kooperieren. Es ist unzureichend, nur einen neuen Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Um überleben und leben zu können, müssen Verdienstmöglichkeiten und ein angemessenes Umfeld geschaffen werden. Ein Beispiel für eine strategische Veränderung ist die Handlung der Regierung nach dem Großbrand in *Wat Khlong Toey Nai* im Jahr 2004. Die Regierung finanzierte den Bau von Wohnblöcken, die sich von den früheren Projekten stark unterschieden. Sie sind zum einen im Slumgebiet selbst gebaut worden und liegen nicht wie andere Wohnblöcke in der Peripherie der Stadt. Zum anderen sind sie zweistöckig und bieten Platz für mehrere Familien. Diese Investitionen der Regierung werden als „slum upgrading“-Maßnahmen bezeichnet und dienen der Verschönerung des Slumgebietes (WENK 2008, S. 16). Oftmals sind es nicht die Leistungen der Regierung, die zur Verbesserung der Lebensbedingungen in *Khlong Toey* führen, sondern die selbstständige Organisation von Aktivitäten durch die Bewohner. Dabei helfen Nichtregierungsorganisationen wie die *Duang Prateep Foundation*. Mittlerweile gibt es eine Wasser- und Stromversorgung, Bildungseinrichtungen sowie ein Gesundheitssystem, welches sich in den letzten Jahren besonders gut entwickelt hat (DPF 2011a). Der Widerstand, die Eigenständigkeit und die Selbstinitiative der Slumbewohner erschweren äußere Eingriffe der Regierung und fördern die Anerkennung in der Gesellschaft. Die Willenskraft der Slumbewohner, das Wohngebiet zu erhalten und ihre Zielstrebigkeit sprechen für die bisherigen Fortschritte und positiven Veränderungen. Die Aufwertung und Verbesserung der Lebensbedingungen sind das Ergebnis des eigenen Antriebs und der Arbeit von Organisationen, mit deren Hilfe Projekte verwirklicht wurden.

Der Zuwanderungsstrom nach Bangkok wird wahrscheinlich nicht abnehmen, da die Stadt weiterhin attraktiv und interessant ist. Als Primatstadt bietet sie der ländlichen Bevölkerung mehr Möglichkeiten und Chancen in der thailändischen Gesellschaft. Somit wird auch der Zustrom in die Slums nicht ab-

nehmen. Slums bleiben weiterhin ein Anziehungspunkt, da sie neben den billigen Mieten auch einen stark verbundenen Nachbarschaftsverbund bieten, der die älteren und jüngeren Generationen der Familie auffängt und versorgt. Er greift da, wo Familien nicht die Kraft und Mittel aufwenden können. Besonders Kernfamilien ohne Unterstützung oder Kontakt zu Verwandten sind auf dieses soziale Netzwerk angewiesen und ziehen aus diesen Gründen in die Slums. Auch wenn ein neuer Lebensstil der jüngeren Generation zu erkennen ist, die auf ein eigenständiges Leben außerhalb der Slums drängt, sind die Slums von Bangkok etwas Besonderes und können nicht ohne weiteres aus dem Stadtbild entfernt werden. Dennoch ist zu beachten, dass die junge Generation sogar Umzüge in die Wohnblöcke akzeptiert, um sich selbst verwirklichen zu können (PRONK 1995, S. 44). Das soziale Netzwerk, welches besonders für die ältere Generation als Zusammenhalt gilt, wird von Jugendlichen und jungen Erwachsenen oft als Einschränkung und zunehmende Kontrolle wahrgenommen. Es ist nicht die geografische Lage der Slums, sondern die sozialen Aufgaben, die ihnen auferlegt werden, sowie die daraus resultierenden Abhängigkeiten, die sie in andere Gebiete treiben. Nichtsdestotrotz werden Slums weiterhin das Stadtbild in Bangkok prägen und besonders *Khlong Toey* wird wachsen und sich entwickeln. Es gibt keine Existenzsicherheit, aber mit der Unterstützung von Organisationen und öffentlichen Einrichtungen werden die Slumbewohner versuchen, ihren Wohnort zu schützen und anstehende Probleme zu bewältigen.

Literaturverzeichnis

- ASKEW, M. (2002): Bangkok. Place, Practice and Representation. London.
- BUTEK, M. (2011): Präsentation von Herrn Butek (Deutsch-Thailändische Handelskammer) vom 21.02.2011.
- DEUTSCHE BOTSCHAFT BANGKOK (2011): Willkommen in Thailand. Land und Leute. Im Internet: http://www.bangkok.diplo.de/Vertretung/bangkok/de/07/Land_20und_20Leute.html (letzter Zugriff am 29.04.2011).
- DUANG PRATEEP FOUNDATION (DPF) (2011a): Ursprünge und Projekte. Im Internet: <http://de.dpf.or.th/?q=node/1> (letzter Zugriff am 22.04.2011).
- DUANG PRATEEP FOUNDATION (DPF) (2011b): Vortrag / Gespräch vom 21.02.11.
- HAMILTON, A. (2000): Wonderful, Terrible: Everyday Life in Bangkok. In: Bridge, G. (2000): A Companion to the City. Oxford. S. 460-471.
- HOT-MAPS MEDIEN GMBH (2011): Stadtplan Bangkok. Im Internet: <http://www.hot-map.com/de/bangkok> (letzter Zugriff am 22.04.2011).
- KIT (2011): Vorträge von Reiseführer Kit vom 21.02.2011.
- KRAAS, F. (1996): Bangkok. Ungeplante Megastadtentwicklung durch Wirtschaftsboom und soziokulturelle Persistenzen. In: Geographische Rundschau, Band 48, Heft 2, S. 89-96.
- MIEHLAU, S.(2000): Legendäres Stauradio bei Atem raubender Entwicklung. Bangkok - Eine Stadt im Aufwind? Im Internet: <http://www.asienhaus.de/public/archiv/bangkok.htm> (letzter Zugriff am 19.04.2011).
- PRONK, M. (1995): Überlebensstrategien oder Lebensformen? Soziale und wirtschaftliche Verflechtungen im Alltag von Slumbewohnern in Klong Toey, Bangkok. In: Geographica Helvetica, Band 50, Heft 2, S. 43-52.
- WENK, P. (2008): Männer sind die Vorderbeine des Elefanten, Frauen die Hinterbeine? Die Rolle der Frau in der thailändischen Slumgesellschaft. Passau. Im Internet: www.sanet.eu/images/upload/Slums.pdf (letzter Zugriff am 29.04.2011).
- WILLIAMS, C. (2010): Lonely Planet Reiseführer Thailand. 3. Auflage, Ostfildern.

22. Februar 2011

Integration Thailands in die Weltwirtschaft – Internationale Beziehungen und Strategien der Entwicklungszusammenarbeit

MARGRET MÜLLER / NELE HEILAND



Abb. 1: Stadtausschnitt Bangkok
(ORANGE SMILE TOURS 2011)

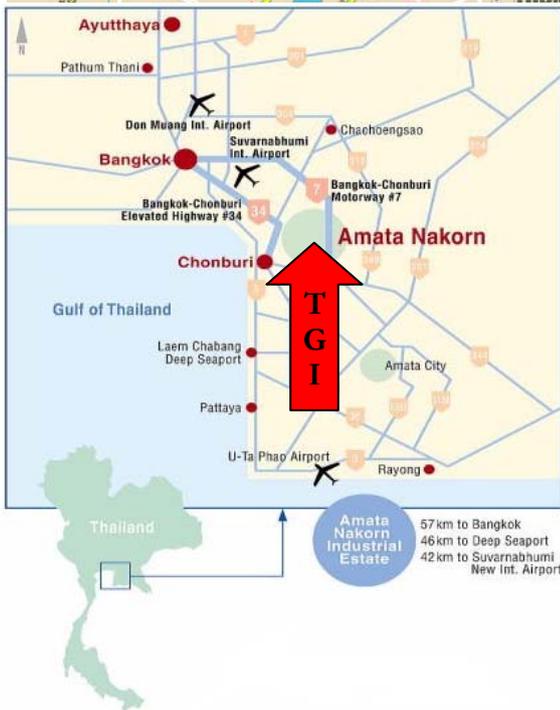


Abb. 2: Standort des „Amata Nakorn Industrial Estate“ und des „Thai-German Institute“ (TGI)
(AICHI INTERNATIONAL (THAILAND) CO., LTD 2011)

Besuchspunkte:

- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)
- Thai-German Institute (TGI)

Thailand ist ein Schwellenland in Südostasien, welches nie europäische Kolonie war. Bereits seit dem 18. Jahrhundert besteht eine enge Verbindung mit Europa, im Speziellen mit Großbritannien. Durch diese Bindung konnte das Land wirtschaftlich erschlossen und die Ressourcen, wie Zinn und Kautschuk, genutzt werden. Das administrative und schulische System stammt aus dieser Zeit und wurde ebenso wie das Eisenbahnnetz mit britischer Unterstützung aufgebaut (KULKE 2010/11).

Heute ist Thailand eine Monarchie mit instabiler Demokratie. Die wirtschaftliche Situation hat sich in den vergangenen Jahren, genauer in den 1980er bis 1990er Jahren, stark verbessert. Auch in den 2000er Jahren konnten weiterhin positive Veränderungen des Bruttoinlandsprodukts von Jahr zu Jahr festgestellt werden. Jedoch blieb Thailand von der Finanzkrise 2009 nicht verschont und musste in diesem Jahr, wie viele andere Staaten auch, negative Entwicklungen verzeichnen (vgl. Abb. 3).



Abb. 3: Veränderung des Bruttoinlandsprodukts von 2002 bis 2011 (KNIPP 2010)

Das Bruttoinlandsprodukt je Einwohner betrug 2009 3.941 US\$ und wurde hauptsächlich durch die Industrie (34,1%), Landwirtschaft (11,6%) und den Handel (14,1%) bestimmt. Die Wirtschaft ist exportorientiert, wichtigste Handelsgüter sind elektronische Erzeugnisse (19,3%), Nahrungsmittel (14,0%) und chemische Erzeugnisse (8,2%), die aber teilweise auch importiert werden. Diese verschiedenartigen Ausfuhrprodukte zeigen, dass Thailand den Kurs der Exportdiversifikation verfolgt. Hauptliefer- und Hauptabnehmerländer sind dabei Japan, China und die Europäische Union (EU), gefolgt von den USA. Interessant ist hier die Stellung der Europäischen Union, die ein wichtiger Lieferant, aber vor allem Hauptabnehmer für thailändische Güter ist (KNIPP 2010, S. 1f.). Von den EU-Mitgliedern exportiert Deutschland am meisten nach Thailand (HIRSCHLE 2010).

Genauso tut sich Deutschland in der Entwicklungszusammenarbeit (EZ) mit Thailand hervor. Seit ca. 55 Jahren führt Deutschland mit Thailand Entwicklungszusammenarbeit durch. Es wurden über 200 Projekte mit einem Gesamtvolumen von über einer Milliarde Euro initiiert (OBERHUBER 2011; AUSWÄRTIGES AMT 2011). Im Laufe der Jahre haben sich die Schwerpunktthemen von der ländlichen Entwicklung und Berufsbildung bis hin zur Wirtschaftsförderung und zum Klimaschutz gewandelt. Thailands wirtschaftlicher Aufschwung und gesellschaftlicher Wandel haben dazu geführt, dass das Land nicht mehr gänzlich, wie z.B. Laos oder Kambodscha, auf die Unterstützung der westlichen Länder angewiesen ist und sich stattdessen selbst als Geberland in der Entwicklungszusammenarbeit engagiert. Die Zusammenarbeit zwischen Thailand und Deutschland hat sich über die Jahre stark verändert. Die bilaterale Zusammenarbeit läuft aus und an ihre Stelle ist die trilaterale Zusammenarbeit getreten. Deutschland unterstützt Thailand durch eine Dreieckskooperation bei der Durchführung und Umsetzung von Süd-Süd Kooperationen mit Ländern aus der Region (OBERHUBER 2011).

Der nachfolgende Bericht teilt sich in zwei Blöcke. Zu Beginn soll Thailands Einbindung in die Weltwirtschaft, vor allem die Beziehung zur EU und zur „Association of Southeast Asian Nations“ (ASEAN) erläutert werden. Im Mittelpunkt steht hierbei die Frage, welche Strategien und Beziehungen Thailand in der Weltwirtschaft verfolgt und welche Probleme bei internationalen Handelsbeziehungen

auftreten. Die Bindung zur Europäischen Union wird vertiefend dargestellt. Ferner werden Strategien und Projekte in Thailand vorgestellt, welche die Attraktivität und Entwicklung des Landes steigern sollen. Abschließend erfolgt eine Auseinandersetzung mit möglichen Risiken und Chancen, die im Bezug auf die Handelsbeziehungen entstehen können.

Neben Thailands wirtschaftlichen Beziehungen soll im zweiten Teil die entwicklungspolitische Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Thailand dargestellt werden. Dabei wird hauptsächlich die Dreieckskooperation beider Länder mit einem Drittland näher beleuchtet. Fragen, die hierbei diskutiert werden, sind z.B.: Welche Grenzen und welche Möglichkeiten ergeben sich aus einer Dreieckskooperation? Warum beteiligt sich Deutschland an Thailands Süd-Süd Kooperationen, wo doch die bilaterale Zusammenarbeit ausläuft? Welche Chancen ergeben sich aus solch einer Kooperation für Thailand? Wo liegen dabei die Einschränkungen und Kritikpunkte?

Bevor diese Fragen beantwortet werden, wird zunächst die Geschichte der Entwicklungszusammenarbeit zwischen Deutschland und Thailand illustriert. Hierbei werden zum einen die Veränderung der Schwerpunktgebiete dargestellt, zum anderen werden anschließend die Formen der heutigen Zusammenarbeit (bilateral, regional, trilateral) näher erläutert. Die beiden letzten Kapitel beschäftigen sich mit Dreieckskooperationen im Allgemeinen sowie anschließend mit der trilateralen Kooperation zwischen Deutschland, Thailand und dem jeweiligen Drittland im Besonderen. Abschließen wird die Arbeit mit einem Fazit, welches ein Resümee hinsichtlich der beiden Forschungsfragen enthält.

Welche Strategien und Beziehungen verfolgt Thailand in der Weltwirtschaft und welche Probleme treten bei internationalen Handelsbeziehungen auf?

Thailands Regierung verfolgt verschiedene Strategien sowohl national als auch auf bi- und multilateraler Ebene. Im weiteren Verlauf werden diese Strategien erläutert.

Nationale Ausrichtung im Hinblick auf den Außenhandel

Die landwirtschaftliche Produktion wird mit Hilfe von Subventionen und anderen Programmen unterstützt, um die Preise zu stabilisieren. Das zuständige Amt hat bereits Standards und Hygieneanforderungen eingeführt, welche die Produkte aufweisen müssen (TALERNGSRI / VONKHORPORN 2005, S. 64f.).

Beschlossene Gesetze, wie der „Foreign Business Act“ (FBA) von 1999, sollen „thailändische Unternehmen [bestimmter Sektoren] [...] vor dem Einfluss ausländischer Investoren besser schützen“. Die Regierung erhofft sich so einen größeren Einfluss der Thais innerhalb thailändischer Unternehmen und will die „Möglichkeit sich als ausländischer Investor den mehrheitlichen Einfluss [...] zu sichern, [unterbinden]“ (TREMPEL 2007, S. 7). Durch den Beitritt des Landes in die WTO (World Trade Organisation) 1995 setzte ein Liberalisierungsprozess ein, welcher durch die Finanzkrise 1997 ins Stocken geriet (EUROPEAN COMMISSION 2011).

Thailand legt bei der nationalen Entwicklung einen Schwerpunkt auf eine nach Branchen differenzierte Industrieproduktion. Dieses Hauptaugenmerk wird nicht nur national, sondern auch weltweit in den Bereichen der Bekleidungs-, Elektronik- und Automobilindustrie vertreten. Global soll der Industriesektor an Wettbewerbsfähigkeit durch die Entwicklung von neuen Produkten gewinnen. Die Wettbewerbsfähigkeit soll aber auch regional verbessert werden. Hier sollen die Güter einen höheren Wert erlangen und der Informationsaustausch zwischen den großen und kleinen Unternehmen effizienter werden. Die Basisindustrie wird von der Regierung unterstützt und die Produktivität soll die Effizienz bei der Produktherstellung erhöhen und dadurch Kosten sparen (TALERNGSRI / VONKHORPORN 2005, S. 65f.).

Zu den Strategien, die vor allem die wirtschaftliche Situation verbessern sollen, kommt unterstützend ein Strukturpaket der Regierung hinzu, welches die „Modernisierung der Infrastruktur, die Sicherung der Energieversorgung und [die] Förderung von neuen Technologien“ beinhaltet. Diese Maßnahmen haben ebenfalls einen positiven Effekt auf die Wirtschaft Thailands (TREMPEL 2007, S. 5).

Bilaterale Strategien

Aufgrund der zunehmenden globalen Verflechtungen in allen Bereichen der Wirtschaft arbeiten viele Staaten im Verbund miteinander, um im Wettbewerb weiterhin bestehen und gemeinsame Interessen verfolgen zu können. Somit werden Verhandlungen, vor allem die westliche Welt betreffend, zunehmend auf multilateraler Ebene geführt. Der Schwerpunkt der Betrachtung der bilateralen Zusammenarbeit Thailands betrifft daher vor allem den asiatischen Raum. Mit Australien und Neuseeland hat Thailand im Jahr 2005 ein Freihandelsabkommen geschlossen, ebenso 2007 mit Japan. Die Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika über ein Abkommen sind aufgrund der politischen Lage bis auf weiteres ausgesetzt. Gespräche werden auch mit Indien, Bahrain und Peru geführt (TREMPEL 2007, S. 2). Darüber hinaus besteht das „Early Harvest“ Abkommen zwischen China und Thailand, welches bestimmte landwirtschaftliche Produkte wie Gemüse und Früchte betrifft. Insgesamt umfasst die Vereinbarung 188 Produkte, deren Handel liberalisiert wurde (TALERNGSRI / VONKHORPORN 2005, S. 69).

Thailand verfolgt auf bilateraler Ebene drei verschiedene Strategien, die wie folgt auf die einzelnen Länder aufgeteilt werden können: In die erste Gruppe gehören „traditionelle“ Handelspartner, wie zum Beispiel die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan. Zwischen den Ländern besteht bereits seit längerem ein fester Handel. Thailand ist hier bemüht den bestehenden Marktzugang zu behalten und ihn auf neue Produkte auszuweiten. Die zweite Gruppe der „potenziellen“ Märkte umfasst Länder wie China und Indien, welche sich durch hohe Bevölkerungszahlen auszeichnen und bis jetzt über geringe Handelsvolumina mit Thailand verfügen. Sowohl der Handel als auch die Investitionsbeziehungen mit diesen Ländern sollen verbessert werden. Länder wie Peru und Bahrain befinden sich in der letzten Gruppe der „gateway“ Partner und können thailändischen Produkten den Zugang zu kleinen, aber neuen Märkten eröffnen. Insgesamt sind die Bemühungen Thailands, einen größeren Marktzugang für ihre Produkte zu erreichen, ersichtlich und betreffen vor allem die landwirtschaftliche Produktion, Elektronikartikel und die Bekleidungs- und Automobilindustrie (TALERNGSRI / VONKHORPORN 2005, S. 69).

Multilaterale Strategien

Thailand ist ständig bemüht den Zugang zu den Weltmärkten weiter auszubauen und die Beziehungen zu anderen Staaten zu stärken, um in diese Länder exportieren zu können und so die heimische Wirtschaft weiter anzukurbeln. Hierbei spielen vor allem die „Association of Southeast Asian Nations“ (ASEAN), der wichtigste Wirtschaftsraum Südostasiens, und die Europäische Union, die den Zugang nach Europa bildet, eine entscheidende Rolle. Weiterführend wird auf die Stellung Thailands in der ASEAN und die Beziehung zwischen Thailand und der Europäischen Union eingegangen.

Stellung Thailands in der ASEAN

Die ASEAN ist eine Vereinbarung von Kambodscha, Indonesien, Laos, Brunei, Malaysia, Singapur, Vietnam, Thailand, Philippinen und Myanmar zur „Schaffung von Frieden, Stabilität, Entwicklung und Absicherung nationaler Souveränitäten“ (FRETTER 2011) und besteht seit 1967. Zwischen den einzelnen Staaten gibt es zahlreiche politische, kulturelle und ökonomische Unterschiede, welche zur Verfolgung verschiedener Strategien führen (FRETTER 2011). Durch diese Zielkonflikte sieht die thailändische Regierung „die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität [der Region] für ausländische Direktinvestitionen“ (TALERNGSRI / VONKHORPORN 2005, S. 70) gefährdet. Hinzu kommen regional unterschiedliche Zölle, die den intraregionalen Handel der ASEAN stark beeinträchtigen. Das Gründungsmitglied Thailand setzte sich darum 1993 für die Entstehung der „ASEAN Free Trade Area“ (AFTA) ein, wodurch eine Zollreduzierung zwischen den Mitgliedsstaaten erreicht werden sollte. 80 Prozent aller Tariflinien sollten so auf null Prozent gemindert werden (KULKE 2010/11).

Thailand erhofft sich durch die Mitgliedschaft in der ASEAN und die weitere Realisierung der Zielsetzung ein Investment-Hub für den asiatischen Raum zu werden. Dazu unterstützt es die Verhandlungen zur Schaffung eines Freihandelsabkommen zwischen der ASEAN und anderen Staaten wie China und Japan (TALERNGSRI / VONKHORPORN 2005, S. 70). Thailand folgt in seiner ASEAN-Politik dem Bei-

spiel der Europäischen Union und daher dem Ziel der Zollunion. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist die ASEAN trotz aller Bemühungen und Fortschritte eine Präferenzzone (KULKE 2010/11).

Die Beziehungen zwischen Thailand und der Europäischen Union

Die Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Thailand haben sich in den vergangenen Jahren durch den wirtschaftlichen Entwicklungsprozess Thailands stark gewandelt. Daher ist die Union kein traditionelles Geberland mehr, wie es bis Ende des 20. Jahrhunderts der Fall war. Mittlerweile wird versucht, die eigenständige Entwicklung Thailands voran zu treiben und eine gleichberechtigte Partnerschaft zu etablieren. Dies bedeutet, dass statt der physischen Infrastruktur nunmehr soziale Themen und technische Hilfeleistungen im Fokus der Aufmerksamkeit liegen (EUROPEAN COMMISSION 2011).

In der Vergangenheit wurde zum Beispiel mit Hilfe der Europäischen Union, vor allem mit deutscher Beteiligung, das Gesundheitssystem in Thailand aufgebaut. Dabei wurde bei der Vorbereitung und Implementierung der Gesundheitsreform geholfen. Durch dieses sogenannte „30-Baht-Scheme“ ist allen Einkommensgruppen eine medizinische Versorgung zugänglich. Sogar AIDS-Kranke sind nicht ausgeschlossen (TREMPEL 2007, S. 7). Die medizinische Versorgung der Bevölkerung ist gesichert, auch wenn sie nicht überall gleichschnell erreichbar ist. Vor allem auf dem Land ist mit einer längeren Fahrzeit zum nächsten Arzt oder Krankenhaus zu rechnen. Ziel ist es die Grundversorgung der Thailänder zu gewährleisten und die „Millennium Development Goals“ (MDG) zu verwirklichen (WAGNER 2011). Ein weiterer Erfolg der thailändischen und europäischen Zusammenarbeit ist die Ausweitung des studentischen Austauschprogramms „Erasmus“ der Europäischen Union auf den thailändischen Raum („Erasmus mundus“). Dieses Austauschprogramm ist sehr beliebt und „fits well with national priorities“ (EUROPEAN UNION 2006, S. 14). Es führt zu einer engeren Bindung zwischen den Universitäten, Europa und Thailand und fördert den Wissensaustausch auf beiden Seiten. Studenten haben die Möglichkeit Erfahrungen zu sammeln und sich weiterzubilden. Die Zusammenarbeit beschränkt sich keinesfalls nur auf die Förderung von Wissensaustausch, sondern umfasst auch Bereiche der Ausbildung, Forschung und Technologieentwicklung. Wichtige thematische Schwerpunkte sind unter anderem die Umwelt und die Umsetzung des natürlichen Ressourcenmanagements (EUROPEAN UNION 2006, S. 14). Aufgrund des fortgeschrittenen wirtschaftlichen Entwicklungsprozesses Thailands nahm in den vergangenen Jahren die finanzielle Unterstützung der EU ab und die wirtschaftliche Zusammenarbeit „auf Augenhöhe“ gewann an Bedeutung. Der Europäischen Union ist an einer Integration Thailands in die Weltwirtschaft interessiert und sie fördert diese ebenso wie das nachhaltige Wirtschaften. Das Land wird bei Reformen unterstützt, Investitions- und Handelshilfen sowie Hilfen bei der Kapitalbildung werden bereitgestellt. Gemeinsam wird gegen die organisierte Kriminalität, den Terrorismus, für die Einhaltung der Menschenrechte und für „good governance“ gekämpft (EUROPEAN COMMISSION 2011). Die Europäische Union versucht in Thailand die Rolle der Frauen in der Gesellschaft zu stärken und sie in Entscheidungsprozesse einzubinden. So sollen Männer und Frauen in Zukunft gleichberechtigt werden (EUROPEAN UNION 2006, S. 19).

Ein sehr großer und wichtiger Erfolg für alle beteiligten Länder ist das 1996 ins Leben gerufene „Asia-Europe Meeting“ (ASEM). Es ist ein Forum für den multilateralen Austausch, der gleichberechtigt stattfindet und auf Konsens beruht. Themen wie die Politik, Wirtschaft und Kultur können auf dem ASEM angesprochen werden. Alle Mitglieder der Europäischen Union, die Europäische Kommission, das ASEAN Sekretariat, China, Indien, Mongolei, Pakistan, Südkorea und zehn ASEAN-Staaten (Brunei, Kambodscha, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, Singapur, Philippinen, Thailand, Vietnam) sind Bestandteil dieses Treffens. Dieses Treffen hat die Aufgabe die Beziehungen zwischen den Staaten zu stärken. Allerdings hat das Gesprächsforum nur einen informellen Charakter und ist deshalb nicht bindend (EUROPEAN COMMISSION 2010).

Die Europäische Union hat zusammen mit der thailändischen Regierung – laut einem Strategiepapier von 2006 –, die von ihr selbst definierten Ziele der Entwicklungszusammenarbeit in Thailand erreicht. Das nachhaltige Wirtschaften, die soziale Entwicklung, der Kampf gegen die Armut und die Integration des Landes in die Weltwirtschaft wurden in Thailand verfolgt und größtenteils zufriedenstellend umgesetzt (EUROPEAN UNION 2006, S. 12).

Exkurs I: Delegation of the European Union to Thailand

Die Europäische Delegation hat die Aufgabe die Europäische Union in einem anderen Land oder einer Ländergruppe zu repräsentieren. Da Vereinbarungen bezüglich des Handels auf gesamteuropäischer Ebene getroffen werden, entstand die Idee der Delegation. Sie arbeitet eng mit den Botschaften zusammen und soll für die Mitglieder bestimmte Bereiche der Wirtschaft vertreten. Dabei vermittelt die Delegation zwischen Regierungen und Unternehmen und gibt Hilfestellungen. Ebenfalls werden die Aufgaben, die Funktion und die Arbeitsweisen der Europäischen Union kommuniziert. In der Delegation, deren Hauptsitz in Bangkok ist, arbeiten ca. 70 Personen in verschiedenen Abteilungen zu den unterschiedlichen Themen (BERENGUER 2011).



Abb. 4: Vortrag des Wirtschaftsressortsleiters der EU-Delegation in Bangkok (HEILAND 2011)

Vorteile und Probleme Thailands bei internationalen Handelsbeziehungen

Thailand ist ein Schwellenland und wird von Entwicklungsländern (Myanmar, Laos, Kambodscha) umgeben. Es hat Zugang zum Meer (zum Beispiel den Golf von Thailand) mit großen Häfen, die als Umschlagplatz für viele Exportgüter dienen. Zu dieser handelspolitisch günstigen Lage kommt hinzu, dass benachbarte Schwellenländer (z.B. Malaysia) bereits Freihandelsabkommen mit Thailand getroffen haben und sehr geringe oder gar keine Tarifzölle für Importe erheben. Die Entwicklungsländer Laos, Kambodscha und Myanmar erheben sogar gar keine Zölle auf bestimmte Produkte. Diese Zolldifferenzen haben aber auch einen negativen Effekt. Da faktisch keine Zollunion besteht, besitzt Thailand laut BERENGUER (2011) sehr schwierige Voraussetzungen für den Handel mit der Europäischen Union, da Produkte theoretisch über die Drittländer (Kambodscha, Laos) eingeführt werden könnten. Allgemein ist dies hinderlich für die Exportorientierung des Landes. Der Leiter des Wirtschaftsressorts der EU in Thailand sieht dadurch hinsichtlich der Handelspolitik erheblichen Handlungsbedarf bei der Regierung. Allerdings verhält sich diese rigide, da wahlkampfpolitische Erwägungen und ein nationaler Stolz (Thailand ist offiziell nie eine Kolonie gewesen) sowie die Angst vor ausländischer Konkurrenz weitere Handelserleichterungen verhindern. Lediglich in Bezug auf bestimmte Güter wie Autos, Heizöl und landwirtschaftliche Exporte gibt es Handelsabkommen mit anderen Staaten (BERENGUER 2011). Nicht nur für Thailand sind die Zolltarife ungünstig. Alle ASEAN-Mitglieder haben unterschiedlich hohe Zölle für unterschiedliche Güter. Daher müssen Verhandlungen trotz des Verbunds mit jedem Staat einzeln geführt werden, was den Handel extrem hemmt. Hinzu kommen eine Reihe „von außertarifären Maßnahmen zur Regulierung des Außenhandels [...], z.B. die Einführung von Lebensmittelsicherheitsnormen“ (TREMPEL 2007, S. 2), die Exporte erst einmal erfüllen müssen (BERENGUER 2011). Wie bereits erwähnt, werden Handelsbeziehungen zwischen Thailand und anderen Staaten zusätzlich dadurch erschwert, dass der Dienstleistungssektor „zum Schutz einheimischer Interessen“ (TREMPEL 2007, S. 3) stark kontrolliert wird. Ebenfalls wird „die Ausbreitung großer Einzelhändler zu Gunsten kleiner lokaler Anbieter [erschwert] und [reguliert]“ (TREMPEL 2007, S. 7), wodurch der Staat aktiv in das Geschehen eingreift und seine wirtschaftspolitischen Strategien durchsetzt. Der „Foreign Business Act“ schränkt ausländische Aktivitäten und Einflussmöglichkeiten in thailändischen Unternehmen stark ein. Bei Verstößen gegen Maßnahmen und Verbote müssen Investoren mit harten Strafen rechnen (TREMPEL 2007, S. 7).

Die thailändische Regierung subventioniert ihre landwirtschaftlichen Produkte, da die Landwirtschaft einen hohen Stellenwert bei der Beschäftigung und Flächennutzung ausmacht und die Bevölkerung von ihr abhängig ist. Infolge dessen ergriffen die Vereinigten Staaten von Amerika 2006 eine Anti-Dumping-Maßnahme gegen thailändische Garnelen. Die Europäische Union sah sich gezwungen ähnliche Maßnahmen gegen thailändischen Mais einzuleiten, da diese Produkte durch staatliche Subventionen zu sehr günstigen Preisen auf dem Weltmarkt angeboten wurden. (TREMPEL 2007, S. 3).

Thailand mangelt es an gut ausgebildeten Arbeitskräften. Viele der Beschäftigten können nur Hilfsarbeiten übernehmen, da nur die Wenigsten über einen Bachelor- oder Masterabschluss verfügen. Darüber hinaus ist die Arbeitsmoral thailändischer Arbeiter meist mangelhaft: Thailänder wollen erst für die anstehende Arbeit bezahlt werden und arbeiten dann für das Geld bis es nach ihrem Ermessen erschöpft ist (BUTEK 2011).

Exkurs II: Die Deutsch-Thailändische Handelskammer

Die Deutsch-Thailändische Handelskammer ist die Vertretung der deutschen Wirtschaft in Thailand. Sie betreut und unterstützt deutsche Unternehmen vor Ort durch die Herstellung wichtiger Kontakte zu thailändischen Unternehmen. Wichtige Dienstleistungen, wie Marktanalysen und Messen, werden von ihr übernommen. Dabei finanziert sie sich durch das Bundesministerium für Wirtschaft, durch Mitgliedsbeiträge und durch die Erbringung der Dienstleistungen. Insgesamt ist die deutsche Wirtschaft in 80 Ländern mit 120 Kammern weltweit vertreten (BUTEK 2011).

Alle aufgeführten Nachteile und Maßnahmen sorgen für ein investorenfeindliches Klima in Thailand. Mit einigen Aktionen geht die Regierung sogar gegen den Globalisierungsprozess und den gewollten freien Handel unter dem Vorwand des „Schutz[es] einheimischer Interessen“ vor (TREMPEL 2007, S. 3). Allgemein hat man das Gefühl, dass Thailand bemüht ist, einen größeren Marktzugang für sich zu gewinnen, gleichzeitig aber keine internationalen Regeln anerkennen und befolgen will (TALERNGSRI / VONKHORPORN 2005, S. 73).

MAXIMILLIAN BUTEK (2011) führt aber auch die Vorteile Thailands auf, wozu die niedrigen Rohstoffpreise, die staatliche Förderung von ausländischen Direktinvestitionen und die relativ geringen Lohn- und Mietkosten gehören. Der Finanzmarkt ist ebenfalls relativ gut ausgebaut und die Haushaltspolitik ist umsichtig. Für den Infrastrukturausbau hat die Regierung ein langfristiges Konjunkturpaket verabschiedet. Trotz aller staatlichen Interventionen versucht Thailand sich marktwirtschaftlich liberal zu orientieren und Unternehmen die Möglichkeit eines Standorts in Asien zu bieten, wodurch anfallende Importzölle für bestimmte Güter, zum Beispiel für Autos, entfallen. Von hier aus kann dann in die umliegenden Länder und ASEAN-Staaten exportiert werden. Bürokratische Hindernisse sind hier geringer als in anderen Staaten. Gleichzeitig bietet Thailand ein großes Erholung- und Freizeitangebot im Sinne eines weichen Standortfaktors. Viele Investoren sehen, so wie Herr BUTEK, den Staat als „Tor“ Indochinas (BUTEK 2011).

Positiv sind ebenfalls die Bemühungen Thailands in der Umsetzung der „Free Trade Area“ (AFTA), der ASEAN-Freihandelszone, und der Etablierung und Durchführung der ASEAN. Des Weiteren ist es Mitglied in verschiedenen Organisationen, wie der „United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pazific“ (ESCAP) und der „Greater Mekong Subregion“, welche seinen Mitgliedern Hilfe bei der Erreichung der „Millennium Development Goals“ gibt (KNIPP 2010, S. 1).

Insgesamt ist Thailand stets bemüht seine Exporte und weltweiten Marktanteile auszuweiten. Dabei greift der Staat immer wieder unterstützend mit Förderungsmaßnahmen und einer nachhaltigen Strukturpolitik ein. So gewährt er heimischen Investoren eine hohe internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine globale Ausrichtung.

Von der bilateralen zur trilateralen Entwicklungszusammenarbeit zwischen Deutschland und Thailand – Welche Grenzen und Möglichkeiten ergeben sich aus einer entwicklungspolitischen Dreieckskooperation?

Historie der Entwicklungszusammenarbeit

Im Jahr 1956 hat die deutsche Entwicklungszusammenarbeit (EZ) mit Thailand begonnen. Es wurden erste Verhandlungen geführt und ein „Memorandum of Understanding“ (MoU) unterschrieben. Seit 1975 und mit der Gründung der ehemaligen Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ; seit dem 01.01.2011 Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ)) arbeitet diese im Auftrag der Bundesregierung in Thailand. Im Laufe der Jahre haben sich die Schwerpunkte der Zusammenarbeit immer wieder verändert und so viele verschiedene Felder abgedeckt. Zu Beginn der Kooperation lag der Schwerpunkt auf Berufsbildung und als ein erster Erfolg wurde das spätere Ausbildungsinstitut „*King Mongkut Institute of Technology, North Bangkok*“ (KMITNB) gegründet. Außerdem ist aus einem Berufsbildungsprojekt das „Thai-German Institute“ (TGI) entstanden, welches bis heute eine praxisnahe Aus- und Fortbildungsstätte für technische Fach- und Führungskräfte sowie für Berufsanfänger im technologieintensiven produzierenden Gewerbe ist (siehe Exkurs III). In den 1960er Jahren wurden zudem Projekte in den Bereichen Gesundheit, ländliche Entwicklung, Infrastruktur, Energie und wirtschaftliche Entwicklung begonnen. In den 1970er und 1980er Jahren lag der Fokus der Zusammenarbeit im Bereich der ländlichen und landwirtschaftlichen Entwicklung (OBERHUBER 2011). Ein erfolgreiches Beispiel dieses Schwerpunktes ist das „Thai-German Highland Development Programm“ (1981-1998), welches ländliche Entwicklung und die Umwandlung von Opium-Anbaugebieten zum Ziel hatte. Thailand erlebte in den 1980er und 1990er Jahren einen rasanten Wandel zu einem Schwellenland, wodurch sich die EZ zunehmend auf den Industrialisierungsprozess, die Staatsmodernisierung und den Umwelt- und Klimaschutz festlegte (GIZ 2011; Abb. 5).

Gegenwärtig konzentriert sich die GIZ in Thailand auf fünf Schwerpunktbereiche (GIZ 2011):

Als erstes Thema wird die **nachhaltige Wirtschaftsentwicklung** genannt, wobei sich die Arbeit hier auf die Förderung von kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) in der Landwirtschaft fokussiert. Ziel ist es eine nachhaltige Arbeitsplatzbeschaffung und eine Armutsreduzierung zu erreichen. Um die Dienstleistungen und Rahmenbedingungen von KMU zu verbessern, werden z.B. öko-industrielle Fertigungsmethoden verbreitet oder durch Aus- und Fortbildungsmaßnahmen umwelt- und sozialverträgliche Managementtechniken erlernt.

Der zweite Schwerpunkt **Umwelt- und Klimaschutz** beschäftigt sich seit den 1980er Jahren insbesondere mit einer umweltverträglichen Industrieentwicklung in Thailand. Die GIZ hat zum Ziel, Thailand als Schwellenland im Bereich der klimaschonenden Wirtschaftsentwicklung eine Vorreiterfunktion für andere Länder Südostasiens zu verschaffen. Um dies zu erreichen, stehen Themen wie z.B. Chemikalieneinsatz, Schutz der natürlichen Ressourcen, erneuerbare Energien oder Ökoeffizienz im Vordergrund. Da die Industrie im Mittelpunkt steht, arbeitet die GIZ neben Politik und Behörden auch mit dem Privatsektor zusammen.

Die GIZ hat zudem einen Fokus auf Themen wie **Energieeffizienz und erneuerbare Energien** gelegt. Thailand ist durch die energieintensive Wirtschaftsentwicklung auf den Import von Energieträgern angewiesen und setzt selber wenig erneuerbare Energien ein. Ziel der GIZ ist es die Schwerpunktthemen in das Bewusstsein der Menschen zu verankern und sowohl staatliche als auch private Investitionen in energieeffiziente Technologien und erneuerbare Energien zu steigern. Für die Zielerreichung werden beispielsweise Beratungsgespräche mit Vertretern verschiedener Industriesektoren sowie mit der thailändischen Regierung geführt.

Als weiteren Schwerpunktbereich wurde die **Staatsmodernisierung** festgelegt, da Thailand sich in einer Übergangsphase zum modernen Staat befindet. Daher führt die GIZ Beratungsgespräche in verschiedenen Bereichen, vor allem aber auch auf politischer Ebene durch. So wurde z.B. im Auftrag der Europäischen Kommission ein umfangreiches Gesundheitsreformprogramm aufgelegt (siehe auch Abschnitt „Die Beziehungen zwischen Thailand und der Europäischen Union“).

Der letzte Schwerpunkt der GIZ ist die Unterstützung der **Süd-Süd-Kooperation** zwischen Thailand und anderen Entwicklungsländern. Hierbei wollen Deutschland und Thailand Strategien und Vorge-

hensweisen in Sachen Entwicklungszusammenarbeit austauschen. Zudem soll die deutsche Haltung und deren wirkungsorientiertes Vorgehen bekannt gemacht werden. Deutschland sieht seine Aufgaben in der Förderung von Süd-Süd-Dialogen und -Netzwerken, in der Beteiligung an Dreieckskooperation/trilateraler Zusammenarbeit und bei der Beratung von Schwellenländern zur Organisation von Süd-Süd-Kooperation (OBERHUBER 2011).

Themes & Periods	1960s	1970s	1980s	1990s	2000s
Education & Research	■	■	■	■	■
Health		■	■	■	
Agriculture & Food Production		■	■	■	■
Rural Development		■	■	■	■
Infrastructure		■	■	■	
Energy	■	■	■	■	■
Economic Development	■	■		■	■
Environment				■	■
Governance				■	■

Abb. 5: Veränderung der Schwerpunkte von den 1960er - 2000er Jahren (OBERHUBER 2011)

Maßstabsübergreifende Entwicklungszusammenarbeit

Grundsätzlich hat sich im Laufe der Jahre und durch Thailands wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung die Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Thailand verändert (siehe Abb. 5). Heute erstreckt sich die thailändisch-deutsche Zusammenarbeit auf bilateraler, regionaler, trilateraler und globaler Ebene (OBERHUBER 2011). Im Folgenden sollen die ersten drei genannten Ebenen kurz dargestellt werden, wobei auf die globale Ebene nicht näher eingegangen werden soll, da dies den Rahmen der Arbeit sprengen würde.

Bilaterale Entwicklungszusammenarbeit

Gegenwärtig engagieren sich das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) mit jeweils eigenständigen Programmen in Thailand.

Bei dem vom BMZ geförderten Programm geht es um die **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und die Öko-Effizienz von Klein- und Mittelunternehmen**. Das Programm läuft seit 2004 und endet Ende 2011 und ist damit das letzte vom BMZ geförderte Programm auf bilateraler Ebene in Thailand (GIZ 2011). Im Jahr 2002 haben das BMZ und das „Department of Technical and Economic Cooperation“ (DTEC) diesen Schwerpunkt nach Beratungen der GTZ mit ihren thailändischen Partnern beschlossen (OBERHUBER 2011). Das Programm ist an die Ziele aus dem neunten Entwicklungsplan wie „Förderung wirtschaftlicher Stabilität und Nachhaltigkeit“ sowie „Umweltfreundliche Produktionsweisen“ der thailändischen Regierung angepasst und trägt zu deren Realisierung bei (DEUTSCHE BOTSCHAFT BANGKOK 2011a). Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit steht die Agrarindustrie, da diese für die ärmere ländliche Bevölkerung die größten Beschäftigungs- und Einkommenseffekte hervorruft. Die GIZ und ihre thailändische Partner haben zum Ziel die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, den Zugang zu internationalen Märkten zu verbessern sowie die umweltverträgliche Produktion von Klein- und Mittelunternehmen zu forcieren um dadurch Arbeitsplätze zu schaffen und Armut zu reduzieren.

Um das Programm erfolgreich zu beenden werden verschiedene Projekte durchgeführt, in Public Private Partnerships (PPP) zusammengearbeitet und Experten des Centrum für internationale Migration und Entwicklung (CIM) einbezogen (GIZ 2011).

Das vom BMU finanzierte **Thailändisch-Deutsche Klimaschutzprogramm** läuft von 2009 bis Ende 2011. Im Vordergrund stehen die Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung einer klimafreundlichen thailändischen Politik sowie klimaschädigende Emissionen zu verringern und Thailands Rolle in der internationalen Klimaschutzgemeinde zu festigen (OBERHUBER 2011). Das Programm bündelt drei verschiedene Projekte und arbeitet mit anderen nationalen und internationalen Initiativen, Unternehmen, Verbänden, Gemeinden, Provinzverwaltungen sowie Zivilgruppen zusammen (GIZ 2011).

Ein zusätzliches Projekt, außerhalb des Klimaschutzprogramms, ist die **Nachhaltige Palmölproduktion für Bioenergie** (BMU 2009-2011). Mit diesem Projekt sollen an die lokalen Gegebenheiten angepasste Nachhaltigkeitsstandards für Palmöl eingeführt werden. Palmöl soll nach diesen Standards produziert und die Kleinbauern entsprechend zertifiziert werden. Somit werden ökologische, sozioökonomische und soziale Auswirkungen der Produktion kontinuierlich überwacht (OBERHUBER 2011).

Regionale Entwicklungszusammenarbeit

Thailand gehört heute zu den wirtschaftlich stärksten Ländern Südostasiens und nimmt in vielen Bereichen eine führende Rolle ein. So ist es nicht verwunderlich, dass sich mehrere internationale Entwicklungsorganisationen in Bangkok ansiedeln und weitere regionale und internationale Projekte von dort aus geleitet werden (GIZ 2011). Auch die GIZ leitet von Bangkok aus mehrere regionale Projekte, in denen insbesondere Länder aus der ASEAN einbezogen werden. Fasst man die Projekte zusammen, laufen diese unter einer programmähnlichen Kooperation mit dem Titel **„ASEAN Kooperation im Bereich Umwelt-Stadt-Verkehr“**, welche vom BMZ finanziert wird und dessen erste Phase von 2009 bis 2012 stattfindet. Das Primärziel dieses Programms ist die Verbesserung der nationalen und regionalen Entwicklungen und die Staatsmodernisierung in den Ländern der ASEAN (OBERHUBER 2011).

Obwohl sich die Lebenssituation in vielen Ländern Südostasiens verbessert hat, stehen viele Länder großen Herausforderungen gegenüber. Dazu zählen die ökologischen Auswirkungen wie ein vermehrter Rohstoffverbrauch oder erhöhter Emissionsausstoß, welchen durch das Programm entgegengewirkt werden soll. Die entsprechenden Projekte heißen beispielsweise „Luftreinhaltung und Klimaschutz“ oder „Nachhaltige Hafenentwicklung in der ASEAN-Region“ (GIZ 2011).

Exkurs III: Das „Thai-German Institute“ und die „Amata Nakorn Industrial Estate“

Das „Thai-German Institute“ (TGI) ist im Rahmen eines Berufsbildungsprojektes der deutschen Entwicklungszusammenarbeit entstanden. Im Jahr 1995 hat das Projekt offiziell begonnen, wobei erste Ausbildungskurse erst 1998 abgehalten wurden. Seitdem konnte das Ausbildungsinstitut kontinuierlich wachsen. Das TGI wurde außerhalb des öffentlichen Bildungssystems angesiedelt und agiert unter der Aufsicht der „Foundation for Industrial Development“ und dem Industrieministerium (Ministry of Industry, kurz: MoI). Auf Wunsch des MoI und mit Abschluss der letzten Projektphase wurde die deutsche Unterstützung im Jahr 2004 beendet (KFW ENTWICKLUNGSBANK 2005, S. 3). Daher wird das Institut heute ausschließlich von einem thailändischen Direktor geleitet. Auch wenn das TGI staatlich ist, besitzt es Eigenschaften einer „Non Profit Organisation“, in der jegliche Gewinne reinvestiert werden – z.B. in das Gehalt einer Ausbildungskraft.

Das Projekt wurde aufgenommen, um auf den Fachkräftemangel zu reagieren, der durch Thailands wirtschaftlicher Aufschwung seit den 1980er Jahren entstanden ist. Von Beginn an fehlten Facharbeiter und die Industrie konnte ihr technisches Personal oftmals nur unzureichend ausbilden, da das Berufsbildungssystem im Hinblick auf die Praxis nur mangelhaft war. Dies führte zu einem ineffizienten Einsatz moderner Technologien und zu unausgeschöpften Produktionspotenzialen. Aus diesem Grund sollte mit Hilfe der deutschen EZ eine praxisnahe Aus- und Fortbildungsstätte für technische Fach- und Führungskräfte der mittleren Ebene sowie für Berufsanfänger im technologieintensiven produzierenden Gewerbe errichtet werden. Die Zielgruppe dabei waren klein- und mittelständische Unternehmen (KFW ENTWICKLUNGSBANK 2005, S. 1). Das TGI hat heute das Ziel, bzw. die Vision „to be a

leading organization for upgrading manufacturing technology to strengthen Thai Industry" (VARONGKRIENGKRAI 2011). Es konzentriert sich dabei auf die Bereiche der rechnergestützten Präzisionsfertigung sowie auf hoch entwickelten Werkzeug- und Formenbau und damit verbundene Steuerungsprozesse.

In einem Jahr werden vom TGI ca. 50.000 Arbeitskräfte ausgebildet, obwohl der Bedarf bei 200.000 liegen würde. Somit ist auch heute das Problem des Fachkräftemangels noch nicht beseitigt und in vielen Bereichen ist es nach wie vor schwierig qualifiziertes Personal zu finden (VARONGKRIENGKRAI 2011). Nichts desto trotz ist das TGI heute Vorbild für ähnliche Vorhaben in anderen Ländern.

Das TGI liegt in Chonburi, im „Amata Nakorn Industrial Estate“, welcher ca. 57 km süd-östlich von Bangkok entfernt ist (vgl. Abb. 2). Die Entwicklung des Industriedistriktes hat vor etwa 20 Jahren eingesetzt und die Gegend hat sich zu einem Industriepark gewandelt. Die ausländischen Unternehmen, die sich in „Amata Nakorn“ angesiedelt haben sind Joint Ventures, da in Thailand nur im Rahmen von Joint Ventures investiert werden darf. Die am häufigsten vertretenden Industrien sind die Automobil-, Elektronik- und Konsumgüterindustrie (AMATA CORPORATION PCL 2009). Insgesamt gibt es in dem Industriepark ca. 500 Firmen, von denen einige ihr Personal beim TGI ausbilden lassen (VARONGKRIENGKRAI 2011). Der Standort weist durch seine Nähe zur Hauptstadt und zum „Port of Laem Chabang“, dem größten Hafen Thailands, einige Standortvorteile auf. Zudem übernimmt die Provinz Chonburi eine Art Entlastungsfunktion für Bangkok. Bangkok selbst hat einen funktionalen Wandel durchlaufen und ist heute als Industriestandort weniger interessant. Dafür siedeln sich dort verstärkt Dienstleistungsunternehmen an. Entlastungsorte sollen gemäß der „Strategie der Entlastungsorte“ ein schnelles Umlenken der Mobilitätsprozesse von Bevölkerung (Arbeit) und Betrieben (Kapital) realisieren, die Metropole – in diesem Falle Bangkok – entlasten und eine erste Entwicklung von Standorten mit vermittelnder Funktionen zur Peripherie ermöglichen (KULKE 2009). Ein wichtiger Aspekt bei dieser Theorie ist die räumliche Lage der Entlastungsorte. Hierbei wird zum einen eine Entfernungsobergrenze (ca. 100-120 km) zum Zentrum festgelegt, damit weiterhin Agglomerationsvorteile genutzt werden können. Zum anderen wird eine Entfernunguntergrenze (50-60 km) bestimmt, damit die Städte eine selbstständige Entwicklung durchlaufen und eine ausgeprägte Infrastruktur mit z.B. Arbeiten, Wohnen und Versorgung entwickeln. Die Provinz Chonburi ist, wie bereits erwähnt, 57 km von der Hauptstadt entfernt und bildet eine Art „Gate Way City“ (KULKE 2009).



Abb. 6 und 7: Werkstatt im TGI (HEILAND 2011)

Trilaterale Entwicklungszusammenarbeit

Die deutsche EZ wendet sich zunehmend der trilateralen Zusammenarbeit mit Thailand zu, da das Land selbst nicht mehr in dem Umfang wie seine Nachbarländer auf Entwicklungszusammenarbeit angewiesen ist (OBERHUBER 2011). Im Jahr 2009 wurde mit finanzieller Unterstützung des BMZ ein Kooperationsansatz „**Thailändisch-Deutsche trilaterale Kooperation mit Kambodscha, Laos und Vietnam**“ ins Leben gerufen. Bereits im Jahr 2003 wurde eine Dreieckskooperation beschlossen, die damals allerdings nicht zustande kam und erst 2008 wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen. Obwohl Deutschland die bilaterale Zusammenarbeit Ende 2011 einstellen möchte, sieht das BMZ die Notwendigkeit Thailand als Partner für die Förderung von Süd-Süd Partnerschaften zu erhalten. Als Ziel wurde formuliert, dass Thailand in der Lage sein soll konzeptionell und strukturell EZ-Programme und -Projekte in den Partnerländern umzusetzen (OBERHUBER 2011). Um dies realisieren zu können,

unterstützt Deutschland Thailand in der Entwicklung von inhaltlich relevanten Projekten und beim Aufbau der Strukturen für die Projekt- und Programmvorbereitung sowie deren Durchführung. Die Zusammenarbeit mit den Partnerländern erstreckt sich vor allem auf die Bereiche Bildung/berufliche Bildung, ländliche Entwicklung und Gesundheit (DEUTSCHE BOTSCHAFT BANGKOK 2011b).

Betrachtet man die Formen der Zusammenarbeit, so zeigt sich, dass Thailand nicht mehr auf eine bilaterale Zusammenarbeit mit Industrieländern angewiesen ist, sondern teils selbst die Rolle eines Geberlandes einnimmt. Der Trend geht wirtschaftlich in Richtung Regionalisierung, vor allem in den ASEAN-Raum, und in Richtung trilateraler Kooperationen.

Neben den oben genannten Formen der Zusammenarbeit bestehen verschiedene Partnerschaften und Allianzen in Thailand. Die GIZ arbeitet dabei mit anderen deutschen Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit zusammen. Dies ist zum einen das Centrum für internationale Migration und Entwicklung, welche qualifizierte Fach- und Führungskräfte an thailändische Arbeitgeber vermittelt. Zum anderen versendet der Deutsche Entwicklungsdienst (DED) (seit dem 01.01.2011 GIZ) junge Erwachsene über das „weltwärts“ Programm nach Thailand. InWent (ebenfalls seit dem 01.01.2011 GIZ) arbeitet nicht direkt mit Thailand zusammen, jedoch bestehen Kooperationen mit der ASEAN (GIZ 2011). Des Weiteren gibt es Public Private Partnership-Maßnahmen mit Unternehmen aus der Privatwirtschaft. Zudem bestehen Kooperationen zwischen der GIZ und Universitäten, Forschungseinrichtungen (wie z.B. der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt) und weiteren bi- und multilateralen Institutionen der Entwicklungszusammenarbeit (z.B. Europäische Kommission oder Asian Development Bank).

Neue Formen der Entwicklungszusammenarbeit: Süd-Süd- und Dreieckskooperation

Gegenwärtig engagieren sich in der Entwicklungspolitik neben westlichen Geberländern immer häufiger Schwellenländer. Obwohl die meisten Schwellenländer weiterhin Empfänger von Entwicklungshilfe sind, entwickeln sie sich zunehmend zu den „neuen Gebern“. Die Entwicklung von Süd-Süd Kooperationen ist nicht neu – China engagiert sich beispielsweise seit den 1950er Jahren – hat sein Engagement allerdings in den letzten Jahren deutlich ausgeweitet (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 1). Versucht man das Phänomen der Süd-Süd Kooperationen zu definieren, stellt man fest, dass es keine klare Definition gibt. Die „neuen Geber“ verstehen ihr Engagement oftmals nicht als finanzielle oder technische Zusammenarbeit nach westlichem Verständnis, sondern verknüpfen ihre Hilfe mit Handelspräferenzen und der Förderung von ausländischen Direktinvestitionen (BERGER / GRIMM 2010). Auch der Umfang der Süd-Süd Kooperationen kann nicht genau bestimmt werden, da es bislang nur vereinzelte Daten gibt. Nach EU-Schätzungen hat sich China zum wichtigsten Geber unter den Süd-Ländern herauskristallisiert (CHAHOUH 2007, S. 2).

Neben den Süd-Süd Kooperationen ergeben sich heute immer häufiger sogenannte Dreieckskooperationen oder trilaterale Kooperationen. Unter einer entwicklungspolitischen Dreieckskooperation kann man eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen einem „etablierten Geber“ (in der Regel Mitglied der OECD-Entwicklungsausschusses (Development Assistance Committee, DAC)), einem Kooperationsland („neuer Geber“, nicht DAC-Mitglied) und einem Drittland als Empfänger verstehen. Ein entscheidendes Merkmal ist, dass Transferleistungen im Rahmen der Kooperation vom „etablierten Geber“ und dem „neuen Geber“ gemeinsam geleistet werden. Auch Deutschland beteiligt sich zunehmend an Dreieckskooperationen, wie dies im Falle Thailands bereits dargestellt wurde. In der Vergangenheit haben viele der „neuen Geber“ Anfragen an die deutsche EZ gestellt, um gemeinsam Projekte durchzuführen (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 1f.). Die Gründe für das Interesse an einer gemeinsamen Zusammenarbeit sind oftmals der Wunsch nach finanzieller Entlastung, fachlicher Unterstützung und Deutschlands Expertise beim Aufbau der eigenen Geberinstitution. Auch Thailand hat explizit eine Anfrage für eine trilaterale Zusammenarbeit an Deutschland gestellt (OBERHUBER 2011).

Grundsätzlich sollte erwähnt werden, dass Dreieckskooperationen nur dann sinnvoll sind, wenn alle drei Partner Interesse an einer Zusammenarbeit haben und Zielkonflikte sowie Kooperationsrisiken ausgeschlossen werden (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 3f.). Deutschland verfolgt bei der Umsetzung solcher Kooperationen sowohl Ziele in Bezug auf das Kooperationsland als auch das Drittland. Die Kooperationsländer sollen darin bestärkt werden, global und in Entwicklungsregionen Verantwortung

zu übernehmen, das Engagement auf demokratische Grundprinzipien aufzubauen und die neu entstehenden Geberinstitutionen effizient zu gestalten. Die Drittländer sollen bei der Erreichung der Millennium Development Goals unterstützt werden (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 4). Die Kooperationsländer erwarten durch eine Dreieckskooperation einen Zugewinn an Partnerschaften und effektiveren Kooperationsformen, in die eigene Kompetenzen eingebracht und erweitert werden können. Zudem werden zum einen Erfahrungen aus der eigenen „Entwicklung“ integriert und zum anderen Praxiswissen von den „etablierten Gebern“ ausgetauscht. Die Empfängerländer erhoffen sich von einer Dreieckskooperation Fortschritte bei der Erreichung der MDG, bei der Umsetzung eigener Entwicklungsstrategien und beim Aufbringen zusätzlicher Finanzressourcen (INWENT 2010, S. 2f.).

Thailands und Deutschlands Dreieckskooperation: Eine kritische Auseinandersetzung

Wie oben bereits aufgeführt, führen Deutschland und Thailand seit 2009 eine trilaterale Kooperation mit den Ländern Kambodscha, Laos und Vietnam durch. Auf der Homepage der GIZ wird folgendes Ziel bzw. Interesse bezüglich einer Dreieckskooperation mit Thailand formuliert: „[...]besteht von deutscher Seite großes Interesse, die Position Thailands zu Fragen der Entwicklungszusammenarbeit (EZ) besser kennen und verstehen zu lernen. Ebenso soll die deutsche Haltung bekannt gemacht und vor allem das wirkungsorientierte Vorgehen in die entstehende thailändische EZ eingebracht werden“ (GIZ 2011). Die deutsche EZ hat also zum Ziel Dialoge über gute Geberpraktiken und „Capacity Building“ für die „Thailand International Cooperation Agency“ (TICA), welche die thailändische EZ steuert, anzubieten (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 45). Zudem gilt es für Deutschland zu vermeiden, dass sich die deutschen Außenbeziehungen zu Thailand nach dem Ausstieg der EZ abschwächen und nur auf Unternehmensbeziehungen reduzieren. Thailand ist ein wichtiger Handelspartner für Deutschland und profiliert sich zunehmend als asiatisches Schwellenland mit wirtschaftlichem Potenzial (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 44).

Es gibt sicherlich unterschiedliche Perspektiven bei der Beurteilung dieser weiterhin bestehenden engen Beziehung zwischen Deutschland und Thailand. Im Folgenden sollen deshalb Vor- und Nachteile von Dreieckskooperationen im Hinblick auf Süd-Süd-Kooperationen verdeutlicht werden.

Einerseits kann beanstandet werden, dass Deutschland Interesse an Dreieckskooperation hat, um den Verlauf von Süd-Süd Kooperationen zu „kontrollieren“ und die deutsche Haltung hinsichtlich der Praktiken der EZ bekannt zu machen. Dies könnte zur indirekten Abhängigkeit führen, wo eigene Interessen durchgesetzt und Konzepte nach westlichem Verständnis bei der Beratung vorgegeben werden. Thailand hat damit nicht die Möglichkeit eigene Entwicklungsstrategien zu entwickeln oder aus eigenen Fehlern früherer bilateraler Zusammenarbeit zu lernen und diese selbstständig aufzuarbeiten (RAUCH 2009, S. 98).

Andererseits hat die deutsche EZ Interessen seine Arbeitsplätze in Thailand zu sichern und zu erhalten, da mit dem Auslaufen der bilateralen Zusammenarbeit die bisherigen Mitarbeiter ihre Arbeitsplätze verlieren würden. Wie THEO RAUCH (2009, S. 98) anmerkt, haben Organisationen und ihre Mitglieder ein „Selbstverewigungsinteresse“, d.h., dass Mitarbeiter ihren Job nicht verlieren wollen und Organisationen deshalb anstreben zu expandieren. Dieses Problem wird in der Öffentlichkeit immer wieder thematisiert und kritisiert, denn das eigentliche Ziel sollte sein, dass Mitarbeiter von EZ-Organisationen im Laufe der Zeit in dem entsprechenden Entwicklungsland überflüssig werden (RAUCH 2009, S. 98). Herr OBERHUBER als Vertreter der GIZ erläuterte, dass bei der Beteiligung an einer Dreieckskooperation auch der „Selbsterhalt“ eine Rolle spielt, da aber die thailändische Seite solche Kooperationen wünscht und die GIZ gebeten hat, diese beim Aufbau einer Süd-Süd Kooperation zu stärken, sieht die GIZ die Notwendigkeit gegeben im Land zu bleiben (OBERHUBER 2011).

Problematisch könnte eine Kooperation werden, wenn sich Deutschland an Süd-Süd Kooperationen beteiligt, bei denen entweder zwischen den Partnerländern historisch belastete Beziehungen oder aktuelle politische Konflikte bestehen. Hier kann das gemeinsame Auftreten von Deutschland und dem Kooperationsland im Rahmen von trilateraler Zusammenarbeit mit einem Nachbarland nicht immer angebracht sein und das Drittland kann misstrauisch gegenüber der Kooperation werden (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 19). Dieses Problem könnte aktuell bei der Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Thailand und Kambodscha auftreten, da Thailand und Kambodscha an ihrer Grenze Kämpfe um Tempelanlagen führen und eine Parteinahme für eine der Konfliktparteien die Beziehungen zur ande-

ren belasten würde (ARD 2011). Zudem können ein zusätzlicher administrativer Aufwand oder erhöhte Koordinierungskosten die trilaterale Zusammenarbeit einschränken. Oftmals sind die Summen, welche in das Drittland fließen, im Verhältnis zum Verwaltungsaufwand, da drei Einrichtungen beteiligt sind, relativ gering (OBERHUBER 2011). Durch die Vielzahl kleinteiliger Projekte kann nicht automatisch eine bessere Wirksamkeit der Hilfe erwartet werden, da dies nach den gängigen Wirksamkeitskriterien durchaus problematisch ist (BERGER / GRIMM 2010).

Neben den geschilderten Nachteilen kann eine Dreieckskooperation auch viele Vorteile mit sich bringen. Deutschland und Thailand wollen „[...] die guten Beziehungen auch nach Auslaufen der bilateralen BMZ-finanzierten EZ mit Thailand fortsetzen“ (OBERHUBER 2011). Deutschland hat sich bei der Zusammenarbeit auf die Unterstützung der Projekt- und Programmarbeit spezialisiert. Durch das Einbringen der deutschen Erfahrungen hat Thailand die Möglichkeit eine „wirkungsorientierte“ EZ kennen zu lernen, die sich an der „Pariser Erklärung über die Wirksamkeit der Entwicklungszusammenarbeit“ von 2005 orientiert (GIZ 2011). Dies kann die Befürchtung vieler Experten mindern, dass durch das wachsende Engagement der „neuen Geber“ die Standards der westlichen Entwicklungspolitik in Gefahr geraten (BERGER / GRIMM 2010). Damit kann also vermieden werden, dass die „neuen Geber“ Entwicklungszusammenarbeit durchführen, die nur außenpolitischen und wirtschaftlichen Interessen gilt, ohne Berücksichtigung entwicklungspolitischer Kriterien und menschenwürdiger Umgangsformen. Des Weiteren kann Thailand durch die Beteiligung eines Kooperationslandes die entwicklungspolitischen Ansätze übernehmen, ohne dabei die vielfältigen Lernphasen der „etablierten Geber“ mit allen Fehlentwicklungen und Paradigmenwechsel durchlaufen zu müssen (ALTENBURG / WEIKERT 2006, S. 4).

Ein weiterer Vorteil einer trilateralen Kooperation für die beiden Geberländer ist, dass diese sich die Transferleistungen teilen können und die finanzielle Beteiligung abnimmt.

Auch für das Drittland können sich verschiedene Vorteile ergeben. Es wird deutlich, dass ein Drittland zunächst einmal von den ökonomischen, politischen und sozialen Vorteilen des Engagements profitieren wird. Des Weiteren können Drittländer von den „Entwicklungserfahrungen“ der „neuen Geber“ lernen, gleichzeitig aber sicher gehen, dass diese gemeinsam mit dem „etablierten Geber“ ernsthafte Absichten verfolgen, „Entwicklung“ im Land zu fördern und keine „ausbeuterischen“ wirtschaftlichen Interessen im Vordergrund stehen (OBERHUBER 2011).

Zusammenfassung

Thailand ist ein exportorientiertes Schwellenland in Südostasien und ein potentieller Absatzmarkt für Europa und Amerika. Es hat Zugang zum Meer und die Häfen dienen als Umschlagplatz für das Hinterland, welches vorwiegend aus Entwicklungsländern besteht. Viele Waren werden so aus Thailand in alle Welt exportiert. Auf nationaler und internationaler Ebene versucht es seine weit gefächerte Anzahl an Exportgütern weiter auszubauen. Viele Standortfaktoren, wie die durch staatliche Subventionen unterstützte Infrastruktur, das relativ stabile Finanzsystem und die solide Haushaltspolitik wirken sich positiv auf die Standortwahl von Unternehmen aus. Die Wechselkurspolitik ist marktorientiert und alle nationalen und internationalen Strategien sind auf die Erweiterung des wirtschaftlichen Umfangs ausgelegt (TREMPEL 2007, S. 8).

Allerdings gab es in der Vergangenheit immer wieder gewaltsame Auseinandersetzungen zwischen Aufständischen und der Regierung. 2006 wurde von Regierungsgegnern der internationale Flughafen in Bangkok lahm gelegt (KAMP 2008) und im April 2011 gab es Berichten der Tagesschau zufolge erneute Unruhen an der Grenze zwischen Thailand und Kambodscha. Diese labilen politischen Verhältnisse sind für Investoren schwierig und riskant. Des Weiteren haben sowohl der Binnenkonsum der Thailänder als auch die Investitionen weiter abgenommen, wodurch der inländische Handel relativ schwach ausgeprägt ist und die Wirtschaft nur begrenzt stützen kann. Meistens sind Arbeitskräfte schlecht ausgebildet und können nur Hilfsarbeiten übernehmen, weshalb Fachpersonal ins Land geholt werden muss (vgl. Exkurs III). Die großen Absatzmärkte von China und Indien dürfen ebenfalls nicht außer acht gelassen werden, wie die enorme Abhängigkeit der Wirtschaft von thailändischen Exporten beweist (TREMPEL 2007, S. 8).

Chancen hat Thailand im Zusammenhang mit dem ASEAN-Ausbau. Hier wirkt Thailand seit der Ent-

stehung der ASEAN aktiv bei der Umsetzung der Ziele mit. Ferner helfen Konjunkturprogramme in verschiedensten Bereichen und Direktinvestitionen von ausländischen Unternehmen der Wirtschaft. Thailands wirtschaftlicher Aufbau wird auch seit Jahren durch die Deutsche Entwicklungszusammenarbeit unterstützt. Deutschland führt seit den 1950er Jahren Entwicklungszusammenarbeit in Thailand durch. Die bilaterale Zusammenarbeit ist heute auf zwei Programme beschränkt und läuft noch in diesem Jahr aus. Thailand ist nicht mehr in dem Maße wie seine Nachbarn auf „Hilfe“ angewiesen und hat sich selber zu einem „neuen Geber“ in der EZ-Landschaft entwickelt. Deutschland beteiligt sich nun über eine trilaterale Zusammenarbeit an Thailands Süd-Süd Kooperationen mit den Ländern Laos, Kambodscha und Vietnam. Die Entscheidung der GIZ in Thailand weiterhin EZ durchzuführen, beruht auf verschiedenen Faktoren. Zum einen auf der Tatsache, dass Thailand Deutschland um Unterstützung beim Aufbau von Süd-Süd Kooperationen gebeten hat, zum anderen will Deutschland die guten Beziehungen zu Thailand pflegen und wirtschaftliche Außenbeziehungen nicht ausschließlich auf Unternehmenstätigkeiten beschränken. Des Weiteren soll ein Austausch über entwicklungspolitische Strategien stattfinden, bei denen beide Länder gegenseitig ihre Positionen reflektieren und vertiefen. Die trilaterale Zusammenarbeit hat verschieden Vor- und Nachteile. Auf der einen Seite kann Deutschland vorgeworfen werden, dass es Thailand bei seinen Aktivitäten in den Partnerländern kontrollieren und westliche Entwicklungsstrategien „aufzwingen“ will. Zudem könnte der „Selbsterhalt“ eine große Rolle spielen, da die bilaterale Zusammenarbeit ausläuft und die MitarbeiterInnen der GIZ ihre Arbeitsplätze verlieren würden. Außerdem besteht bei einer Dreieckskooperation viel Verwaltungsaufwand, da drei Institutionen beteiligt sind, die entsprechenden Summen jedoch relativ klein sind. Auf der anderen Seite kann Thailand durch Deutschlands Teilnahme Praxiswissen und „wirkungsorientierte“ Zusammenarbeit kennen lernen, sowie entwicklungspolitische Ansätze übernehmen ohne dabei die Lernphasen der „etablierten Geber“ durchlaufen zu müssen. Für beide Geberländer bedeutet dies außerdem eine finanzielle Entlastung, da diese die EZ-Kosten aufteilen können.

Es zeigt sich, dass Dreieckskooperationen ein großes Potenzial haben, strategische Brücken zwischen westlicher Entwicklungspolitik und Süd-Süd Kooperationen zu bilden (BERGER / GRIMM 2010). Wichtig dabei ist, dass alle drei Beteiligten – „etablierter Geber“, „neuer Geber“ und Drittland – Interesse an solchen Kooperationen haben und von Beginn an klare Ziele festlegen und definieren. Problemlösungen sollten auf Augenhöhe von den Partnern mit unterschiedlichen Erfahrungen formuliert werden und beide Seiten, „Nord“ und „Süd“, müssen versuchen von- und miteinander zu lernen ohne dabei den anderen zu dominieren.

Literaturverzeichnis

- AICHI INTERNATIONAL (THAILAND) CO., LTD. (2011): Amata Nakorn Industrial Estate. Im Internet: <http://www.aichi.co.th/contact.html> (letzter Zugriff: 20/04/2011)
- ALTENBURG, D., WEIKERT, J. (2006): Möglichkeiten und Grenzen Entwicklungspolitischer Dreieckskooperationen mit Ankerländern. Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (Hrsg.). Bonn. Im Internet: [http://www.die-gdi.de/CMS-Homepage/openwebcms3.nsf/\(ynDK_contentByKey\)/ADMR-7BRL4V/\\$FILE/15-2006.pdf](http://www.die-gdi.de/CMS-Homepage/openwebcms3.nsf/(ynDK_contentByKey)/ADMR-7BRL4V/$FILE/15-2006.pdf) (letzter Zugriff: 23/04/2011)
- AMATA CORPORATION PCL (2009): Im Internet: <http://www.amata.com/eng/industrial.html> (letzter Zugriff: 20/04/2011)
- ARD (24.04.2011): Schwere Gefechte zwischen Thailand und Kambodscha. Pressemitteilung vom 24.04.2011. Berlin. Im Internet: <http://www.tagesschau.de/ausland/kambodschathailand108.html> (letzter Zugriff: 23/04/2011)
- AUSWÄRTIGES AMT (2011): Beziehungen zu Deutschland. Im Internet: http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Thailand/Bilateral_node.html (letzter Zugriff: 23/04/2011)
- BERENGUER, A. (2011): EU & Thailand Trade - A short Introduction. Vortrag / Gespräch mit Herrn Berenguer (EU-Delegation) vom 23/02/2011
- BMZ (BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT UND ENTWICKLUNG) (2008):

- Deutschland und Thailand starten Dreieckskooperationen mit Entwicklungsländern Südostasiens. Im Internet: http://www.bmz.de/de/presse/aktuelleMeldungen/archiv/2008/juni/pm_20080605_48.html (letzter Zugriff: 23/04/2011)
- BUTEK, M. (2011): Thailand als profitabler Investitionsstandort. Vortrag / Gespräch mit Herrn Butek (Deutsch-Thaiändische Handelskammer) vom 21/02/2011
- CHAHOU, T. (2007): Süd-Süd-Kooperation – Chancen und Herausforderungen für die internationale Zusammenarbeit. Analyse und Stellungnahmen. Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (Hrsg.). Im Internet: [http://www.die-gdi.de/CMS-Homepage/openwebcms3.nsf/\(ynDK_contentByKey\)/ADMR-7BLFNN?Open](http://www.die-gdi.de/CMS-Homepage/openwebcms3.nsf/(ynDK_contentByKey)/ADMR-7BLFNN?Open) (letzter Zugriff: 26/04/2011)
- DEUTSCHE BOTSCHAFT BANGKOK (2011): Entwicklungspolitische Zusammenarbeit - Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit thailändischer KMU durch Verbesserung von Dienstleistungen und Einführung von Öko-Effizienz. Im Internet: http://www.bangkok.diplo.de/Vertretung/bangkok/de/05/Entwicklungspolitische_Zusammenarbeit/Entwicklungspolitische_Zusammenarbeit.html (letzter Zugriff: 20/04/2011)
- DEUTSCHE BOTSCHAFT BANGKOK (2011): Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH nimmt ihre Arbeit auf. Im Internet: http://www.bangkok.diplo.de/Vertretung/bangkok/de/Archiv/GIZ__PM__Seite.html (letzter Zugriff 23/04/2011)
- EUROPEAN COMMISSION (2011): Development and Cooperation - EuropeAid. Herausgegeben von European Commission. Im Internet: http://ec.europa.eu/europeaid/where/asia/country-cooperation/thailand/thailand_en.htm, zuletzt aktualisiert am 16.02.2011 (letzter Zugriff: 12/04/2011)
- EUROPEAN COMMISSION (2010): Trade. ASEM. Im Internet: <http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/regions/aseam/>, zuletzt aktualisiert am 21/10/2010 (letzter Zugriff: 14/04/2011)
- EUROPEAN UNION (2006): Thailand-European Community Thailand-European Community Strategy Paper for the period 2007 – 2013. Im Internet: http://eeas.europa.eu/thailand/csp/07_13_en.pdf (letzter Zugriff: 13/04/2011)
- FRETTER, A. (2011): Supranationale Zusammenarbeit beider Länder - ASEAN/AFTA. Vortrag / Gespräch mit Frau Fretter vom 15/01/2011. Berlin.
- GIZ (DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT): Im Internet: <http://www.gtz.de/de/weltweit/asien-pazifik/618.htm> (letzter Zugriff: 23/04/2011)
- HIRSCHLE, A. (2011): Wirtschaftstrends Thailand. Jahreswechsel 2010/11. Germany Trade and Investment (Hrsg.). Bonn. Im Internet: http://www.gtai.de/ext/anlagen/PubAnlage_8543.pdf?show=true (letzter Zugriff: 10/04/2011)
- INWENT (Hrsg.) (2010): InWent Positionspapier Dreieckskooperation. Im Internet: <http://connect.inwent.org/themen/thema-des-monats/monatsthemen/oktober/oktober-2010/dreieckskooperation-inwent.html> (letzter Zugriff: 23/04/2011)
- KAMP, M. (2008): Thailand: Herrschaft der Eliten. In: Wirtschaftswoche.de, 28.11.2008. Im Internet: <http://www.wiwo.de/politik-weltwirtschaft/thailand-herrschaft-der-eliten-379531/> (letzter Zugriff: 24/04/2011)
- KFW ENTWICKLUNGSBANK (2005): Thailand – Thai-German Institute. Schlussprüfung. Im Internet: http://www.kfw-entwicklungsbank.de/DE_Home/Evaluierung/Ergebnisse_und_Veroeffentlichungen/PDF-Dokumente_R-Z/thailand_tgi.pdf (letzter Zugriff: 23/04/2011)
- KNIPP, W. (2010): Wirtschaftsdaten kompakt: Thailand. Germany Trade and Investment. Bonn. Im Internet: http://www.gtai.de/ext/anlagen/PubAnlage_7765.pdf?show=true (letzter Zugriff: 14/04/2011)
- KULKE, E. (2006): Wirtschaftsgeographie. 2. Auflage. Paderborn: Schöningh

- KULKE, E. (2009): Wirtschaftsgeographie. 4. Auflage. Paderborn: Schöningh
- KULKE, E. (2010/11): Wirtschaftsgeographie Südostasien. Veranstaltung vom Wintersemester 2010/11. Berlin.
- OBERHUBER, D. (2011): Vortrag / Gespräch mit Herrn Oberhuber (GIZ Thailand) vom 22/02/2011
- ORANGE SMILE TOURS (2011): Stadtausschnitt Bangkoks. Im Internet: <http://www.orangesmile.com/travelguide/bangkok/city-maps.htm> (letzter Zugriff: 14/04/2011)
- RAUCH, T. (2009): Entwicklungspolitik – Theorien, Strategien, Instrumente. Braunschweig
- TALERNGSRI, P. / VONKHORPORN, P. (2005): Trade Policy in Thailand. Pursuing a Dual Track Approach. 1. Auflage: ASEAN Economic Bulletin (22).
- TREMPEL, E. J. (Hrsg.) (2007): Jahreswirtschaftsbericht Thailand 2006/ aktuelle Wirtschaftsentwicklung 2007. German Global Trade Forum Berlin, Ltd. Berlin. Im Internet: <http://www.germanglobaltrade.de/downloads/thailandjwb2006.pdf> (letzter Zugriff: 10/04/2011)
- VARONGKRIENGKRAI (2011): Vortrag / Gespräch mit Herrn Varongkriengkrai (Thai-German Intitut) vom 22/02/2011
- WAGNER, A. (2011): Bildungs- und Gesundheitssystem Thailands und Laos. Vortrag / Gespräch mit Frau Wagner vom 15.01.2011. Berlin.

23. Februar 2011

Transformation im Einzelhandel und Verkehrssystem Bangkoks
„Inwiefern beeinflusste die Verkehrsentwicklung die Transformation des Einzelhandels?“

MADLEN KRONE / ROBERT GÜNTHER

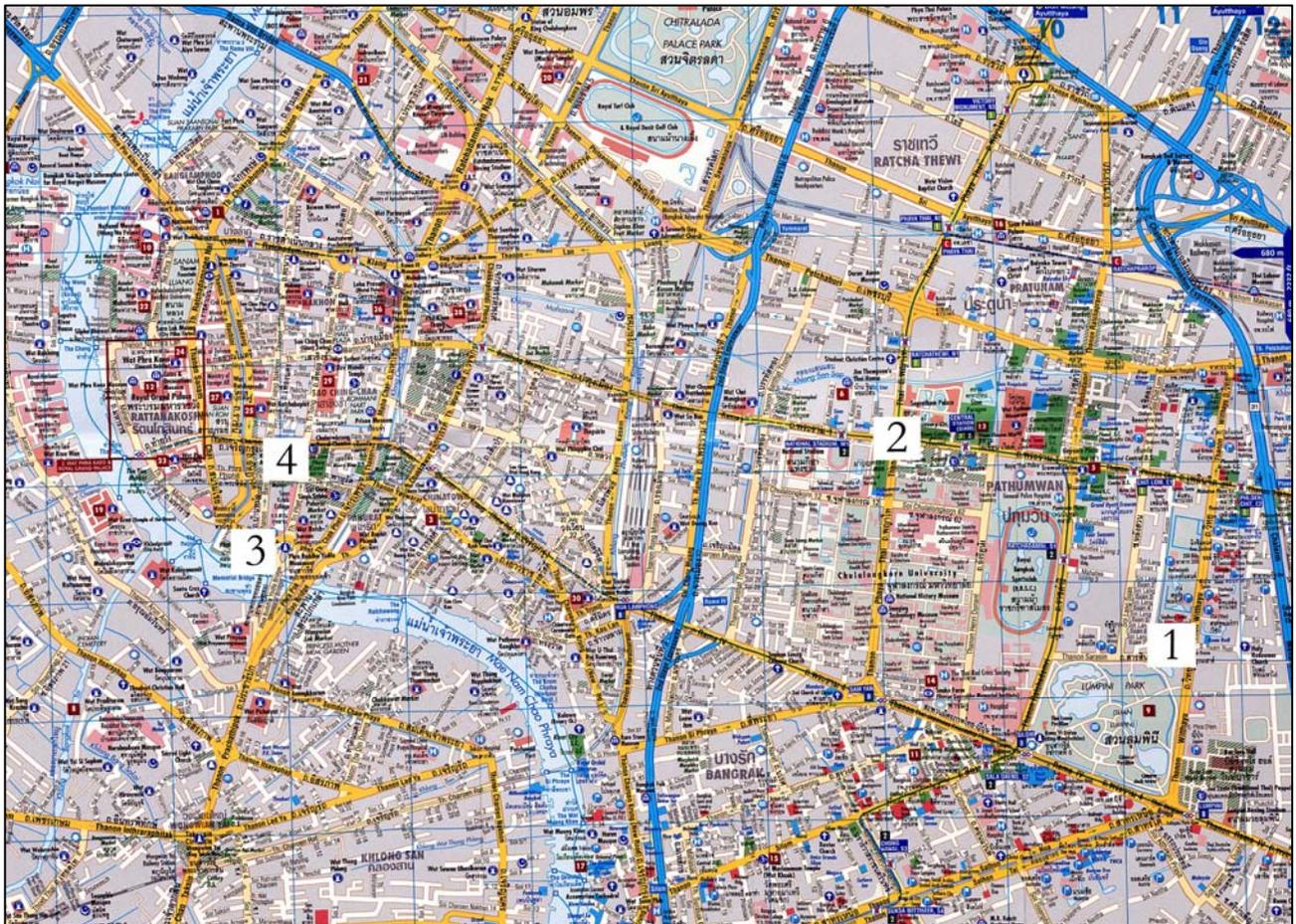


Abb. 1: Exkursionspunkte in Bangkok (BORCH MAP 2011)

Besuchspunkte:

- 1: EU Delegation – Vortrag zu Handelsverflechtungen -> siehe Bericht: MÜLLER/HEILAND: Welche Strategien und Beziehungen verfolgt Thailand in der Weltwirtschaft und welche Probleme treten bei internationalen Handelsbeziehungen auf?
- 2: MBK Einkaufszentrum in *Pathum Wan*
- Skytrainfahrt zum *Tha Tien Boat Pier*
- Fährfahrt
- 3: Gemüsegroßmarkt *Phak Khlong Talad*
- 4: Blumenmarkt *Long Krasuang Market*
- Tuk-tuk-Fahrt

Einleitung

Bangkoks Einzelhandelssektor ist sowohl von kleinen Straßenmärkten und Großmärkten wie Chinatown als auch von modernen, luxuriösen Einkaufszentren mit internationalem Markensortiment (z.B. Siam Paragon) geprägt. Diese Mischung ist in Anbetracht der jungen Wirtschaftsentwicklung kaum überraschend. Die Parallelität von Einzelhandelsstrukturen in Bangkok, die die Koexistenz traditioneller und moderner Einzelhandelsformen beschreibt, spiegelt die gegenwärtigen Wirtschaftsstrukturen Thailands und seine Disparitäten wider. Einhergehend mit dem Einkommenswachstum und der zunehmenden Motorisierung entstanden moderne Shoppingkomplexe mit internationalem Standard. Die Einzelhandelslandschaft in Bangkok veränderte sich infolge dessen enorm. Die folgende Fragestellung soll nach einer ausführlichen Darlegung der Verkehrs- und Einzelhandelsentwicklung beantwortet werden: Inwiefern beeinflusste die Verkehrsentwicklung die Transformation des Einzelhandels?

Im Laufe des Exkursionstages besuchten wir die unterschiedlichen Einzelhandelsstrukturen in Form eines traditionellen Blumenmarktes in der Altstadt und eines modernen Einkaufszentrums (MBK). Zur Veranschaulichung der Verkehrsentwicklung wurden während unseres Aufenthalts in Bangkok folgende Verkehrsmittel benutzt: Longtailboot, Tuk Tuk, Skytrain, Fähre (vgl. Abb. 2 und 3).



Abb. 2 (links): Gemeinsame Tuk-Tuk Fahrt (KRONE 2011)



Abb. 3 (rechts): Longtailboot (KRONE 2011)

Kennzeichnung der traditionellen Verkehrs- und Einzelhandelssysteme

Die traditionellen Verkehrs- und Einzelhandelssysteme lassen sich in wasserbasierte und landbasierte Systeme unterscheiden. Bangkok wurde auf einem flachen Schwemmlandgebiet angelegt, liegt einen Meter über dem Meeresspiegel und ist damit stark überschwemmungsgefährdet. Aufgrund der niedrigen Höhe waren Wasserstraßen der traditionelle Verkehrsträger und Handelsweg. Nicht nur der Transport, sondern auch der Verkauf von Waren fand größtenteils auf den Wasserstraßen und entlang dieser statt. Neben der Transportfunktion erfüllten Boote, als wichtigstes Transportmittel, somit auch eine Einzelhandelsfunktion. Von den Booten aus wurden Waren, meist aus der eigenen Überproduktionen, gehandelt. Diese traditionelle, wasserbasierte Einzelhandelsform auf den sogenannten *Khlongs* sind die schwimmenden Märkte. Das *Khlong*system wurde überwiegend im 19., aber auch noch bis ins beginnende 20. Jahrhundert ausgebaut. Zu jener Zeit entstanden auch die ersten Straßen, obwohl es damals noch kein einziges Automobil in Siam (früherer Name Thailands) gab. 1857 wurde die erste Straße Bangkoks fertig gestellt. Sie entstand zusammen mit dem parallel verlaufenden Kanal und ist genau genommen ein Abfallprodukt von diesem, weil das für den Kanalbau ausgehobene Erdreich als Grundlage verwendet wurde. Die Straßen wurden vorwiegend von Fußgängern, Pferden, Kutschen und Karren genutzt (vgl. MÜTH 2003). Fußgänger und provisorische Verkehrswege beherrschten das Stadtbild; man bewegte sich insbesondere zu Fuß auf den *Sois*, welche damals einfache Pfade oder schmale Fußwege auf Planken darstellten, die die einzelnen Häuser miteinander verbanden. Warentransport über Land war nur zu Fuß und in geringem Umfang möglich. Die vorhandenen Wege dienten meist nur zur Kommunikation untereinander und waren während der Regenzeit kaum begehbar. Schmale Planken

dienten als mobile Brücken und waren oft die einzige Möglichkeit die Kanäle zu überqueren (POBOON 1997).

Außerhalb der Kanäle zeichnet sich der traditionelle Einzelhandel vor allem durch kleinteilige Strukturen in Form von Märkten und Straßenständen aus, die auch heute noch zum Teil zu beobachten sind. Dabei lassen sich drei Formen unterscheiden: der Frischwarenmarkt, der Wochenendmarkt und der Fußgängermarkt. Während des Exkursionstages besuchten wir einen traditionellen Markt: den Blumenmarkt. Dieser ist eine spezielle Form des Frischwarenmarktes, der durch die Agglomeration zahlreicher Angebote von gleichen Produkten – in diesem Fall Blumen – gekennzeichnet ist. Dieser Markt zeichnet sich durch eine dauerhafte Struktur und tägliche Öffnungszeiten aus.

Eine weitere Form des Frischwarenmarktes, die traditionellen Lebensmittelmärkte (siehe Abb. 4) einschließlich der schwimmenden Märkten, entwickelten sich für gewöhnlich innerhalb einer Community über Jahre hinweg und sind durch feste Strukturen charakterisiert. Kennzeichnend für diese traditionellen Märkte ist der direkte Handel zwischen Produzent und Konsument. Im Gegensatz zur Akkumulation von Wohlstand im modernen Handel, basiert der traditionelle Handel überwiegend auf dem Handel von Produkten aus der eigenen Überproduktion (WILSON 2004). Auf Grund der thailändischen Affinität zu frischen Lebensmitteln werden diese Märkte jeden Tag besucht. Sie erfüllen neben der täglichen Versorgung mit frischen Waren auch eine wichtige soziale Komponente, da der Marktort für die Bevölkerung ein öffentlicher Ort der Identifikation und der sozialen Bindung ist. Diese Typen der traditionellen Frischwarenmärkte sind heute noch fester Bestandteil des Einzelhandelssystems in Bangkok und stehen mit ihren niedrigen und verhandelbaren Preisen im Gegensatz zu den modernen Lebensmittelgeschäften, die im weiteren Verlauf näher erläutert werden.

Die Entwicklung des Verkehrssystems resultierte in einer zunehmenden Handelsaktivität, nicht nur in Bangkok sondern auch in den umliegenden Regionen. Im Laufe der Zeit entwickelte sich eine weitere traditionelle Einzelhandelsstruktur, die sogenannten *Shophouses*, die multifunktionale Geschäfte nach chinesischem Vorbild mit zwei bis drei Stockwerken darstellen. Sie gehören zu den Fußgängermärkten und sind meistens Familienbetriebe, in denen im Erdgeschoss Produkte des alltäglichen Bedarfs wie Nahrungsmittel verkauft werden (siehe Abb. 5). Im zweiten Obergeschoss befindet sich für gewöhnlich das Lager und im dritten Obergeschoss der Wohnraum. Dieser Aufbau variiert von Geschäft zu Geschäft. So kann sich der Wohnraum in zweigeschossigen Häusern hinter der Ladenfläche befinden. Im Gegensatz zu den schwimmenden Märkten steht hier das Erzielen und Reinvestieren von Profit schon im Vordergrund. Diese Shophouses sind heute noch das bauliche Kennzeichen vieler asiatischer Städte und prägen auch das Stadtbild von Bangkok (WILSON 2004).



Abb. 4 (links): traditioneller Lebensmittelmarkt (KRONE 2011)

Abb. 5 (rechts): Einblick in ein Shophouse (KRONE 2011)

Verkehrsentwicklung in Bangkok

Die geschichtliche Entwicklung vieler Städte hat gezeigt, dass die Landnutzung und die Gestalt von Agglomerationen eng mit dem Verkehrssystem zusammenhängen. Die jeweils dominierende Verkehrstechnologie hat also einen entscheidenden Einfluss auf die urbane Entwicklung. Die Transformation des Verkehrssystems in Bangkok wird in der Fachliteratur meist in drei Perioden unterteilt (POPOON 1997; MÜTH 2003): erstens in die Periode des wasserbasierten Transports und des Zu-Fuß-Gehens, zweitens in die Periode der Transportmodernisierung und drittens in die Periode der Motorisierung. Diese Unterteilung soll zunächst ebenfalls als Grundlage dienen. In den 1990er Jahren kam es zusätzlich zu einem Umbruch in der Verkehrspolitik Bangkoks, die sich von der dritten Periode abgrenzen lässt. In dieser Arbeit wird daher die Verkehrsentwicklung durch eine weitere, vierte Periode ergänzt: die Periode der Massenverkehrsmittel.

Periode des wasserbasierten Transports und des Zu-Fuß-Gehens

Die erste Periode des wasserbasierten Transports und des Zu-Fuß-Gehens wurde bereits beschrieben und soll hier nur kurz zusammengefasst werden. Sie lässt sich zeitlich von der Gründung Bangkoks bis ins Jahr 1868 mit der Ernennung von König *Rama V* einordnen. Bedingt durch die physischen Gegebenheiten war der Wassertransport das vorherrschende Verkehrssystem. Zu Beginn der Periode gab es



keine Straßen. Nur im Zentrum der Stadt gab es wenige befestigte Wege. Die gesamte Stadt hatte lediglich einen Durchmesser von zwei Kilometern und war zu Fuß binnen 30 Minuten zu durchqueren. Die Bevölkerung siedelte fast ausschließlich entlang des Flusses und der Kanäle. Erst mit dem Bau einzelner Straßen ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden auch Wohnquartiere entlang der Landwege und es kam zu einer Ausdehnung der Stadtgrenzen. Der wasserbasierte Transport und der Landtransport zu Fuß waren das vorherrschende Verkehrssystem. Die geringe Ausdehnung der Stadt, die hohe Bevölkerungsdichte und die gemischte Landnutzung waren charakteristische Merkmale für das damalige Bangkok (POPOON 1997).

Abb. 6: Gemüsetransport auf den Khlongs (KULKE / SUWALA 2011)

Periode der Transportmodernisierung (1868-1946)

Die Periode der Transportmodernisierung begann mit der Ernennung von König *Rama V*, der als großer Reformator in der thailändischen Geschichte gilt und auf verschiedenen Gebieten zahlreiche Modernisierungen einführte. Diese Veränderungen schlossen auch die urbanen Strukturen und das Verkehrssystem Bangkoks ein.

Durch eine stetig wachsende Bevölkerung infolge der Zuwanderung aus ländlichen Gebieten und dem Ausland, vor allem aus China, nahm die Bevölkerungsdichte der Stadt weiter zu. Die Zuwanderer waren gezwungen sich entlang der wenigen Straßen anzusiedeln (POPOON 1997). Einerseits wurden weitere Kanäle für den Personen- und Güterverkehr gebaut, andererseits wurden bereits die ersten Kanäle zugeschüttet um neue Straßen zu errichten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es sehr wenige Automobile, im Jahr 1906 angeblich gerade mal 251. Die Straßen waren weiterhin durch Fußgänger und den nicht motorisierten Verkehr gekennzeichnet. Zum Ende der Regierungszeit von König *Rama V* war Bangkok immer noch weitestgehend eine Fußgängerstadt und die verfügbaren Verkehrstechnologien erlaubten noch keine große Ausdehnung der Stadt (MÜTH 2003). Die Einführung der einzelnen neuen Verkehrssysteme ging wie folgt vonstatten:

(1) Straßenbahnen

Im Jahre 1887 wurde die erste Straßenbahnlinie eröffnet und nach europäischem Vorbild von Pferden gezogen. Bangkok war damit nach Tokio die zweite Stadt in Asien, die eine Straßenbahn einführte. Be-

reits 1901 wurden die Straßenbahnen elektrifiziert. Aufgrund ihrer günstigen Fahrpreise, des hohen Komfortstandards und der kurzen Reisezeiten waren Straßenbahnen sehr beliebt und bis 1947 das wichtigste Verkehrsmittel der Stadt. Es gab sieben Linien entlang der Hauptverkehrsstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 45 Kilometern. Die Straßenbahnen wurden von einem Privatunternehmen betrieben, bis sie 1947 in staatliche Hand übergingen.

Straßenbahnen waren das Hauptverkehrsmittel in dieser Periode, da es immer noch sehr wenig private Automobile gab. Schätzungsweise 3.000 Kraftfahrzeuge und rund 700 Motorräder waren während und nach dem Zweiten Weltkrieg in Bangkok zugelassen. Die Zahl der Straßenbahnen lag bei rund 200 und war damit sogar höher als die Anzahl der Busse, die bei rund 180 lag (POPOON 1997).

(2) Busse

Busse waren ein weiteres, neues Fortbewegungsmittel, das in den frühen 1880er Jahren mit dem Bau weiterer Straßen eingeführt wurde. Zu Beginn wurden die Busse ebenfalls von zwei Pferden gezogen, ab 1913 dann motorisiert. Während des Zweiten Weltkriegs kam es zu einem erheblichen Ausbau der Buslinien, aber ihre Anzahl und Kapazitäten waren trotzdem extrem gering (POPOON 1997).

(3) Eisenbahn

Die erste Eisenbahnlinie wurde 1893 in Betrieb genommen und verband Bangkok über eine 21 Kilometer lange, einspurige Strecke mit dem südlich gelegenen Hafen *Samut Prakarn*. Kurz darauf wurde eine weitere Strecke eröffnet, welche von Bangkok *Central Station* in das 71 Kilometer entfernte Ayutthaya führte. Im Jahre 1900 wurde aus politischen und militärischen, weniger wirtschaftlichen Gründen eine Strecke zur Erschließung und Integration des Nordostens eröffnet, welche über eine nördliche Verlängerung auch Chiang Mai an das Schienennetz anschloss (MÜTH 2003). Die Eisenbahn wurde zu einem wichtigen Transportsystem für den Güter- und Personenverkehr und Bangkok gewann als Verkehrs- und Handelszentrum an Bedeutung für das ganze Land. Auch für den Personennahverkehr war die Eisenbahn ein wichtiger Verkehrsträger, da jede Strecke verschiedene Haltestationen innerhalb Bangkoks hatte. Mit dem Wechsel des politischen Systems in Thailand fokussierte sich die Regierung verstärkt auf den Ausbau von Straßen und förderte den Transport mittels Kraftfahrzeugen. Die Konsequenz war, dass das Eisenbahnnetz kaum weiter ausgebaut wurde und somit an Bedeutung verlor. Nichtsdestotrotz behielt der Eisenbahnverkehr seine wichtige Transportfunktion für den interregionalen Verkehr (POPOON 1997).

(4) nicht motorisierter Verkehr

Wenig Beachtung finden meist die Innovationen des nicht motorisierten Verkehrs, beispielsweise die Rikscha und das Fahrrad. Die Rikscha wurde in den frühen 1870er Jahren von den Chinesen eingeführt und war bis in die 1930er Jahre sehr populär, wurde später jedoch durch modernere Verkehrsmittel verdrängt. Zur damaligen Zeit waren Rikschas weit verbreitet und eines der typischen Nahverkehrsmittel. Die ersten Fahrräder kamen in den späten 1880er Jahren in Bangkok auf. Sie waren zu Beginn nur dem Königshaus und hohen Bediensteten vorbehalten. Später wurden sie auch bei der restlichen Stadtbevölkerung auf Grund der niedrigen Kosten, hohen Flexibilität und Mobilität sehr beliebt (POPOON 1997).

(5) Automobile

Mit der Jahrhundertwende kamen die ersten Automobile nach Bangkok. Sie waren anfangs nur der Königsfamilie, offiziellen Vertretern und einigen Geschäftsleuten zugänglich. Doch mit steigenden Einkommen stieg auch die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen. Zur Zeit des Zweiten Weltkriegs gab es schätzungsweise 3.000 Automobile auf Bangkoks Straßen (POPOON 1997).

Die Periode der Transportmodernisierung war eine Zeit grundlegender Veränderungen in Bangkok. Neue motorisierte und nicht motorisierte Transporttechnologien wurden eingeführt, Straßen wurden gebaut, der öffentliche Personennahverkehr nahm seinen Betrieb auf und die ersten Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs traten in Erscheinung. Der nicht motorisierte Verkehr war weiterhin von zentraler Bedeutung für die Verkehrsabwicklung, während der wasserbasierte Transport zum Ende der Periode an Bedeutung verlor. Diese Veränderungen spiegelten sich auch in der urbanen Struktur wider.

Immer mehr Einwohner siedelten entlang der neu geschaffenen Transportkorridore im Osten und Norden der Stadt. Mit der Fertigstellung der *Rama I Memorial Bridge* 1932, der ersten Brücke über den Fluss, entwickelte sich auch auf der Westseite des Flusses nach und nach ein auf dem Landtransport basierendes Verkehrssystem (MÜTH 2003).

Periode der Motorisierung (1949-1990)

Die Periode der Motorisierung begann mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs und ist vor allem durch die massive Motorisierung des Verkehrs und die, in den 1970er und besonders 1980er Jahren, rapide steigende Anzahl von privaten Automobilen und Motorrädern gekennzeichnet. Sie hat die Lebensweise der Menschen, die urbanen Strukturen und die Wirtschaftabläufe grundlegend verändert und zudem massive Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge (MÜTH 2003).

Der Ausbau des Straßennetzes wurde in dieser Periode stark vorangetrieben, während der nicht motorisierte Verkehr und der ÖPNV an Bedeutung verloren. Straßenbahnen und die meisten Formen des Paratransits sind sogar völlig aus dem Stadtbild verschwunden. Busse und der motorisierte Individualverkehr gewannen hingegen stark an Bedeutung. Der Wirtschaftsboom hob den materiellen Wohlstand deutlich an und konzentrierte sich auf Bangkok, wo über die Hälfte der nationalen Wirtschaftskraft gebündelt war. Dieser Entwicklung entsprach auch, dass über die Hälfte der in Thailand zugelassenen Automobile in der Metropolregion Bangkok angemeldet waren. Diese Tatsache ist umso problematischer, da Thailand seit den 1980er Jahren eine der höchsten Zuwachsraten an Motorrad- und Automobilbeständen weltweit verzeichnet (MÜTH 2003). Mehr Komfort und kürzere Reisezeiten führten innerhalb einer Dekade zu hohen Verkehrsbelastungen auf den wenigen vorhandenen Straßen und zu einem massiven, teils unkontrollierten, Ausbau des Straßensystems. Dies führte dazu, dass sich die urbane Struktur in den vergangenen Jahrzehnten grundlegend verändert hat. Eine kompakte Stadt war Bangkok zu dieser Zeit schon lange nicht mehr. Ringförmig hatte sich die Stadt entlang von Straßen ausge dehnt, wodurch lange Wege und damit Verkehr entstanden und die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen immer weiter abnahm. Bangkok hatte sich durch die enormen Investitionen in das Straßennetz mehr und mehr zu einer Autostadt entwickelt. Dennoch argumentiert POPOON (1997), dass sich die Stadtstrukturen, die während der ersten beiden Phasen entstanden und von hoher Besiedlungsdichte und geringen Straßenflächen geprägt waren, nicht mehr umkehren lassen und Bangkok somit, auch durch enorme Investitionen, niemals zu einer Autostadt amerikanischen Typs werden kann. Diese Aussage kann zwar für den Innenstadtbereich teilweise bestätigt werden, aber an den Stadtgrenzen entstanden dünn besiedelte Suburbanisierungszonen, die eine automobilen Mobilität erfordern (MÜTH 2003).

Erst 1960 wurde der erste Verkehrsplan für Bangkok, der *Greater Bangkok Plan*, vom New Yorker Büro *Litchfield Whiting Bowne and Associates* vorgelegt. Dieser wurde zwar niemals formal beschlossen, dennoch hat er die Entwicklung der Stadt beeinflusst (MÜTH 2003). Die deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) wurde 1971 damit beauftragt, im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit einen umfassenden Generalverkehrsplan für Bangkok auszuarbeiten. Grundlegende Empfehlungen waren der sofortige Bau eines öffentlichen Massentransport- und Schnellstraßensystems. Außerdem sollten einschneidende Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs eingeführt werden. Dem gegenüber standen jedoch wirtschaftliche und finanzielle Interessen und somit wurde lediglich der *Expressway* gebaut. Die fehlende rechtliche Bindung des Verkehrs- und Bauungsplans führte zur unkontrollierten Expansion des Stadtgebiets und damit zu enormen Verkehrsproblemen (RUJOPAKARN 2003).

Periode der Massenverkehrsmittel (seit 1990)

In der Periode der Massenverkehrsmittel realisierte die thailändische Regierung, dass der Transportsektor eine immer größere Rolle für die Entwicklung der nationalen Wirtschaft spielte. Dies hatte zur Folge, dass die Investitionssummen für die Infrastruktur enorm stiegen. Aufgrund des extrem hohen Verkehrsaufkommens in Bangkok hat die *Bangkok Metropolitan Administration* (BMA) Anfang der 1990er Jahre drei Machbarkeitsstudien über Massenverkehrsmittel für die Innenstadt in Auftrag gegeben. Ein Großteil der Investitionssummen floss allerdings weiter in den Straßenbau und so kam es, dass 1995 noch kein Massenverkehrsmittel im Zentrum Bangkoks existierte, sondern lediglich neue Projekte im Straßenbau realisiert wurden (RUJOPAKARN 2003).

Im Dezember 1999 eröffnete mit mehrmonatiger Verspätung das erste öffentliche Massenverkehrsmittel Bangkoks, das *Bangkok Transit System* (BTS) oder im Volksmund auch *Skytrain* genannt (vgl. Exkurs I; Abb. 7). Es stellt ein komplett auf Stelzen gebautes, schienenbasiertes Verkehrssystem dar. Zusätzlich wurde 2004 ein Metroliniensystem (MRT - Mass Rapid Transit) mit einer Länge von 21 Kilometern fertig gestellt. Es verknüpft an drei Kreuzungspunkten die Metro mit dem Skytrain und ergänzt das *Bangkok Transit System*. Das gesamte, schienenbasierte Verkehrssystem soll eine Alternative zum Straßenverkehr bieten. Allerdings ist der Zugang für einkommensschwache Bevölkerungsschichten aufgrund des hohen Fahrpreises stark eingeschränkt. So kann die „Masse“ das Massenverkehrsmittel kaum nutzen und die geplante Auslastung der Züge ist weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben (Kaltheyer 2009). Derzeit befinden sich zwei neue Metrolinien im Bau und die bereits existierenden Linien der Metro und des Skytrains sollen weiter ausgebaut werden. Das Metronetz soll sich nach seiner Fertigstellung über eine Länge von 487 Kilometern erstrecken (vgl. Exkurs I; Abb. 9; BANGKOK METRO PUBLIC COMPANY 2011).

Verkehrsproblematik

Durch die starke Flächenexpansion sowie die Agglomeration von Bevölkerung, Dienstleistungen und Produktionsstätten, sind die Verkehrsprobleme enorm gewachsen und stellen eine hohe sozioökonomische und ökologische Belastung dar (NUHN / HESSE 2006). In Bangkok ist es nicht gelungen, die Siedlungsexpansion zu ordnen und eine angemessene, darauf abgestimmte Verkehrsplanung umzusetzen. Die Verkehrsinfrastrukturen sind unzureichend ausgebaut und der rasch wachsende motorisierte Individualverkehr (MIV) führt zu Dauerstaus (vgl. Abb. 8).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass Versuche, die Mobilität innerhalb Bangkoks zu verbessern, meist auf den Straßenbau gerichtet waren. Hierdurch waren Verkehrsteilnehmer eine lange Zeit zum Kauf eines Pkws animiert, woraus eine Schwächung des ÖPNV-Angebots resultierte. Bis zum Jahre 1999 verfügte Bangkok über kein schienengebundenes öffentliches Verkehrsnetz. Busse, als bis dahin bedeutendster Träger des ÖPNVs blieben aufgrund fehlender Vorrangsschaltungen und eigener Busspuren im allgemeinen Verkehrsstau stecken. Deshalb sollte die zukünftige Verkehrspolitik Bangkoks auf die Eindämmung des MIV und den Ausbau leistungsfähiger und preiswerter öffentlicher Verkehrssysteme gerichtet sein, um so die Mobilität aller Bürger zu erhalten (vgl. NUHN / HESSE 2006).



Abb. 7 (links): Skytrain (WESSELHÖFFT 2011)

Abb. 8 (rechts): Verkehrsaufkommen in Bangkok (GÜNTHER 2011)

Exkurs I: Bangkok Transit System („Skytrain“):

Die Gesamtkosten für den Bau der ersten Phase des *Skytrains* belaufen sich auf 1,8 Milliarden US\$. 1993 begann die Ausschreibung für das Projekt und ein Jahr später erhielt das *Siemens and Italian-Thai development* Konsortium den Zuschlag. Die Länge des Streckennetzes beträgt zurzeit 23,1 Kilometer (BANGKOK METRO PUBLIC COMPANY 2011). Trotz der enormen Investitionssumme und der

deutlich unter den Erwartungen liegenden Fahrgastzahlen wurde bereits 2006 ein Ausbau des Schienennetzes angekündigt (KALTHEIER 2009).

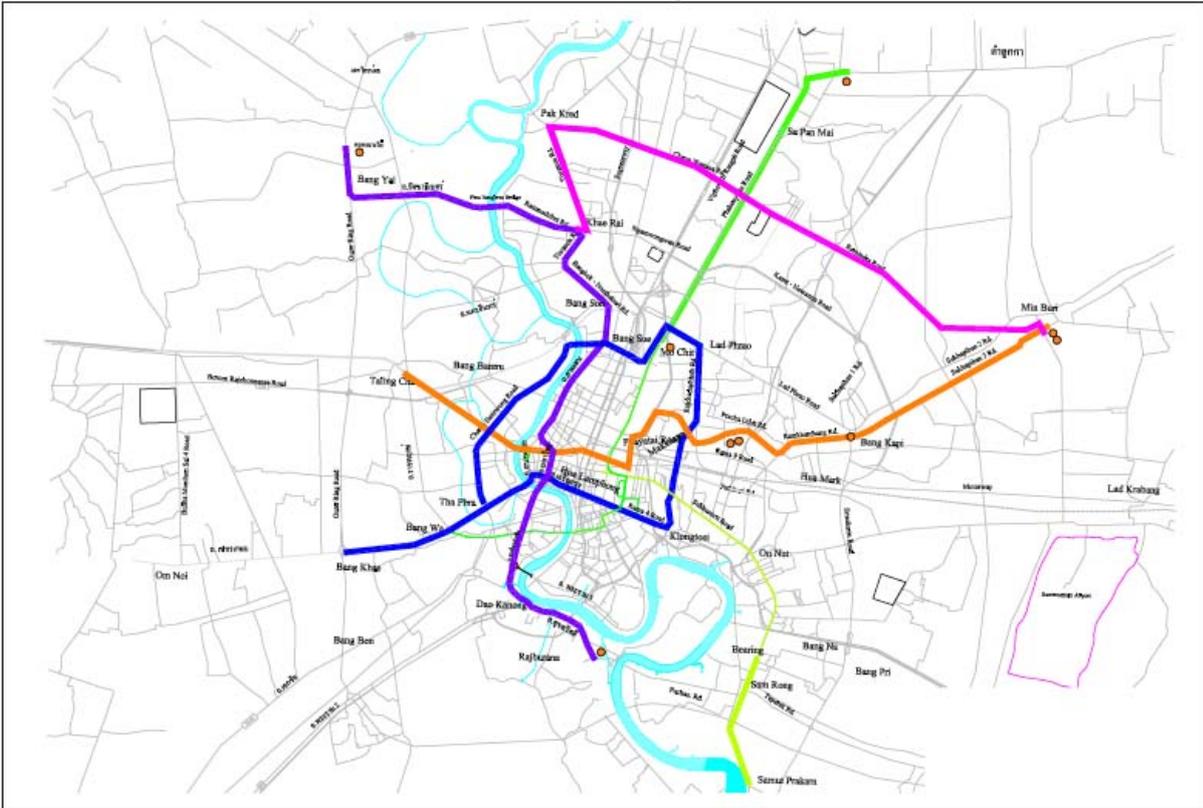


Abb. 9: geplante bzw. in Bau befindliche Erweiterung des BTS (BANGKOK METRO PUBLIC COMPANY 2011)

Transformation des Einzelhandels in Bangkok

Die Transformation des Einzelhandels beschreibt die Entwicklung von traditionellen zu modernen Strukturen infolge eines Betriebsformenwandels¹. Als Synonyme werden im Folgenden auch Modernisierung oder Strukturwandel verwendet. Diese Transformation des Einzelhandels geht in Bangkok teilweise mit dessen Internationalisierung einher (MANDHACHITARA 2000). Die Modernisierung des Einzelhandels erfolgte weitestgehend parallel mit der wirtschaftlichen Entwicklung Thailands und lässt sich in vier Strömungen, mit jeweils charakteristischen Betriebsformen, einteilen (vgl. Exkurs III).

Warenhäuser und Shopping Center

Von der Jahrhundertwende ins 20. Jahrhundert bis zu den 1960er Jahren, als die Industrialisierung einsetzte, blieben die traditionellen Einzelhandelsstrukturen (Frischwarenmärkte, Shophouses) größtenteils unverändert (MANDHACHITARA 2000). Zeitgleich mit dem anfänglichen Wirtschaftswachstum in den 1960er Jahren entstanden die ersten Warenhäuser (department stores) – bereits 1956 entstand das erste Kaufhaus, der Central Department Store, in Bangkoks Chinatown; FEENY ET AL. 1996, S. 39). Warenhäuser sind durch ein großflächiges Angebot von mittelfristigen Produkten wie Kleidung und Haushaltswaren für eine wohlhabende Schicht und einem integrierten Supermarkt im Erdgeschoss charakterisiert. Die größte Innovation dieser ersten Modernisierung des Einzelhandelssektors war das Angebot verschiedener Sorten eines Produktes zu festgelegten Preisen auf einer großen Verkaufsfläche. Dies war bis zu diesem Zeitpunkt ungewöhnlich für Thailänder, da Verhandeln ein fester Bestandteil der Einkaufskultur war. Ferner änderte sich die Bedienungsform von Fremdbedienung hin zu Selbstbedienung, was ein zentrales Unterscheidungsmerkmal von traditionellen und modernen Einzelhandelsbetrieben darstellt. Desweiteren änderte sich auch die Warendarstellung, die erstmalig in Schaufenstern

¹ Als Betriebsform wird eine typische Kombination von Merkmalen eines Dienstleistungsbetriebs wie z.B. Art und Qualität des Angebots verstanden (KULKE 2008, S. 166).

präsentiert wurde. Die folgenden 30 Jahre waren durch die Eröffnung weiterer Warenhäuser geprägt, die sich durch das thailändische Wirtschaftswachstum und die damit steigenden Einkommen enorme Gewinne erhofften (FEENY ET AL. 1996). Neben inländischen Unternehmen eröffneten auch ausländische Warenhäuser, allen voran japanische, die jedoch auf Grund der restriktiven Unternehmenspolitik Thailands² nur begrenzt gestattet waren. Ausländische Direktinvestitionen waren zu dieser Zeit streng limitiert. Ausländische Unternehmer durften maximal 49% der Unternehmensanteile besitzen. Diese rechtlichen Barrieren hemmten bis in die 1990er Jahre die Internationalisierung des Einzelhandels, da ausländische Einzelhandelsunternehmen nur eine Minderheitsrolle in Joint Ventures trugen (TOKRISNA 2005; siehe Exkurs III). Als Resultat des wirtschaftlichen Erfolges dieser Warenhäuser entstand 1967 das erste Shoppingcenter in Bangkok als Kombination eines Warenhauses mit Restaurants und kleineren Fachgeschäften. Die Warenhäuser übernahmen fortan die Funktion des Leitbetriebes im jeweiligen Shopping Center. Die Shopping Center richteten sich nach amerikanischen Vorbildern³. Bis Anfang der 1990er Jahre war die Entwicklung des Einzelhandelssektors vornehmlich durch den Boom der Warenhäuser geprägt (MANDHACHITARA 2000). Der Erfolg basierte vor allem auf die zielgruppenspezifische Ausrichtung der Angebotsstruktur der Warenhäuser. Gerade die, durch das Wirtschaftswachstum entstehende, Segmentierung des Marktes machte dies möglich und sicherte Wettbewerbsvorteile. So spezialisierten sich die einzelnen Warenhäuser auf mittlere und hohe Einkommensgruppen. Das Konzept der Shoppingcenter war anfänglich nicht so erfolgreich, da die Identifizierung mit den Zielgruppen misslang und ihre Angebotsstruktur untereinander zu ähnlich war. Grundlage für den Boom der Warenhäuser zwischen 1964 und 1982 war das mit der Wirtschaftsentwicklung verbundene Einkommenswachstum und das sich daraus veränderte Konsumentenverhalten (TOKRISNA 2005).

Suburbane Einkaufszentren

Eine weitere Strömung war neben der Konsolidierung der Warenhäuser zunächst durch eine räumliche Verlagerung der Einzelhandelsaktivitäten gekennzeichnet. Unmittelbar vor dem wirtschaftlichen Boom wuchs Bangkoks Bevölkerung rasant an und die Mobilisierung durch individuelle Verkehrsmittel nahm zu, was in einer Ausdehnung und Verlagerung der Wohngebiete resultierte: Suburbanisierung setzte ein. Vor allem Familien aus der mittleren und höheren Einkommensschicht zogen in die Randbezirke, wo vermehrt Eigentumshäuser- und Wohnungen entstanden. Fehlende öffentliche Verkehrsmittel im suburbanen Raum und die Entwicklung von motorisierten Individualtransportmitteln führten zum Siegeszug des Automobils als Fortbewegungsmittel für diese Schichten. Das Einkommenswachstum äußerte sich somit in veränderten gesellschaftlichen Lebensweisen, welche wiederum zu veränderten Konsummustern führten. Da beide Ehepartner zunehmend erwerbstätig waren, blieb weniger Zeit zum Einkaufen und Kochen. Mit der Möglichkeit der Vorrathaltung und dem Auto wurden Großeinkäufe ein Mal pro Woche die Regel. Die Minimierung des Aufwandes für die Versorgung mit Gütern wurde ein entscheidender Konsumentenwunsch, um Mobilitätskosten (Zeit und Geld) zu senken. Es wurde wichtig den Versorgungseinkauf mit dem Auto an einem Ort bequem ausführen zu können. Zeitgleich passten sich die Einkaufszentren und Warenhäuser den veränderten Konsumverhalten an und errichteten Zweigstellen in den suburbanen Räumen mit ausreichenden Parkmöglichkeiten, um den Konsumenten zusätzliche Wege in die Stadt zu ersparen. Darauf basierte unter anderem der wirtschaftliche Erfolg dieser Einzelhandelsbetriebsform. Ferner ging die räumliche Verlagerung auch mit einer Änderung des Angebotes einher, da große Mengen an Produkten des täglichen Bedarfs benötigt wurden (TOKRISNA 2005).

² Die entsprechenden Gesetze, welche ausländische Wirtschaftsaktivitäten einschränkten, waren die *Alien Business and Occupations Laws* (MANDHACHITARA 2000, S. 762).

³ Shopping Center sind einheitlich geplante und geführte Einkaufszentren mit einer räumlichen Agglomeration von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben unterschiedlicher Art und Größe. Weiterhin kennzeichnend ist die Vielfalt von Fachgeschäften unterschiedlicher Branchen in Kombination mit mindestens einem Magnetbetrieb (SCHÄFER 1998, S. 56). Außerdem bestehen neben dem Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und Parkmöglichkeiten (KULKE / PÄTZOLD 2009).

Convenience Läden und Hypermarkets

Das zweistellige Wirtschaftswachstum resultierte in einer Expansion des modernen Einzelhandelssektors in Bangkok. Ende der 1980er entstand eine neue Betriebsform: die Convenience Läden, welche eine Art Franchising-Konzept verfolgten und vor allem unter dem Markennamen *7-Eleven* in Bangkok bekannt wurden (vgl. Exkurs II). Anfänglich war dieses Konzept der bequemen Nahversorgung einfachster Bedürfnisse nicht sehr erfolgreich, da die Produkte im Vergleich zum ähnlichen Produktangebot der Shophouses teurer waren. Auf Grund der Kombination aus steigendem Pro-Kopf-Einkommen, bedingt durch anhaltendes Wirtschaftswachstum, und dem vermehrten Einfluss westlicher Lebensstile erlangte diese neue Betriebsform allerdings rasch starke Zuwachsraten. Es war gerade diese neue Betriebsform, die zum Bedeutungsverlust der traditionellen Shophouses führte (FEENY ET AL. 1996, S. 40). Anhand der Entwicklung dieser beiden Betriebsformen und ihrer ähnlichen Angebotsstruktur lassen sich der Modernisierungsprozess auf der einen Seite und die Koexistenz traditioneller und moderner Strukturen deutlich erkennen. Beide Betriebsformen haben ähnliche Angebotsstrukturen; sie sind für die kleineren Besorgungen auf dem Weg nach Hause oder zur Arbeit konzipiert und haben somit eine begrenzte Produktpalette. Schlüsselfaktoren des Erfolges der *7-Eleven*-Kette sind die strategische Lage an Verkehrsknotenpunkten, helle und auffällige Beleuchtung, Sauberkeit und Übersichtlichkeit, lange Öffnungszeiten sowie effizienter Service und eine begrenzte Produktpalette an einfachen Produkten wie z.B. Getränken und Snacks. Nicht selten wurden die traditionellen Shophouses Teil des klimatisierten Franchiseunternehmens von *7-Eleven*. Dennoch sind die Shophouses immer noch die häufigste Betriebsform des Einzelhandels in Bangkok. Dies liegt vor allem in ihrer preiswerten und vielfältigen Angebotspalette begründet, die teilweise über die der Convenience Läden Ware hinausgeht. Dennoch steht *7-Eleven* heute für die Modernisierung des Einzelhandels im Stadtbild Bangkoks (FEENY ET AL. 1996, S. 40). Die zweitgrößte Convenience-Kette in Thailand ist *Family Mart*. Das Sortiment umfasst ebenso wie das Warenangebot von *7-Eleven* sämtliche Artikel des täglichen Bedarfs (u. a. Drogerieartikel, Getränke, Zeitschriften, Milchprodukte).

Exkurs II: *7-Eleven*

7-Eleven als Franchiseunternehmen ist ein Joint Venture mit dem thailändischen Großunternehmen *Charoen Pokphand* (CP). 1989 wurde das erste *7-Eleven* Geschäft in Bangkok eröffnet (CHAROEN POKPHAND 2011). Innerhalb von sechs Jahren entwickelte sich *7-Eleven* in Bangkok zu einem Netzwerk von 500 Geschäften. Heute ist Thailand fünftgrößter Betreiber von *7-Eleven* Ketten hinter den USA, Kanada, Japan und Taiwan (FEENY ET AL. 1996, S. 40). Insgesamt gibt es in Thailand 4.300 *7-Eleven*-Geschäfte, davon 1.500 in Bangkok. Weltweit betreibt der internationale Mischkonzern mit Firmensitz in Tokyo 30.000 Läden in 20 Ländern, darunter Thailand, die USA, Japan, China, Singapur, Malaysia, Australien, Dänemark und Norwegen. Das Unternehmen wurde 1927 in Texas gegründet und ist heute eine Tochtergesellschaft der *Seven & I Holdings Co.* in Japan. Ursprünglich hießen die Märkte „Speedee-Mart“, erst seit 1946 tragen sie den Namen *7-Eleven*. Die Bezeichnung ist auf die einstigen Öffnungszeiten von sieben Uhr früh bis elf Uhr nachts zurückzuführen. Die meisten *7-Eleven* Filialen haben jedoch mittlerweile rund um die Uhr geöffnet (7-ELEVEN 2011).

Neben den Convenience Läden entstanden durch Joint Ventures zwischen thailändischen Unternehmensgruppen und meist europäischen, weltweit tätigen Lebensmitteleinzelhändler eine weitere, neuartige Betriebsform: die Hypermarkets⁴ (siehe Exkurs IV). Diese großflächige Sonderform von Supermärkten besteht zu 40% aus Nahrungsmitteln und zu 60% aus Nicht-Nahrungsmitteln, die von Haushaltswaren und Kosmetikartikeln bis hin zu Möbeln und Elektronik reichen (TOKRISNA 2005, S. 1). Auf Grund der niedrigen Preise werden vor allem untere Einkommensgruppen mit dieser neuen Betriebsform angesprochen. Beispiele für Hypermarkets in Bangkok sind *Tesco-Lotus* (Markteintritt in Thailand 1998), ein Joint Venture der britischen Supermarktkette Tesco, der thailändischen Gruppe CP

⁴ In Deutschland vergleichbar mit der Einzelhandelskette *Real*. International am Bekanntesten ist die Einzelhandelsgruppe *Wal-Mart* aus den USA.

und der französischen Supermarktkette Carrefour (Markteintritt 1994) (GORTON ET AL. 2009, S. 11). Im Gegensatz dazu entstanden in den neu angelegten Stadtteilzentren Bangkoks weitere Einkaufszentren für internationale und luxuriöse Waren, welche die höheren Einkommensgruppen fokussierten. Diese Entwicklung ging mit der Modernisierung der Infrastruktur (Ausbau des ÖPNV und Straßennetzes) und der zunehmenden Mobilisierung in Bangkok, bedingt durch den anhaltenden Wirtschaftsboom, einher. Die sogenannten Edge Cities, welche auch postmoderne Bürohäuser beheimateten, stellen weitere Mosaiksteine in der räumlichen Verteilung moderner Einzelhandelsstrukturen in Bangkok dar. Diese Teilzentren sind Absatzagglomerationen mit der Kopplung von Freizeit- und Einkaufsaktivitäten, welche sich einige Kilometer außerhalb des historischen Stadtzentrums befinden. Diese multifunktionalen Subzentren versorgen die Bevölkerung mit verschiedenen Dienstleistungsangeboten, die von einfachen (z.B. Frisör) bis hin zu hochwertigen Dienstleistungen (z.B. Bürogebäude) reichen. Der Einzelhandel richtet sich mit seinen verschiedenen Betriebsformen und Angeboten auf unterschiedliche Zielgruppen aus.



Abb. 10: Pathum Wan (KRONE 2011)

Supermärkte

Eine vierte Strömung der Einzelhandelstransformierung entstand Ende der 1990er Jahre mit den ersten alleinstehenden Supermärkten, die zuvor immer nur integrierte Bestandteile der Warenhäuser waren. 1997 schlossen sich einer der weltweit größten Lebensmitteleinzelhändler, *Royal Ahold* aus den Niederlanden, mit dem thailändischen Unternehmen *Central Group* zu einem Joint Venture zusammen und wandelten die Supermärkte ihrer Warenhäuserketten zu einer individuellen Supermarktkette mit dem Namen *Tops* um (TOKRISNA 2005; siehe Abb. 11). Diese Entwicklung ist ebenfalls Teil eines weltweiten Prozesses, nämlich der Internationalisierung des Einzelhandels (siehe Exkurs IV). Der Erfolg der Supermärkte blieb jedoch weitestgehend aus, da der Großteil der Bevölkerung in Bangkok mit geringem Einkommen immer noch die traditionellen Märkte für die Versorgung mit Lebensmitteln auf-



Abb. 11: Supermarkteingang *Tops* (KRONE 2011)

sucht. Die Supermärkte bieten eine große Auswahl von importierten und luxuriösen Produkten an und konzentrieren sich dementsprechend auf die mittlere und höhere Einkommensschicht, bzw. auf Touristen. Im Vergleich zu den traditionellen Märkten, die u.a. auf Grund ihrer frischen Produkte immer noch häufiger besucht werden, ist das Preisniveau zudem weitaus höher. Den Großteil der Gewinne erwirtschaften die Supermärkte dank ihrer direkten Anbindung an Warenhäuser, weshalb kaum allein stehende Supermärkte in der Innenstadt Bangkoks zu finden sind (TOKRISNA 2005).

Exkurs III: Betriebsformenwandel im Einzelhandel

Die zunehmende Bedeutung Bangkoks als Wirtschaftsmetropole, einhergehend mit steigendem Einkommen hat zu einem hohen Bevölkerungswachstum und veränderten Konsumentenverhalten geführt, wodurch ein Bedarf nach neuen Einzelhandelssystemen und Angebotsformen entstand. Untersuchungen aus der Handelsforschung identifizierten handelsendogene und -exogene Faktoren, die zu einem Betriebsformenwandel führen (siehe Abb. 12). Als handelsexogene Faktoren werden Einflüsse des sozialen Systems (Konsumenten) sowie des politisch-administrativen Systems (Politiker, Planer) gesehen. Übertragen auf den Betriebsformenwandel in Bangkok spielt das soziale System als handels-exogene Einflussgröße die entscheidende Rolle. Das komplexe Zusammenspiel von Einkommenswachstum, Änderung der Familienstrukturen, veränderten Verhaltens- und Raumüberwindungsfaktoren führten zu einem neuen Einkaufsverhalten der Konsumenten (siehe z.B. die Entstehung der suburbanen Einkaufszentren). Diese Veränderungen im Konsumentenverhalten sind nicht nur die Folge der neuen gesellschaftlichen Bedingungen, sondern vielmehr auch der neu entstandenen Betriebsformen. Es entsteht außerdem ein neues Verbraucherbewusstsein; nicht zuletzt auch durch Handelsmarketing (v.a. Werbung) (siehe Abb. 12). Durch neue Betriebsformen versucht der Einzelhandel, diesen neuen Konsumentenbedürfnissen Rechnung zu tragen. Die Zunahme der Bevölkerungsmobilität führt, in Verbindung mit einer sich erhöhenden Reichweite und Transportkapazität zu einer Erleichterung der Raumüberwindung – ein weiterer, wichtiger Faktor, der den Betriebsformenwandel zu erklären vermag (MARTIN 2006). Die Bevölkerungsschwerpunkte in den Ballungsgebieten verlagern sich ins Hinterland, was sich auch in einer Neuorientierung bei der Standortwahl der Unternehmen niederschlägt. Auf politisch-administrativer Seite wirkt die Entwicklung des Straßennetzes verstärkend auf den Betriebsformenwandel ein, da diese den motorisierten Einkaufsverkehr überhaupt erst ermöglicht. Auch die handelsendogenen Faktoren sind im Hinblick auf den Betriebsformenwandel im Einzelhandel sehr vielschichtig. Damit sind die Reaktionen der Unternehmen auf externe Rahmenbedingungen gemeint (KULKE 2008, S. 172). Vor allem die Umsetzung neuer Innovationen spielt hier eine Rolle. Die Einführung der Selbstbedienung oder die Vergrößerung der Angebotsstrukturen führten beispielsweise zu einem größeren Flächenbedarf der Einzelhandelsbetriebe und somit zu neuen Betriebsformen (MARTIN 2006).

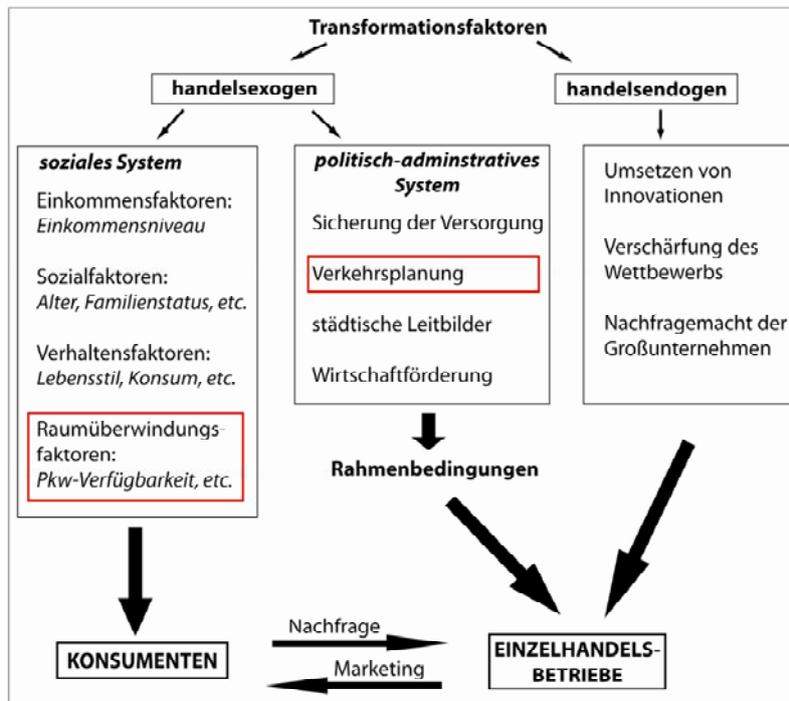


Abb. 12: Transformationsfaktoren (eigene Darstellung nach MARTIN 2006)

Exkurs IV: Internationalisierung des Einzelhandels

Im Vergleich zu anderen Wirtschaftssektoren ist die Internationalisierung im Dienstleistungssektor eine relativ junge Entwicklung. Seit den 1990er Jahren ist dieses Phänomen vor allem durch die einheitliche Regelung für internationale Dienstleistungstransfers (GATS) und die damit verbundenen Öffnungen der Märkte auf globaler Ebene zu beobachten. Weitere Einflussfaktoren waren Sättigungstendenzen auf den heimischen Märkten, zunehmende Absatzpotenziale auf neuen Märkten und der wachsende Bedarf an internationalen Dienstleistungsangeboten (KULKE / PÄTZOLD 2009). Die Internationalisierungsprozesse im Einzelhandel können unterschiedlich verlaufen (MIOSGA 2002, S. 82). Entweder investieren Unternehmen im Ausland in den Aufbau eigener Filialen oder bereits bestehende Unternehmen werden durch den Erwerb der Kapitalmehrheit in das expandierende Unternehmen integriert. Des Weiteren kann sich die Internationalisierung auf Basis von Kooperationen mit ausländischen Partnern (Joint Ventures) oder durch die Vergabe von Konzessionen (Franchising) vollziehen (KULKE 2008, S. 173; KULKE / PÄTZOLD 2009). In Thailand ist eine Expansion internationaler Einzelhandelsunternehmen erst seit der Abschaffung der *Alien Business and Occupations Laws* zu beobachten. Seitdem ist die Einzelhandelsentwicklung des Landes durch moderne, europäische Einzelhandelsunternehmen – vor allem aus dem Nahrungsmittelsektor – geprägt, die den Modernisierungsprozess erheblich mitgestalten (MANDHACHITARA 2000, S. 763).

Kennzeichnung moderner Einzelhandelssysteme

Eine gegenwärtige Entwicklung des Einzelhandels ist die Kopplung der Einkaufszentren mit Kultur-, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten. So können z.B. im *Siam Paragon*, einem luxuriösen Einkaufszentrum in einer Edge City von Bangkok, neben international bekannten Markengeschäften Kinos, ein Aquarium, Sprachschulen und eine Bowlinganlage aufgesucht werden. Diese Neuausrichtung steht mit der Entwicklung des Einkaufsverhaltens der thailändischen Bevölkerung im Zusammenhang, die zunehmend moderne Lebensstile aufgreift (SUWANMONGKOL / TOCQUER 2000). So unterscheidet sich das Konsumverhalten zwischen Versorgungs- und Erlebniseinkauf (siehe Tab. 1). Eine wichtige Voraussetzung für diese Entwicklung ist die Tatsache, dass der stetige Einkommenszuwachs der Bevölkerung in Bangkok die Nachfrage nach einkommenselastischen Gütern (Produkte des gehobenen mittel- bis längerfristigen und individuellen Bedarfs) ansteigen lässt.

Versorgungseinkauf	Erlebniseinkauf
zielorientierter Einkauf: schnelle Erreichbarkeit, ausreichende Parkmöglichkeiten	Einkaufen als Freizeitaktivität: Versorgung mit Gütern nicht im Vordergrund, Tätigkeitskopplung (Gastronomie, Entertainment)
Produkte des täglichen und periodischen Bedarfs	Produkte des gehobenen mittel- bis längerfristigen und individuellen Bedarfs
begünstigt durch: Möglichkeit der Vorratshaltung und Mobilisierung	begünstigt durch: steigende Freizeit, wachsender Anteil des zur Verfügung stehenden Einkommens, Angebot von Konsumgütern

Tab. 1: Versorgungseinkauf und Erlebniseinkauf (eigene Darstellung nach GERHARD 1998)

Diese Entwicklung beobachteten wir im Verlauf des Exkursionstages in einer Edge City im Stadtteil *Pathum Wan*, wo eine Reihe unterschiedlicher Einkaufszentren, gekoppelt mit Kulturangeboten wie z.B. *Madame Tussads* oder dem Nationalstadion zu finden waren. Die besuchten Einkaufszentren spiegelten die Ausrichtung auf unterschiedliche Zielgruppen durch ihre Angebotsstruktur wider. So befindet sich in der besuchten Edge City zum einen das *MBK*, ein Warenhaus für junge Thailänder mit einem Warenangebot von Kleidung (größtenteils thailändische Marken) bis hin zu Haushaltsartikel sowie einem Food Court und Restaurants (siehe Abb. 13). Zum anderen befindet sich das *Siam Paragon*, ein luxuriöses Einkaufszentrum mit hochwertigen internationalen Marken und einem breiten Kulturangebot (Aquarium, Bowling, Kino, etc.) sowie einem exklusiven Supermarkt (siehe Abb. 14) vor Ort. Zwischen den Einkaufszentren sind kleinere Betriebsformen des Einzelhandels (z.B. Fachgeschäfte) und

Kondominiums als moderne Wohneinheiten angesiedelt.

Der Besuch der Edge City erlaubte einen guten Einblick in die Modernisierungsphase des Einzelhandelssektors in Bangkok. Neben der Kopplung von Freizeit und Einkaufen sowie dem dazugehörigen veränderten Konsumverhalten (Versorgungseinkauf vs. Erlebniseinkauf) konnten die unterschiedlichen modernen Betriebsformen und ihre Spezialisierung auf verschiedene Zielgruppen betrachtet werden. Des Weiteren wurde auf der Exkursion in Bangkok deutlich, dass sich die Transformation des Einzelhandels nur punktuell und nicht flächendeckend entwickelte. Wir beobachteten ein räumlich segmentiertes Bild von Einzelhandelslandschaften in Bangkok. So stehen die Edge Cities im starken Kontrast zum historischen Zentrum und dem verstädterten Raum, welche größtenteils durch traditionelle Einzelhandelsstrukturen geprägt sind. Eine Ausnahme bilden die Convenience Läden, die dieses segmentierte Bild aufweichen, da sie als moderne Betriebsform flächendeckend in Bangkok zu finden sind.

Die Modernisierung des Einzelhandels resultierte zudem in einem Bedeutungsverlust der traditionellen Märkte und der Shophouses in Bangkok. So existieren beispielsweise traditionelle Formen wie die schwimmenden Märkte fast nur noch für Touristen. Die Wertschöpfungsanteile des traditionellen Sektors am Einzelhandelssektor reduzierten sich von 74% (1997) auf 46,8% (2001). Gleichzeitig stiegen die modernen Einzelhandelsanteile von 26% auf 53,2% im gleichen Zeitraum (TOKRISNA 2005, S. 4)⁵. Damit hat der traditionelle Einzelhandel seine dominierende Rolle eingebüßt. Allerdings sind die traditionellen Formen im Hinblick auf die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs weiterhin essentiell. Laut BLOIS ET AL. (2001) überwiegen diese Strukturen immer noch zahlenmäßig (BLOIS ET AL. 2001, S. 473). Die Modernisierung führte neben den Veränderungen im Einzelhandel auch zu gesellschaftlichen Veränderungen. So verlieren die Märkte als Ort der Identifikation und der sozialen Bindung immer mehr an Bedeutung, da anonyme und in der Erscheinung ähnelnde Einkaufszentren in den Vordergrund rücken (SUWANMONGKOL / TOCQUER 2000). Insgesamt zeichnet sich Bangkok durch sein gleichzeitiges Nebeneinander von multifunktionalen, postmodernen Einkaufszentren und traditionellen Einzelhandelsstrukturen aus (TOKRISNA 2005, S. 1).



Abb. 13 (oben): MBK Einkaufszentrum in Pathum Wan (KRONE 2011)

Abb. 14 (links): Siam Paragon Einkaufszentrum (KRONE 2011)

Die Bedeutung des Verkehrs für die Transformation des Einzelhandels

Traditionell war die Entwicklung des Einzelhandels eng mit der Verkehrsentwicklung verknüpft, da sich zum einen der Handel entlang der Verkehrswege orientierte und zum anderen der Verkehr als raumüberwindender Faktor eine wesentliche Voraussetzung für den Handel darstellte. Die Verkehrsentwick-

⁵ Die Zahlen beziehen sich auf ganz Thailand und sollen somit auch nur eine Tendenz aufzeigen. Da sich der Großteil des modernen Einzelhandels in Thailand auf Bangkok konzentriert, lassen sich dort höhere Anteile moderner Einzelhandelsformen vermuten.

lung Bangkoks kann aber nicht gänzlich parallel mit der Transformation des Einzelhandels betrachtet werden. Während die ersten beiden Phasen der Verkehrsentwicklung keine entscheidende Steigerung der Mobilität mit sich brachten, und damit auch die Einzelhandelsstrukturen weitgehend unverändert blieben, führte erst die fortschreitende Motorisierung zu einem Wandel der Betriebsformen und zu einer Verlagerung der Betriebsstandorte.

Traditionelle Formen der Raumüberwindung wie Karren oder Boote erlaubten überwiegend kleine, lokale Betriebsformen mit einfacher Angebotspalette. Außerdem führten geringe Transportkapazitäten und die erschwerte Vorratshaltung zu einem täglichen Einkaufsverhalten mit geringen Mengen. Erst die Modernisierung des Verkehrssystems brachte neue Verkehrsmittel und eine erhöhte Raumüberwindung, die in der Entstehung größerer Betriebsformen und einer räumlichen Konzentration resultierten. Die Verfügbarkeit von Pkws, Motorrädern und motorisierten öffentlichen Verkehrsmitteln verkürzte die Reisezeit erheblich und erhöhte die Flexibilität und Reichweite der Konsumenten. Kombiniert mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur war es nun möglich auch weiter entfernte Orte in kurzer Zeit zu erreichen. Die bessere Erreichbarkeit des Stadtgebietes und die gestiegenen Transportkapazitäten führten dazu, dass größere Einzelhandelseinheiten entstehen konnten. Parallel dazu veränderten sich auch die Standortstrukturen des Einzelhandels durch den Betriebsformenwandel von traditionellen Einheiten zu modernen Warenhäusern und Einkaufszentren. Die Veränderungsprozesse zogen raum- und verkehrsrelevante Auswirkungen nach sich (MARTIN 2006, S. 29).

Die neue Mobilität und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beeinflussten auch die Standortwahl des Einzelhandels. In der Tabelle 2 wird deutlich, dass ein Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit der jeweiligen Standorte und dessen Betriebsformenvielfalt besteht. Für die Tabelle 2 unterteilten wir Bangkok in vier räumliche Einheiten und bewerteten aus unseren eigenen Beobachtungen die verkehrliche Erreichbarkeit des Standortes, die einen direkten Einfluss auf die Einzelhandelsstrukturen besitzt. Hierbei ist anzumerken, dass die Standorte nicht komplett überschneidungsfrei sind.

Zentren	Betriebsform	Warenangebot	Kunden	Erreichbarkeit
Altstadt (historisches Zentrum)	- Shophouses - Märkte - Convenience stores	Kurz- und mittelfristiger Bedarf	- Laufkundschaft - Stammkunden - Preisorientierte Kunden - Touristen	ÖPNV: möglich Zu Fuß: gut Pkw: schlecht
Weitere innerstädtische Gebiete (Edge Cities)	- Warenhäuser - Convenience stores - Fachgeschäfte - Supermärkte - Einkaufszentrum	Kurz, mittel- und langfristiger Bedarf	- Laufkunden - Erlebnisorientierte Kunden - Luxusorientierte Kunden	ÖPNV: gut Zu Fuß: gut Pkw: schlecht
Integrierte Raumeinheiten	- Convenience stores - Märkte - Hypermarkets	Kurz- und mittelfristiger Bedarf	- Stammkunden - Laufkundschaft - Preisorientierte Kunden	ÖPNV: z.T. möglich Zu Fuß: möglich Pkw: gut
Suburbane Räume	- Supermärkte - Einkaufszentrum - Hypermarkets	Kurz- und mittelfristiger Bedarf	- Stammkunden - Preisorientierte Kunden	ÖPNV: schlecht Zu Fuß: schlecht Pkw: gut

Tab. 2: Zusammenhang zwischen Betriebsform und Erreichbarkeit untergliedert in räumliche Einheiten anhand Bangkoks (eigene Darstellung)

Die Altstadt Bangkoks ist geprägt durch eine dichte Bebauung, wodurch der Ausbau des Straßennetzes stark eingeschränkt ist. Das hohe Verkehrsaufkommen führt zu langen Reisezeiten mit dem Pkw und die Parkmöglichkeiten sind stark eingeschränkt. Eine Verkehrsanbindung über den ÖPNV ist ebenfalls mit langen Reisezeiten verbunden, da Busse das einzige öffentliche Nahverkehrsmittel in der Altstadt sind. Prinzipiell herrscht hier immer noch das traditionelle Verkehrssystem (z.B. zu Fuß laufen, Fahrrä-

der, Rikschas) vor. Die schlechte Erreichbarkeit mit motorisierten Verkehrsmitteln führt dazu, dass die Altstadt weiterhin durch traditionelle Einzelhandelsstrukturen geprägt ist. Vorrangig sind neben den Shophouses traditionelle Märkte in verschiedenen Ausprägungen zu finden. Die weiteren innerstädtischen Gebiete sind ebenfalls durch eine schlechte Erreichbarkeit mit individuellen Verkehrsmitteln gekennzeichnet. Die existierende Verkehrsinfrastruktur kann hier das extrem hohe Verkehrsaufkommen kaum kompensieren. Allerdings existiert eine gute Anbindung durch den ÖPNV (Skytrain und Metro). Dadurch ist die Möglichkeit für die Entstehung größerer Betriebsformen für den mittel- und langfristigen Bedarf gegeben. Durch die Innenstadtlage ist eine zunehmende Konzentration erlebnisorientierter Einkaufszentren zu erkennen. Strukturen des alltäglichen Versorgungseinkaufes sind nur vereinzelt vorzufinden, da diese sich vor allem auf die Wohngebiete der Konsumenten richten. Mit dem starken Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs und der Nachfrage nach neuen und größeren Betriebsformen seitens der Konsumenten entstehen neue Absatzagglomerationen in weiteren innerstädtischen Gebieten von Bangkok – den Edge Cities – mit günstiger Pkw Erreichbarkeit und guter ÖPNV Anbindung. Ein Faktor dafür ist die erhöhte räumliche Flexibilität der Konsumenten. In Bangkok bilden Einkaufszentren und Warenhäuser eine Art Cluster⁶ in den Edge Cities. Die verbesserte Verkehrsinfrastruktur, der Einkommensanstieg und der Wertewandel in der Gesellschaft begünstigten außerdem die Entstehung von suburbanen, verkehrintensiven Wohn- und Gewerbeformen. Convenience Läden sind ein gutes Beispiel für die Bedeutung des Verkehrsnetzes hinsichtlich der Standortwahl von Einzelhandelsbetrieben, da sich diese vornehmlich an verkehrorientierten Standorten befinden und dies auch ein wesentlicher Erfolgsfaktor für deren Wirtschaftlichkeit ist (siehe Exkurs II).

Deutlich wird anhand von Tabelle 2, dass mit der abnehmenden Verflechtungsintensität in den Außenzonen die Bedeutung des Pkws als Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr zu nimmt. Mit dem zunehmenden Individualverkehr und mit zunehmender Zentrumsentfernung steigt auch die Betriebsformengröße der Einzelhandelsunternehmen in Bangkok.

Zusammenfassung und Fazit

Um die Fragestellung „Inwiefern beeinflusste die Verkehrsentwicklung die Transformation des Einzelhandels?“ abschließend zu beantworten, müssen zwei verschiedene Ebenen betrachtet werden. Zum einen, inwieweit die Verkehrsentwicklung Einfluss auf die Transformation des Einzelhandels hatte und zum anderen, welche Rolle der Verkehr auf die räumliche Verteilung der Betriebsformen spielte.

Seit den 1960er Jahren vollzieht sich in Bangkok die Transformation in einem Betriebsformenwandel von traditionellen Märkten und Shophouses zu modernen Warenhäusern und Einkaufszentren. Der Verkehr als raumüberwindender Faktor war eine wesentliche Bestimmungsgröße für diesen Wandel. Durch den steigenden Motorisierungsgrad erhöhen sich Reichweite und Transportkapazität der Konsumenten. Dies resultiert in einem veränderten Konsumentenverhalten, wie z.B. in weniger häufigen Einkäufen bei Waren des täglichen Bedarfs bei gleichzeitig größeren Einkaufsmengen, die den Transport mit dem Pkw nötig machen. Auf diese veränderte Nachfrage reagierten Einzelhandelsunternehmen mit neuen Betriebsformen bezüglich Größe, Sortiment und Standort (vgl. Abb. 15).



Abb. 15: Verknüpfung von Verkehr und Einzelhandelstransformation (eigene Darstellung)

Die gestiegene Mobilität ermöglicht damit eine Neuorientierung der Standortwahl bestimmter Betriebsformen, die auch durch die zunehmende Suburbanisierung der Bevölkerung gefördert wird. In Bangkok existieren allerdings neben den modernen Einzelhandelsstrukturen auch weiterhin traditionelle Formen, die eine räumlich segmentierte Einzelhandelslandschaft widerspiegeln. Die historisch geprägte Bebauungs- und Verkehrsstruktur in der Altstadt Bangkoks fungiert als Barriere der Einzelhandels-transformation. Im Gegensatz dazu befinden sich in den verstädterten Gebieten, z.B. den Edge Cities,

⁶ Mehr als zehn Einkaufszentren und Warenhäuser befinden sich im Stadtteil *Pathum Wan*, darunter *Siam Paragon*, *Robinson Warenhaus*, *Central Childom*, *MBK* usw. (SUWANMONGKOL / TOCQUER 2000, S. 289).

moderne Einzelhandels- und Dienstleistungsformen, da Erreichbarkeit die wesentliche Bestimmungsgröße darstellt. Wie aus der Abbildung 11 deutlich wird, ist der Verkehr ein handelsexogener Einflussfaktor bei der Transformation des Einzelhandels. Neben der Bedeutung des Verkehrs für den Betriebsformenwandel spielt dieser außerdem eine maßgebliche Rolle für die Standortwahl der modernen Einzelhandelsunternehmen. Die Weiterentwicklungen und eine gezielte Planung der räumlichen Einzelhandelsstrukturen kommt ferner eine bedeutende Rolle für die Reduzierung des Verkehrswachstums und somit für die Verbesserung der Lebensqualität in Bangkok zu.

Literaturverzeichnis

- 7-ELEVEN (2011): Übersicht von weltweiten 7-Eleven Lizenzpartnern Im Internet: <http://corp.7-eleven.com/AboutUs/InternationalLicensing/tabid/115 / Default.aspx> (letzter Zugriff: 01.05.2011)
- BANGKOK METRO PUBLIC COMPANY (2011): Bangkok Transport System. Im Internet: www.bangkokmetro.co.th (letzter Zugriff: 01.05.2011)
- BLOIS, K.; MANDHACHITARA, R.; SMITH, T. (2001): Retailing in Bangkok: an intriguing example of agglomeration. In: *International Journal of Retail & Distribution Management*, Volume 29, Number 10, 2001, S. 472-479.
- BORCH MAP (2011): Stadtplan Bangkok. (8.Auflage). HAUZENBERG.
- CHAROEN POKPHAND (2011): Unternehmenspräsentation des Charoen Pokphand Group. Im Internet: www.cpthailand.com/Default.aspx?tabid=227 (letzter Zugriff: 01.05.2011)
- ECONOMIST, THE (2010): Retailing in South-East Asia. Exit Carrefour. Carrefour is quitting South-East Asia. Its rivals are waiting to pounce. Internetausgabe vom 23.08.2010. Im Internet: www.economist.com/node/17101193, letzter Zugriff: 01.05.2011.
- FEENY, A.; VONGPATANASIN; SOONSATHAM, A. (1996): Retailing in Thailand. In: *International Journal of Retail & Distribution Management*, Vol. 24, Nr. 8, S. 38-44.
- GERHARD, U. (1998): Erlebnis-Shopping oder Versorgungseinkauf? - Eine Untersuchung über den Zusammenhang von Freizeit und Einzelhandel am Beispiel der Stadt Edmonton, Kanada. Marburger Geographische Gesellschaft (= Marburger Geographische Schriften, 133). Marburg.
- GORTON, M.; SAUER, J.; SUPATPONGKUL, P. (2009): Investigating Thai Shopping Behavior: Wet-Markets, Supermarkets and ‚The Big Middle‘. Paper presented at the International Association of Agricultural Economists Conference, Beijing, 16-22 August 2009. Im Internet: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/50332/2/iaaobeijinggortonsauerfinal.pdf>, letzter Zugriff: 30.04.2011.
- KALTHEIER, R. (2009): Sektorstudie: Mass Rapid Transit-Systeme in Entwicklungsländern. Perspektiven für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit. Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
- KULKE, E. (2008): *Wirtschaftsgeographie* (3. Auflage). Paderborn: Schöningh.
- KULKE, E.; PÄTZOLD, K. (Hrsg.) (2009): Internationalisierung des Einzelhandels. Unternehmensstrategie und Anpassungsmechanismen. Sammelband 15 der Schriftenreihe Geographische Handelsforschung.
- MANDHACHITARA, R. (2000): Patterns of Modernisation in Thai. Paper ANZMAC 2000. Visionary Marketing for the 21th Century: Facing the Challenge. Im Internet: <http://smib.vuw.ac.nz:8081 /www/ANZMAC2000/CDsite/papers/m/Mandhac2.PDF>, letzter Zugriff: 01.05.2011.
- MARTIN, N. (2006): Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? Einkaufsmobilität unter dem Einfluss von Lebensstilen, Lebenslagen, Konsummotiven und Raumstrukturen. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Band 16. Verlag MetaGIS Infosysteme, Mannheim.

- MIOGA, M., (2002): Entwicklungstendenzen im Einzelhandel und deren Auswirkungen auf das Konzept der Zentralen Orte. In: BLOTEVOGEL, H. (Hrsg.): Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts. Hannover, (Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 217), S. 78-90.
- MÜTH, M. (2003): Verkehrspolitik in Metropolen Südostasiens. Abera Verlag.
- NUHN, H.; HESSE M. (2006): Verkehrsgeographie. Paderborn. Schöningh.
- POBOON, C. (1997): Anatomy of a traffic disaster: Towards a sustainable solution to Bangkok's transport problems. Murdoch University. Im Internet: <http://researchrepository.murdoch.edu.au/263/>, (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- RUJOPAKARN, W. (2003): Bangkok Transport System Development: What went wrong? Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering Kasetsart University, Bangkok. Im Internet: <http://www.easts.info/2003journal/papers/3302.pdf>, (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- SCHÄFER, A. (1998): Cityentwicklung und Einzelhandel. Hintergründe und Ansatzpunkte eines kommunalen Citymarketings zur Steigerung der Urbanität des „Einkaufszentrums City“. In: Schriftenreihe Innovative Betriebswirtschaftliche Forschung und Praxis. Band 88. Verlag Dr. Kovac.
- SUWANMONGKOL, T.; TOCQUER, G. (2000): Exploring Luxury Department Stores Brand Equity in Thailand. A case study of Central Childom and Siam Paragon. College of Management, Mahidol University, Bangkok University. Im Internet: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.120.6508&rep=rep1&type=pdf#page=289>, (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- TOKRISNA, R. (2005): Thailand changing retail food sector: Consequences for consumers, producers, and trade. Pacific Economic Cooperation Council 2005-2006. Overview Industry Sector: Food and Agriculture. Im Internet: <http://www.pecc.org/food/papers/2005-2006/Thailand/tncpec-ruangrai-paper.pdf>, (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- WILSON, A. (2004): The Intimate Economies of Bangkok. Tomboys, Tycoons, and Avon Ladies in the Global City. Berkeley: University of California Press.
- ZIEHE, N. (1998): Einzelhandel und Verkehrspolitik. Eine empirische Analyse der Bedeutung von Erreichbarkeit und Attraktivität für die Zentrenwahl der Verbraucher. Stuttgart: Kohlmann.

24. Februar 2011

Dezentralisierung der industriellen Produktionsstruktur anhand regionalpolitischer Strategien in Thailand

BENEDICT KELLY / MICHAEL FRINGS



Abb. 1: Karte mit Routenverlauf (Bangkok – Ayutthaya – Sukhothai) und Besuchspunkten (verändert nach MAPCRUZIN 2011)

Einleitung und Tagesablauf

Der vierte Exkursionstag sollte uns, nach nun drei stadtgeographisch geprägten Tagen, ein neues, von der Megastadt Bangkok völlig andersartiges Thailand näher bringen. Als Transferstag angesetzt, lagen ca. 500 Straßenkilometer vor uns um am Abend das in der Nordregion befindliche Sukhothai zu erreichen. Wir verließen Bangkok in nördlicher Richtung und befanden uns nach Verlassen der Stadtgrenze inmitten von Reisfeldern, Gemüseanbauflächen und Fischfarmen. Diese landwirtschaftliche Nutzung ist charakteristisch für die Chao Phraya Ebene, in der wir uns nun befanden. Exzellente edaphische Bedingungen durch jahrhundertelange Sedimentation, in Kombination mit idealen klimatischen Verhältnissen und technisch angepassten Bewässerungssystemen, begünstigt durch die zahlreichen Zuflüsse, brachten dieser Region ihren zweiten Namen als „Reiskammer Asiens“ ein.

Sollten die Reisfelder ein ständiger Begleiter des heutigen Tages sein, waren wir zunächst überrascht, wie abrupt der Übergang von dem hoch verdichteten Kern der Megametropole Bangkok in diesen stark ländlich geprägten Raum vonstatten ging. Hatten wir doch zwei Tage zuvor, auf dem Weg nach Chon Buri noch kennengelernt, wie schier endlos sich im suburbanen Raum Bangkoks eine industrielle Produktionsstätte an die Nächste reihen kann. In den nördlichen Randgebieten Bangkoks sind zwar auch Baumaßnahmen in Form von Neubausiedlungen wie z.B. Gated Communities oder vereinzelten Industriestandorten zu beobachten, allerdings konzentriert sich ein Großteil der industriellen Produktion

fast ausschließlich auf die östlich der Stadt liegenden Gebiete, die sich bis zur *Eastern Seaboard Region* erstrecken.

Diese starke Konzentration der thailändischen Industrielandschaft auf die Metropolregion Bangkok und die angrenzende *Eastern Seaboard Region* schoben den wissenschaftlichen Fokus des heutigen Tages auf Beobachtungen zu regionalpolitischen Strategien in Thailand und führten zu folgender Leitfrage: Inwieweit wird eine Dezentralisierung der industriellen Produktion anhand regionalpolitischer Strategien in Thailand verfolgt um den räumlichen Disparitäten entgegen zu wirken?

Die Grundlagen zur Beantwortung dieser Fragestellung sollten im Verlauf des Tages den Kommilitoninnen und Kommilitonen in Form von Referaten vorgestellt werden, um dann durch gemeinsame Beobachtungen ein Fazit herausbilden zu können. Die Schlussfolgerung wird am Ende dieses Berichts präsentiert.

Historische Kulturstätten

Neben dem wissenschaftlichen Hintergrund der Dezentralisierungstendenzen in Thailand sollten weitere, während der Transferfahrt zu besuchende Punkte, den Tag füllen. Ein erstes Highlight stellte gleich der erste Stopp des Tages, ein Besuch der ehemaligen Hauptstadt des Königreichs Siam, Ayutthaya, dar. Diese 1981 von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannte Ruinenstadt wird ebenfalls in diesem Bericht vorgestellt. Einen netten Ausklang fand der Tag schließlich bei einer Fahrradtour durch den Geschichtspark von Sukhothai. Ebenfalls auf der Liste der UNESCO Weltkulturerben und als Hauptstadt des ersten bedeutenden thailändischen Königreichs, wird auch Sukhothai hier kurz behandelt.

Ayutthaya

Ayutthaya, ca. 70 km nördlich von Bangkok gelegen, war von 1351 bis 1767 Hauptstadt und Königssitz des Königreichs Siam. In der fruchtbaren Chao Phraya Ebene gelegen, war der Gründungsort Ayutthayas intelligent gewählt. Durch den Zusammenfluss dreier Flüsse, dem Chao Phraya, dem Lopburi und dem Pasak befand sich das Stadtzentrum gut geschützt auf einer Insel (siehe Abb. 2). Das Wasser diente Ayutthaya jedoch nicht ausschließlich zum Schutz, sondern spielte eine große Rolle bei der weiteren Entwicklung der Stadt zu einer der bedeutendsten Hafenstädte seiner Zeit (BAKER / PASUK 2009). Durch die strategisch günstige Lage, die Nähe zu fruchtbaren und landwirtschaftlich gut nutzbaren Flächen der Chao Phraya Ebene sowie die Positionierung als Verbindungsachse zwischen dem großen chinesischen *Song*-Reich im Osten und dem indischen *Vijayanagar*-Reich im Westen, sollte der Handel anstelle kriegerischer Auseinandersetzungen treten und für dauerhaften Wohlstand sorgen (BAKER / PASUK 2009). Bereits im 14. und bis hinein ins 16. Jahrhundert entwickelte sich Ayutthaya zu einem blühenden Handelszentrum. Dieser Wohlstand festigte sich durch die Ankunft der ersten Europäer, der Portugiesen, im 16. Jahrhundert weiter. Neben den Portugiesen zogen auch die anderen großen europäischen Seemächte nach und Ayutthaya konnte neben den asiatischen Handelsverflechtungen weitere Beziehungen zu Europa aufbauen. Die starken internationalen Verflechtungen führten ab dem 16. Jahrhundert dazu, dass sich um den Stadtkern Ayutthayas zahlreiche Wohnviertel der einwandernden Kaufleute bildeten. Besonders während der Periode des Königs *Narai*, zwischen 1656 und 1688 wurde dieses Phänomen gefördert, was zu einem starken Wissenstransfer nach Ayutthaya führte. Brachten die Inder in früheren Zeiten bereits ihre religiöse



Abb. 2: Karte der historischen Stadt Ayutthaya (KELLY 2011)

Anschauung und ihre Vorstellung von einem hierarchischem Staatswesen mit, stärkten nach und nach die weiteren internationalen Einflüsse die Organisation des Königreichs und führten unter anderem auch zu einer besseren medizinischen Versorgung (BAKER / PASUK 2009).

Durch Handel reich geworden, erlebte Ayutthaya im 17. Jahrhundert seine prachtvollste Zeit. Die Ausgaben für militärische Zwecke hielten sich zu diesen Zeiten in Grenzen und die großen Gewinne konnten in die Stadt selbst investiert werden. Drei Königspaläste und über 400 Tempelanlagen schmückten das Stadtbild und machten es zu einer der schönsten und kulturell vielfältigsten Orte seiner Zeit. Mitte des 18. Jahrhunderts befand man sich nun schon seit 150 Jahren in einer relativ friedlichen Periode was größere kriegerische Auseinandersetzungen mit den angrenzenden Königreichen Angkor im Osten und Ava, dem heutigen Birma, im Westen anging. Doch der ständige Konkurrenzkampf um die Vorherrschaft in dieser Region, auch was die Handelsbeziehungen vor allem mit dem großen chinesischen Reich anging, war nicht in Vergessenheit geraten. So kam es, dass sich das birmanische Reich ab den 1760er Jahren verstärkt in der Region auszubreiten versuchte und schließlich 1767 Ayutthaya eroberte sowie nahezu vollständig zerstörte. Dies führte zu einer Verlagerung der Hauptstadt Siams nach Süden ins Gebiet des heutigen Bangkoks, wodurch Ayutthaya an Bedeutung verlor und zu einer herkömmlichen Provinzstadt degradiert wurde. Ab den 1950er Jahren setzte verstärkt die Restaurierung der Tempelanlagen ein und seit 1991 steht Ayutthaya auf der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO (BAKER / PASUK 2009). Heutige Besucher Ayutthayas können nur noch erahnen, wie prachtvoll und lebendig die Königsstadt einst gewesen ist. Im Folgenden werden einige Sehenswürdigkeiten Ayutthayas kurz vorgestellt.

Wat Lokayasutharam



Der ruhende oder liegende Buddha, der im *Wat Lokayasutharam* zu sehen ist, hat eine Länge von 37 Metern und ist bis zu acht Metern hoch. Gebaut aus Ziegeln und Zement, stammt er seiner Architektur zu Folge aus der mittleren Ayutthaya Periode. Eine genauere Zeitbestimmung seiner Entstehung ist nicht möglich. Liegende Buddhastatuen stellen häufig den Eintritt Buddhas ins *Nirvana* dar (WORACHETWARARAT 2001).

Abb. 3: Wat Lokayasutharam (KELLY 2011)

Wat Chaiwatthanaram



Diese Tempelanlage befindet sich noch außerhalb des auf der Insel befindlichen Stadtkern Ayutthayas und gehört zu den Hauptattraktionen der ehemaligen Königsstadt. Es wird vermutet, dass König *Prasattbhong* diese Anlage 1630 auf dem Grundstück seines ehemaligen Wohnhauses bauen ließ. Die Architektur ähnelt der von Angkor Wat. Der 35 Meter hohe *Prang* (Tempelturm) befindet sich in der Mitte der Anlage und wird von vier weiteren *Prangs* umgeben (WORACHETWARARAT 2001).

Abb. 4: Wat Chaiwatthanaram (KELLY 2011)

Wat Mahathat



Dieser von Baumwurzeln umschlungene Buddhakopf ist ein Wahrzeichen des Geschichtsparks von Ayutthaya. Seine genaue Entstehung ist nicht eindeutig geklärt. Es wird vermutet, dass die Tempelanlage bei der Eroberung Ayutthayas durch die Burmesen in Brand gesetzt wurde und viele Gegenstände zu Boden fielen. Über hundert Jahre lang wurde die Tempelanlage der Natur überlassen. Eine andere Vermutung geht davon aus, dass der Kopf gestohlen werden sollte, aus irgendwelchen Gründen jedoch fallen gelassen wurde (WORACHETWARARAT 2001).

Abb. 5: Wat Mahathat (KELLY 2011)

Sukhothai

Die Region, in der sich Sukhothai befindet – ca. 450km nördlich von Bangkok –, unterlag schon vor der Gründung des Königreichs Mitte des 13. Jahrhunderts einer ständigen Dynamik. Geprägt von unterschiedlichsten Machteinflüssen der angrenzenden Reiche, verschoben sich die Grenzlinien des Königreiches fortwährend und waren immer von der jeweiligen politischen Machtkonstellation der in der Region herrschenden Könige abhängig (ROONEY 2008). Das in Kambodscha gegründete Khmer-Reich expandierte im 9. Jahrhundert stark und viele Gebiete des heutigen Thailand vielen unter die Herrschaft dieses Königreichs, so auch Sukhothai. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts sollten signifikante Veränderungen die politische Macht der Nachbarreiche und damit die Einflussnahme auf das Gebiet des heutigen Thailand schwächen. Die *Song Dynastie* in China endete, das Königreich der *Pagan* in Burma schrumpfte und auch die Khmer büßten durch den Tod ihres Führers *Jayavarman VII* erheblich an Handlungsfähigkeit ein. In Thailand hingegen schlossen sich die Königreiche *Sukhothai*, *Phyao* und *Lanna* zu einer Art Allianz zusammen und konnten sich so gegen ihre Nachbarn behaupten. Unter König *Ramkhamhaeng*, der von 1275 bis 1317 in Sukhothai herrschte, konnte das Königreich seinen Einflussbereich nahezu bis auf die Grenzlinien des heutigen Thailand ausdehnen und außerdem konnte die Vorherrschaft der Khmer weiter zurückgedrängt werden. Durch diese Errungenschaften wird das Königreich Sukhothai auch als erstes richtiges thailändisches Reich angesehen (WORLD HERITAGE 2011).



Abb. 6 (links): Geschichtspark Sukhothai (KELLY 2011)

Abb. 7 (rechts): Karte des Geschichtspark Sukhothai (TEAKDOOR 2011)

Nach einer Periode von ca. 200 Jahren und neun verschiedenen Königen wurde Sukhothai 1438 dem Königreich Ayutthaya angehängt. Die naturräumlichen Bedingungen im südlicheren Ayutthaya waren für eine auf Handel ausgelegte wirtschaftliche Entwicklung günstiger und so konnte Sukhothai seine Vormachtstellung in der Region gegenüber Ayutthaya nicht weiter behaupten (ROONEY 2008). Während der Exkursion konnte der Geschichtspark Sukhothai besichtigt werden. Er beherbergt die Überreste der einstigen Haupt- und Königsstadt Sukhothai und befindet sich ca. 15km außerhalb der heuti-

gen Provinzhauptstadt Sukhothai. Auf einer Fläche von fast 2km² befinden sich insgesamt mehr als 200 Tempelruinen, der ehemalige Königspalast und weitere Relikte der damaligen Zeit. Der historische Kern des Königreichs wird von zahlreichen Wassergräben und Wällen umgeben (siehe Abb. 7). Hier befindet sich auch der Königspalast und 20 der über 200 Tempelanlagen. Seit 1991 sind die Ruinen der historischen Tempelanlagen Sukhothais auf der Liste des UNESCO Weltkulturerbes aufgelistet.

Industrielle Dezentralisierung Thailands

Neben den historischen Kulturstätten begründen die bereits in der Einleitung beschriebenen räumlichen Disparitäten zwischen der Metropolregion Bangkok und den ländlichen Gebieten in Thailand das wissenschaftliche Tagesthema der industriellen Dezentralisierung Thailands.

Unter räumlichen Disparitäten versteht man unter Anderem die ungleiche Verteilung ökonomischer Aktivitäten innerhalb eines Raumes. Deren Ursache kann in einem historischen Zufall, der einen bestimmten Raum begünstigt, zu sehen sein (KULKE 2008, S.240). Dies beinhaltet die naturräumlichen Bedingungen, wie die topographisch günstige Lage Bangkoks am Golf von Thailand, politisch-historische Hintergründe, wie die Verlegung der Hauptstadt nach Thonburi – Teil des heutigen Bangkoks – und unternehmerische Initialaktivitäten, wie die chinesische Handelssiedlung in Bangkok (KULKE 2008; BAKER / PHONGPAICHT 2009). Innerhalb der Gunsträume können dann Effekte entstehen, die die wirtschaftliche Attraktivität noch weiter erhöhen. Die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und die Kooperationsmöglichkeit mit anderen Unternehmen innerhalb eines Agglomerationsraums führen zu einer Kostensenkung für jedes Unternehmen. In Kombination mit der Nähe zu einem großen Absatzmarkt werden diese unternehmerisch günstigen Bedingungen Agglomerationsvorteile genannt (KULKE 2008). Solche Bedingungen können zu Herausbildungen räumlicher Disparitäten führen. Diese Ungleichheiten erzeugen besonders in Entwicklungs- und Schwellenländern Migration aus dem ländlichen Raum in die Agglomerationen und überfordern damit einerseits die Infrastruktur der Metropolen und entziehen andererseits dem ländlichen Raum wichtiges Humankapital („brain drain“). Daher sind räumliche Disparitäten politisch meist nicht gewollt. Um räumlichen Ausgleich zu erreichen, gibt es verschiedene regionalpolitische Strategien, die wirtschaftliches Wachstum in den Passivräumen initiieren sollen. Grundsätzlich beinhalten diese Strategien Maßnahmenbündel, um die Mobilität der Produktionsfaktoren zu erhöhen. Deren Instrumente sind der Ausbau der interregionalen Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur, die Schaffung von Agglomerationsvorteilen in der Peripherie durch eine betriebliche Infrastruktur, die Bildung öffentlicher Institutionen sowie Anreizinstrumente zur Förderung privatwirtschaftlicher Initiative (KULKE 2008).

Nachfolgend werden die Strategien der Wachstumszentren / Entwicklungsachsen und der Entlastungsorte beschrieben, da diese in Thailand von besonderer Relevanz sind. Abschließend wird ein Einblick in die praktische Umsetzung dieser Strategien in Thailand gegeben und eine Bewertung im Sinne der Leitfrage, inwieweit eine Dezentralisierung der industriellen Produktion anhand regionalpolitischer Strategien verfolgt wird, vorgenommen.

Strategien der Wachstumszentren / Entwicklungsachsen

Wachstumszentren und Entwicklungsachsen (vgl. Abb. 8) sind ein Teil verschiedener regionalpolitischer Strategien, anhand derer eine gezielte Dezentralisierung der Wirtschaftsstrukturen verfolgt wird. Die Theorie beabsichtigt die Bildung von Wachstumszentren in der Peripherie durch die Ansiedlung motorischer Einheiten. Dies können Schlüsselindustrien sein, die Beschäftigungseffekte, eine Wachstumsdynamik und Multiplikatoreffekte aufgrund ausgeprägter Verflechtungen mit zulieferndem und weiterverarbeitendem Gewerbe aufweisen (KULKE 2008). Ein Beispiel für eine solche motorische Einheit ist die Automobilindustrie. Entwicklungsachsen entstehen durch den gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwischen den Wachstumszentren und der Schaffung von Siedlungen entlang dieser. So kommt es zu Entwicklungsimpulsen auf die peripheren Gebiete zwischen den Zentren. Die verbesserte Anbindung der Peripherie an das Zentrum kann allerdings auch bestehende Migrationsbewegungen aus ländlichen Gebieten in die Zentren erhöhen und so die räumlichen Disparitäten noch weiter verstärken, weshalb die Wirksamkeit dieser Strategie umstritten ist (KULKE 2008).

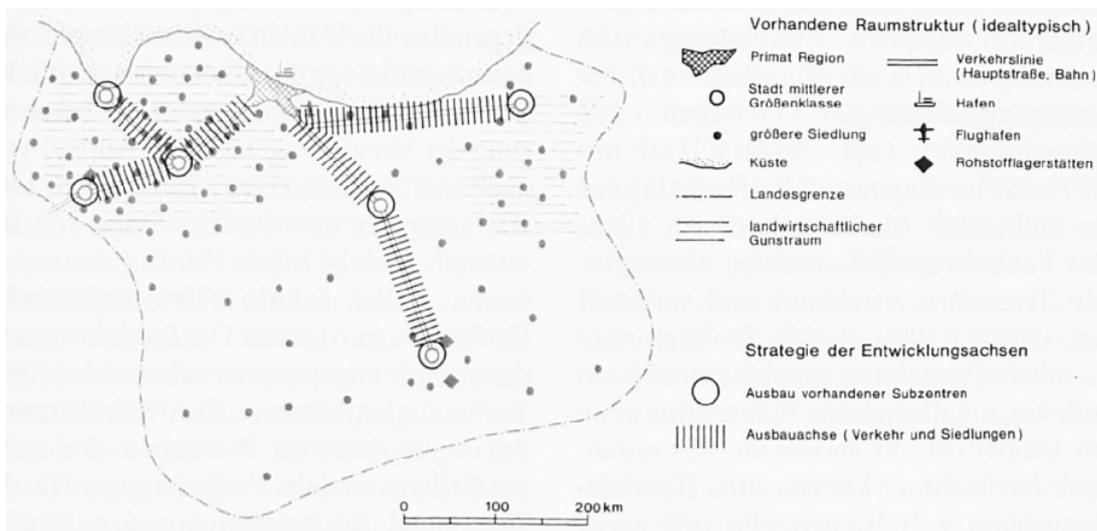


Abb. 8: Strategie der Wachstumszentren / Entwicklungsachsen (KULKE 2008)

Strategie der Entlastungsorte

Diese Strategie sieht die Schaffung punktueller Entlastungsorte im Umland des Zentrums vor (vgl. Abb. 9). Diese Entlastungsorte befinden sich mindestens 50km vom Zentrum entfernt, um möglichst eigenständige Strukturen zu entwickeln und eine monofunktionale Ausrichtung des Entlastungsorts zu verhindern. Allerdings sollte die Entfernung der Entlastungsorte zum Zentrum höchstens 120km betragen, da so weiterhin die Agglomerationsvorteile des Zentrums realisiert werden können. Mit dieser Strategie sollen die Produktionsfaktoren Kapital und Arbeit in das Umland der Metropole verlagert werden, um so die Infrastruktur des Zentrums zu entlasten (KULKE 2008).

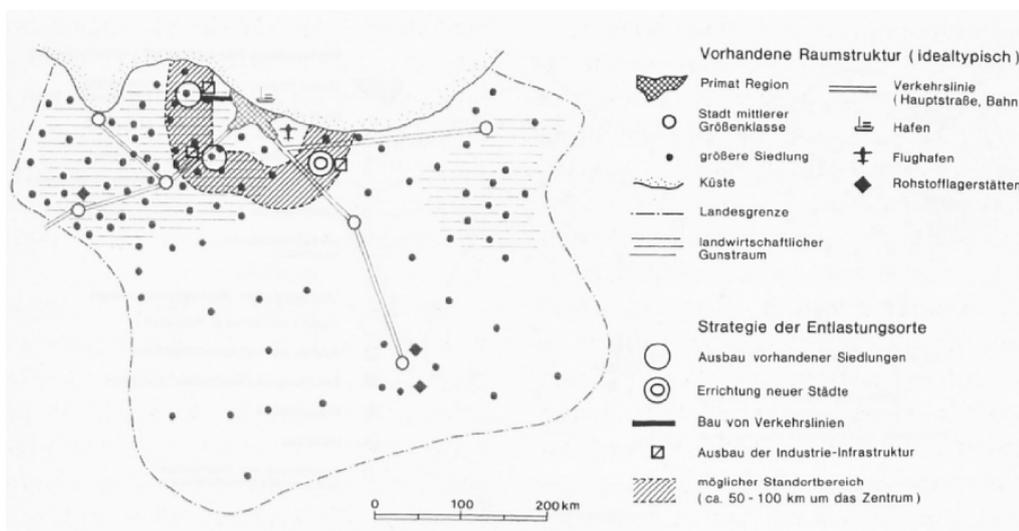


Abb. 9: Strategie der Entlastungsorte (KULKE 2008)

Regionalpolitische Strategien zur industriellen Dezentralisierung in Thailand

Die Wirtschaft Thailands verfolgte nach der Strategie der Importsubstitution der 1960er und 1970er Jahre in den 1980er Jahren eine ausgeprägte Exportstrategie. Aufgrund geringer Lohnkosten war Thailand zu der Zeit vor allem für ostasiatische Investoren (Japan, Südkorea, Taiwan) ein attraktiver Standort für die Produktion arbeitsintensiver Güter. Dies führte zu einer rapiden Industrialisierung während der 1980er Jahre in Thailand. Allerdings konzentrierte sich dieser Prozess aufgrund von Agglomerationsvorteilen hauptsächlich auf die Metropolregion Bangkok. Die ländlichen Gebiete des Landes blieben von dem damit einhergehenden Wirtschaftswachstum weitgehend unbeeinflusst, sodass sich große räumliche Disparitäten zwischen der Metropolregion Bangkok und dem Rest des Landes ergaben

(KITTIPRAPAS 1999; PANSUWAN / ROUTRAY 2011). Neben der ungleichen Einkommensverteilung erwachsen aus den räumlichen Disparitäten sowohl für das Zentrum als auch für die Peripherie große wirtschaftliche Hemmnisse. In der Metropolregion entstanden aufgrund der Migrationsströme und der massenhaften Ansiedlung industriellen Gewerbes Probleme wie eine überlastete Infrastruktur im Bereich Wohnen und Verkehr sowie hohe Umweltbelastungen. In den ländlichen, hauptsächlich von der Landwirtschaft abhängigen, Räumen sorgten hohe Abwanderungsraten für einen Arbeitskräftemangel, der Fortschritte in der Landwirtschaft hemmte (KITTIPRAPAS 1999; PANSUWAN / ROUTRAY 2011).

Nachfolgend werden mit dem *Board of Investment* und der *Industrial Estate Authority of Thailand* zwei staatliche Behörden vorgestellt, anhand derer die Regierung Thailands versucht, räumliche Disparitäten anhand von regionalpolitischen Strategien abzubauen.

Board of Investment

Das *Board of Investment* wurde in den 1950er Jahren gegründet. Es handelt sich um eine staatliche Regierungsorganisation, deren Mitarbeiter sich aus dem *Ministry of Industry* und Akteuren des privaten Sektors zusammensetzen. Das *Board of Investment* ist dafür verantwortlich Anreizinstrumente zu verwalten, um verstärkte Investitionen des privaten Sektors in bestimmten Prioritätsgebieten zu fördern (SAJARATTANOCHOTE / POON 2009; BUSINESS INFORMATION CENTRE 2011). Durch schnelles, unbürokratisches Vorgehen bei der Abwicklung von Formalien sollen Erstinvestitionskosten für Unternehmen gesenkt und die Attraktivität Thailands für Investoren erhöht werden (BOARD OF INVESTMENT 2011).

Seit den 1970er Jahren verfolgt das *Board of Investment* aber auch explizit das Ziel, der Konzentration des industriellen Sektors auf die Metropolregion Bangkok entgegen zu wirken. 1972 wurde ein Gesetz zur Investitionsförderung erlassen, das dem *Board of Investment* erlaubt, erhöhte finanzielle Anreize an Unternehmen zu vergeben, die in abgelegeneren, ländlichen Gebieten operieren. 1987 wurde das Gebiet Thailands in die drei in Abbildung 10 markierten Zonen der Investitionsförderung eingeteilt: Zone 1 besteht aus der Metropolregion Bangkok;

Zone 2 umfasst den inneren Ring um Bangkok (unter anderem Ayutthaya und Chon Buri); Zone 3 beinhaltet alle übrigen Gebiete Thailands (PANSUWAN / ROUTRAY 2011). Je nach Standort des Unternehmens innerhalb der drei Zonen gewährt das *Board of Investment* verschiedene, von Zone 1 bis 3 zunehmende, Investitionsanreize. In Zone 1 erhalten die Unternehmen eine 50%ige Reduktion auf Importabgaben für die zur Produktion benötigten Maschinen. Darüber hinaus gilt in Zone 1 eine dreijährige Befreiung von der Körperschaftsteuer, wenn sich das Unternehmen in einem *Industrial Estate* befindet, eine Mindestkapitalinvestition von 10 Mio. Thailändischen Baht (ca. 230.000 €) überschreitet und den Qualitätsmanagementstandard *ISO 9000* einhält. Ebenso werden Unternehmen in Zone 1 für ein Jahr von Einfuhrabgaben auf Rohmaterialien, die zu Exportgütern weiterverarbeitet werden, befreit. In Zone 2 gilt ebenso die 50%ige Reduktion auf Importabgaben auf Maschinen sowie eine komplette Erlassung dieser Abgabe bei Ansiedlung in einem *Industrial Estate*. Die Befreiung von der Körperschaftsteuer gilt in Zone 2 – unter denselben Bedingungen wie in Zone 1 – für sieben Jahre. Ein Unternehmen, das in Zone 2 investiert, erhält wie in Zone 1 eine einjährige Befreiung von Importabgaben auf Rohmaterialien.

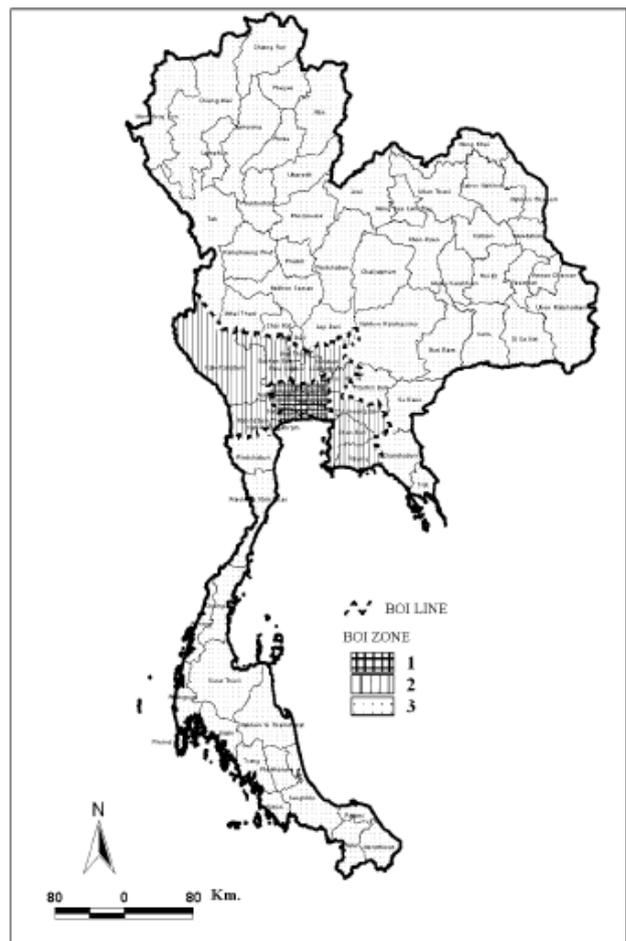


Abb. 10: Zonen der Investitionsförderung (PANSUWAN / ROUTRAY 2011)

In Zone 3 gewährt das *Board of Investment* eine komplette Befreiung der Einfuhrabgaben auf Maschinen, die Erlassung der Körperschaftssteuer für acht Jahre, der Importabgaben auf Rohmaterialien für fünf Jahre sowie eine 25%ige Abschreibung der Installations- und Baukosten vom Unternehmensgewinn (BOARD OF INVESTMENT 2011). Durch diese Staffelung der Investitionsanreize verfolgt das *Board of Investment* das Ziel, die Struktur der industriellen Produktion in Thailand zu dezentralisieren (PANSUWAN / ROUTRAY 2011).

Industrial Estate Authority of Thailand

1972 wurde die *Industrial Estate Authority of Thailand* gegründet. Angegliedert an das *Ministry of Industry* ist die Aufgabe dieser staatlichen Behörde, die industrielle Entwicklungsstrategie der thailändischen Regierung umzusetzen. Ausgehend von dem Leitbild einer systematischen Industrialisierung überwacht die *Industrial Estate Authority of Thailand* die industrielle Produktion und ist an einer Cluster-Bildung in den jeweiligen Einheiten interessiert. Darüber hinaus ist sie für die Errichtung und Verwaltung von *Industrial Estates* (vgl. Exkurs I) zuständig.

Exkurs I: *Industrial Estates*

Als *Industrial Estate* bezeichnet man ein Konglomerat von Industriebetrieben in einem zusammenhängenden Areal, welches von einer staatlichen oder privaten Trägerschaft verwaltet wird (GABLER WIRTSCHAFTSLEXIKON 2011). Großzügige, infrastrukturell gut erschlossene Flächen, geringe bürokratische Hürden und staatliche Subventionen sollen Investoren in diese Einheiten locken.

Je nach Trägergesellschaft unterscheidet man in Thailand zwischen *Industrial Estates*, *Industrial Zones* und *Industrial Parks* (BOARD OF INVESTMENT 2011). Erstere werden von der staatlichen *Industrial Estate Authority of Thailand* entwickelt und geführt. Neben den üblichen, für industrielle Produktion notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wie Elektrizität, Zu- und Abwasserversorgung, Kommunikationssysteme und verkehrlichem Anschluss findet man auch weitere, für Arbeitnehmer und Investoren nützliche, Einrichtungen wie Banken, Wohnsiedlungen, Schulen oder Krankenhäuser. In ihrer Gesamtheit ähneln diese *Industrial Estates* so häufig einer Kleinstadt.

Industrial Zones dienen der gezielten Förderung ausgewählter Wirtschaftsbereiche und sind dem thailändischen Industrieministerium zugehörig. Charakteristisch für diese Art von Einheit ist eine homogene Produktionsstruktur. Wohingegen *Industrial Parks* ausschließlich von privaten Investoren erschlossen und betrieben werden. Dennoch kann ein sich ansiedelndes Unternehmen mit staatlichen Subventionen rechnen, sobald der Park vom *Board of Investment* als *Promoted Area* ausgewiesen wurde. Vorteile für Investoren liegen neben der Investitionsförderung vor allem auch in einem Zeitgewinn. Die bereits vorhandene Infrastruktur, ein funktionierendes Logistiksystem, das Wegfallen komplizierter Baugenehmigungsverfahren und das Angebot von qualifizierten Arbeitskräften sind weitere Vorteile (BOARD OF INVESTMENT 2011).

Neben dem *Board of Investment* kann die *Industrial Estate Authority of Thailand* als Instrument der Dezentralisierungsstrategie für die thailändische Industrielandschaft gesehen werden (INDUSTRIAL ESTATE AUTHORITY OF THAILAND 2011). In den 1970er Jahren waren die *Industrial Estates* größtenteils in und um die Metropolregion Bangkok angesiedelt, da hier Agglomerationsvorteile aufgrund der besseren Infrastruktur und der Marktnähe realisiert werden konnten. Um diese ungleiche Verteilung abzubauen, errichtet die *Industrial Estate Authority of Thailand* seit den 1970er Jahren zunehmend *Industrial Estates* in abgelegenen, ökonomisch schwächeren Gebieten Thailands (PANSUWAN / ROUTRAY 2011).

Tendenzen der industriellen Entwicklung in Thailand

Seit den 1960er Jahren hat Thailand eine rasante Industrialisierung erfahren. Die Hauptwachstumsmotoren waren dabei spätestens seit den 1980er Jahren die exportorientierten Industrien, für die eine gute Weltmarktanbindung für den Export ihrer Produkte und den Import der benötigten Rohmaterialien wichtig sind. Daher haben sich diese Industrien hauptsächlich auf die Metropolregion Bangkok und die *Eastern Seaboard* Region (vgl. Exkurs II) konzentriert, sodass die ländlichen Gebiete Thailands kaum Teilhabe am starken Wirtschaftswachstum der letzten 50 Jahre hatten.

Exkurs II: *Eastern Seaboard Region / Chon Buri*

Die *Eastern Seaboard* Region wurde ursprünglich in den 1980er Jahren in Folge von Gasfunden im Golf von Thailand als *new economic zone* deklariert. Es wurde ein Entwicklungsprogramm aufgesetzt, das die Errichtung einer Gasentschwefelungsanlage, eines Straßennetzes, eines Tiefseehafens und mehrerer *Industrial Estates* vorsah. Darüber hinaus wurden Petrochemie- und Stahlfabriken als Pilotbetriebe angesiedelt (SHATKIN 2004).

Am zweiten Tag der Exkursion konnte der *Industrial Estate Chon Buri* besichtigt werden. In diesem Industriepark haben sich überwiegend exportorientierte Leichtindustrien angesiedelt. Anfangs absorbierte der Standort *Chon Buri* im Sinne der Strategie der Entlastungsorte Investitionen aus der Metropolregion Bangkok. Darauf folgend entwickelte sich aber die *Eastern Seaboard* Region durch die beschriebenen Maßnahmen des Entwicklungsplans zu einem eigenständigen Wachstumszentrum. Die Verbindung Bangkoks mit *Chon Buri*, dem *Laem Chabang* Tiefseehafen, dem touristischen Zentrum Pattaya und den Petrochemie Standorten in der südlichen *Eastern Seaboard* Region können heute als Entwicklungsachse betrachtet werden.

Die Folge sind gegenwärtig große räumliche Disparitäten in Thailand, insbesondere bei der Verteilung und Struktur des Industriegewerbes (PANSUWAN / ROURAY 2011). Die anfängliche Konzentration industriellen Gewerbes auf Zone 1 der Investitionsförderung ist vor allem auf die dortigen Agglomerationsvorteile (Transport-/ Versorgungs-/ Kommunikationsinfrastruktur, qualifizierte Fachkräfte, Absatzmarkt) zurückzuführen. Aufgrund der massenhaften Ansiedlung von Unternehmen kam es daraufhin allerdings zu Agglomerationsnachteilen (hohe Löhne, hohe Bodenpreise, Umweltbelastungen), die in Kombination mit den höheren Investitionsanreizen zu einer Verlagerung von Industrien in die Randgebiete der Zone 1 und in einige Gebiete der Zone 2 – insbesondere in die *Eastern Seaboard* Region – führten. Die Zone 3 kann bisher nur geringe und punktuelle industrielle Konzentrationen vorweisen. Hier gelten aber insbesondere die Grenzgebiete zu Kambodscha als Gebiete mit potenzieller Wachstumsdynamik, da die grenzüberschreitende Anbindung Thailands an seine Nachbarländer durch staatlich geförderten Infrastrukturausbau verbessert wird (PANSUWAN / ROURAY 2011). Diese Tendenzen lassen sich auch in der Verteilung der von der *Industrial Estate Authority of Thailand* verwalteten *Industrial Estates* wieder erkennen. Im Jahr 2004 waren von 30 Estates sieben in Zone 1 zu finden, zwölf in Zone 2 und elf in Zone 3. Allerdings beschränken sich die *Industrial Estates* in Zone 3 größtenteils auf die Randgebiete zu Zone 2, da hier höhere Anreizvergütungen des *Board of Investment* bei relativer Nähe zur Metropolregion Bangkok realisiert werden können. Von diesen elf Industrieparks in Zone 3 befinden sich nur ein bis zwei in den abgelegenen Nord-, Nordost- und Südprovinzen Thailands (PANSUWAN / ROURAY 2011).

Bewertung der regionalpolitischen Strategien

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass aufgrund der regionalpolitischen Strategien der thailändischen Regierung eine gewisse Dezentralisierung der Industriestruktur erreicht werden konnte. Hierbei dienen die *Industrial Estates* als motorische Einheiten die im Sinne der Strategie der Wachstumszentren Impulse auf periphere Gebiete ausüben. Der gezielte Ausbau der Infrastruktur zwischen diesen Wachstumszentren bildet Entwicklungsachsen, die wiederum Wachstumsimpulse entlang dieser

Achsen bewirken. So ist die Zone 2 zum neuen, dynamischen Hauptzielgebiet für Investitionen geworden, obgleich Zone 1 noch immer die größte Konzentration industrieller Unternehmen aufweist. Trotz weiterhin fehlender Human- und Kapitalressourcen kann auch Zone 3 durch steigende Beschäftigungszahlen im industriellen Gewerbe von der fortschreitenden Dezentralisierung profitieren (SAJARATTANOCHOTE / POON 2009; PANSUWAN / ROURAY 2011).



Obgleich immer noch große räumliche Disparitäten bestehen, können die Bemühungen der thailändischen Regierung als positiv gewertet werden, da die Verbesserungen der Infrastruktur im ganzen Land auch die Anbindung entlegener Gebiete verbessert hat und so den Grundstein gelegt hat, die räumlichen Disparitäten zwischen den Zentren und der Peripherie abzubauen.

Abb. 11: Nord-Süd Entwicklungsachse National Route 1 (KELLY 2011)

Literaturverzeichnis

- BAKER, C. / PHONGPAICHTI, P. (2009): A history of Thailand. Second Edition. Cambridge University Press. Melbourne.
- BOARD OF INVESTMENT (2011): BOI Policies. Im Internet: http://www.boi.go.th/english/about/boi_policies.asp (letzter Zugriff: 01/05/2011).
- BUSINESS INFORMATION CENTRE (2011): BOI Investment Promotion Zones. Im Internet: <http://bic.thaiembassy.sg/node/51> (letzter Zugriff: 01/05/2011).
- GABLER WIRTSCHAFTSLEXIKON (2011): Stichwort: Industriepark. Im Internet: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/10954/industriepark-v6.html> (letzter Zugriff: 01/05/2011).
- INDUSTRIAL ESTATE AUTHORITY OF THAILAND (2011): About IEAT. Im Internet: http://www.ieat.go.th/ieat/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=103&lang=en (letzter Zugriff: 01/05/2011).
- KITTIPRAPAS, S. (1999): Regional Development in Thailand: Divergence and Recent Deconcentration. Washington.
- MAPCRUZIN (2011): Free GIS Shapefiles, Software, Resources and Geography Maps. Im Internet: <http://www.mapcruzin.com/free-thailand-maps.htm> (letzter Zugriff: 01/05/2011)
- KULKE, E. (2008): Wirtschaftsgeographie. 3. Aufl., Paderborn.
- PANSUWAN, A. / ROURAY, J. (2011): Policies and pattern of industrial development in Thailand. In: *GeoJournal* 76. S. 25-46.
- ROONEY, D. F. (2008): Ancient Sukhothai. Thailand's Cultural Heritage. River Books. Bangkok.
- SAJARATTANOCHOTE, S. / POON, J. P. H. (2009): Multinationals, Geographical Spillovers and Regional Development in Thailand. *Regional Studies*, 43: 3, S. 479-494.
- SHATKIN, S. (2004): Globalization and Local Leadership: Growth, Power and Politics in Thailand's Eastern Seaboard. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28,1, S.11-26.
- TEAKDOOR (2011): Sukhothai Historical Park Map. Im Internet: http://teakdoor.com/maps/sukhothai_historical_park_map.jpg (letzter Zugriff: 01/05/2011).
- WORACHETWARARAT, C. (2001): Ayutthaya. Bangkok.
- WORLD HERITAGE (2011): Sukhothai Historical Park – Historical Background. Im Internet: <http://www.su.ac.th/sukhothai/> (letzter Zugriff: 01/05/2011).

25. Februar 2011:

Merkmale ländlicher Räume und landwirtschaftlicher Produktion & Energieversorgung und Gewinnung von Bodenschätzen in Thailand

PHILIPPE RUFIN / DENNIS FUNKE

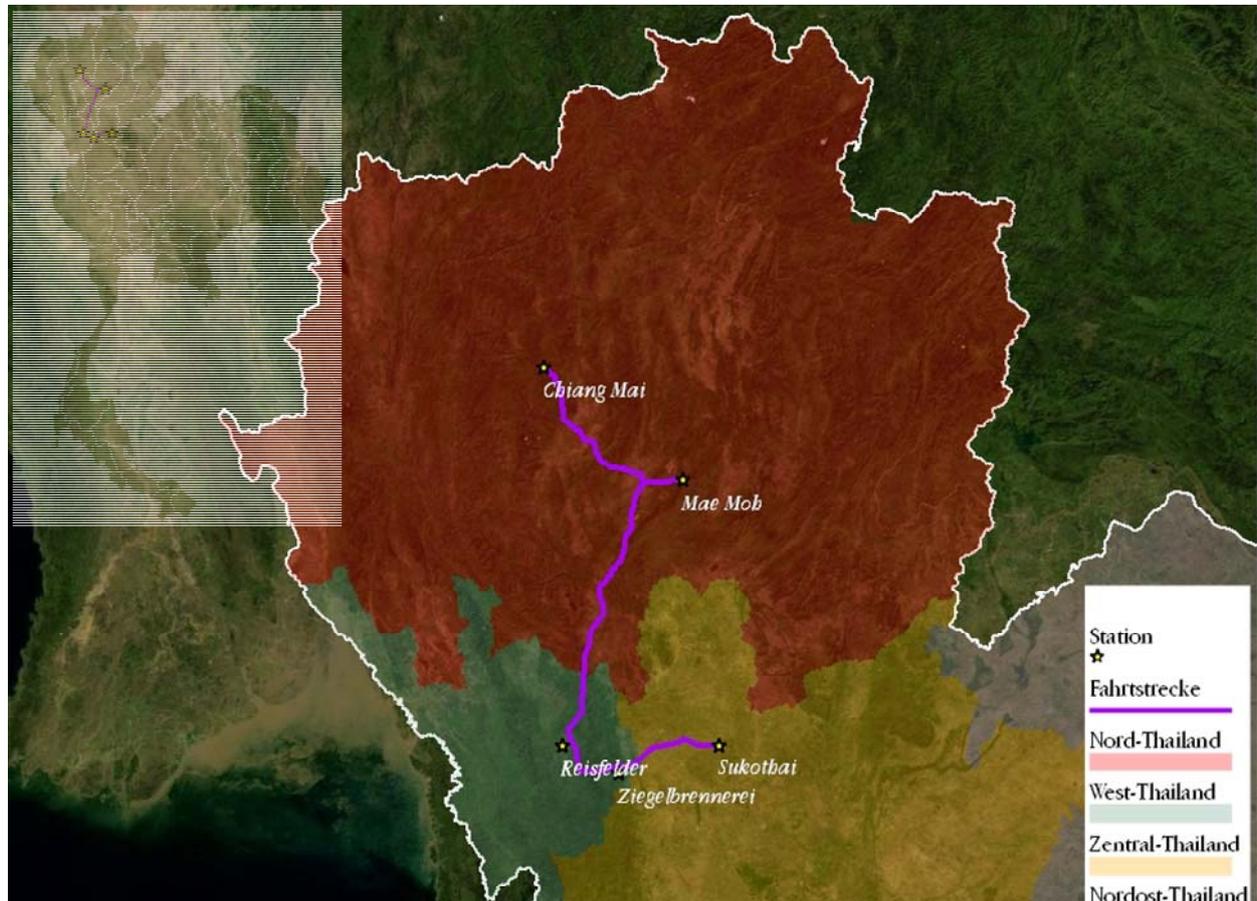


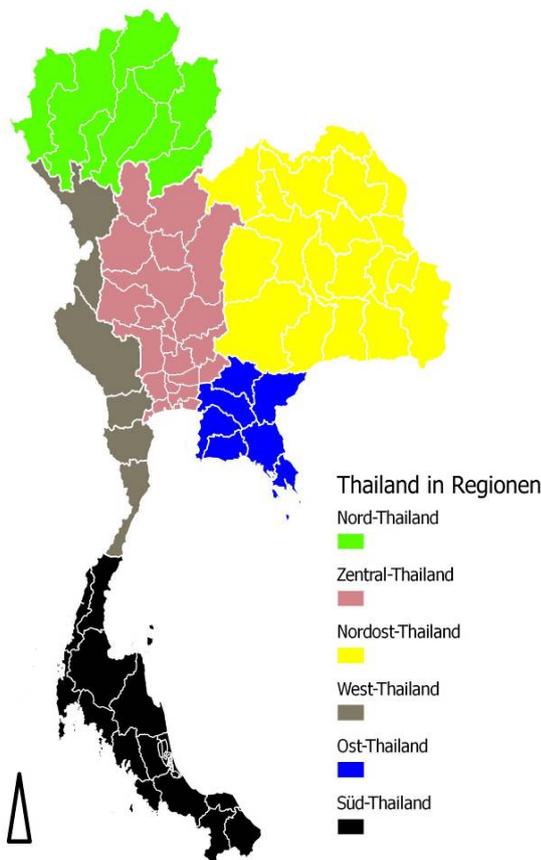
Abb 1: Fahrtstrecke der Exkursionsgruppe und Tagesstationen (RUFIN / FUNKE 2011)

Stationen des Tages

- Abfahrt in Sukothai
- Themenblock Ländliche Räume:
 - ländliche Industrie: Besuch einer Ziegelbrennerei
 - Agrarproduktion: Besichtigung einer Bewässerungsanlage für Reisfelder
- Themenblock Energieversorgung / Braunkohletagebau Mae Moh
 - Informationsveranstaltung der Betreiber
 - Rundfahrt über das Gelände mit Aussicht auf die Fördergrube
 - Besuch des Informationszentrums
 - Diskussionsrunde in der Gruppe
- Ankunft in Chiang Mai

Ein Vergleich der physisch-geographischen Charakteristika Zentral- und Nordthailands und deren Einfluss auf die landwirtschaftliche Produktion

Schon im Königreich der *Sukothai* zeigte sich die Relevanz des Naturraumes in Bezug auf die Landwirtschaft. Letztendlich führten unter anderem die vergleichsweise ungünstigen Bedingungen für den Anbau in diesem Territorium dazu, dass das Königreich *Sukothai* seine politische Macht nicht aufrechterhalten konnte (DEPARTMENT OF PROVINCIAL ADMINISTRATION 2001a). Im südlicher gelegenen Reich *Ayutthaya* hingegen brachten die fruchtbaren Böden eine vergleichsweise hohe Produktivität sowie ausgeprägte landwirtschaftliche Produktions- und Handelsaktivitäten hervor und ermöglichten die Stärkung und Expansion des Königreiches (DEPARTMENT OF PROVINCIAL ADMINISTRATION 2001b). Noch heute sind naturräumliche Gegebenheiten Determinanten für wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung kleinräumiger Areale in Thailand. Insbesondere zwischen dem zentral gelegenen Schwemmland und dem morphologisch heterogeneren Norden zeigen sich Unterschiede in der geophysikalischen Beschaffenheit, welche damals wie heute die Entwicklung der Gebiete gravierend beeinflussen.



Um diese Unterschiede aufzuzeigen, sollen die beiden durchquerten Regionen Zentral- und Nordthailand (siehe Abb. 2) miteinander verglichen werden. Nach einer kurzen Einführung in die historische Entwicklung der nationalen Landwirtschaft im 20. Jahrhundert werden die untersuchten Regionen zunächst vorgestellt. Danach wird der Fokus auf die geophysikalischen Unterschiede zwischen den Regionen mit potenzieller Einflussnahme auf die agrarische Produktion gerichtet. Hier wird nach den Kategorien Geomorphologie, Hydrologie und Klimatologie unterteilt. An dieser Stelle soll erwähnt sein, dass nur ein Teil der tatsächlich stattfindenden Kausalitäten angesprochen werden kann. Die Auswahl der behandelten Themen konzentriert sich auf die während der Exkursion beobachteten und besprochenen Phänomene. Faktoren ethnologischen und demographischen Ursprunges, sowie zahlreiche weitere naturräumliche Gegebenheiten werden trotz ihrer engen Verflechtungen mit landwirtschaftlicher Produktion in dieser Arbeit nur stellenweise behandelt, wodurch nicht suggeriert werden soll, dass diese von geringerer Relevanz sind. Abschließend soll im Fazit eine Zusammenfassung und Bewertung der in dieser Arbeit aufgegriffenen Zusammenhänge vorgenommen werden.

Abb. 2: Thailands Regionen nach dem 6-Regionen System (RUFIN 2011)

Zusätzlich finden sich an einigen Stellen im Text grundlegende Erläuterungen und weiterführende Ergänzungen (in Exkursen), welche für das Verständnis der Fachtermini im Text essentiell sind bzw. den Leser über die Thematik hinaus informieren sollen. Die hier untersuchten Gebietsgrenzen basieren auf dem 1978 vom *National Geographic Committee* entwickelten 6-Regionen System (vgl. Abb. 2), welches im Kontext dieser Arbeit eine treffendere Differenzierung der beiden untersuchten Regionen aufweist, als das oftmals in der Administration verwendete 4-Regionen System.

Die Entwicklung von Thailands Agrarwirtschaft

Die landwirtschaftliche Produktion hat einen erheblichen Beitrag zum ökonomischen Aufschwung Thailands der letzten Dekaden geleistet. Heute ein globaler Hauptexporteur von Reis, durchlebte Thailand im Verlauf des 20. Jahrhunderts einen sukzessiven Wandel im landwirtschaftlichen Produktionssystem. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde extensive Landwirtschaft betrieben, wodurch die steigende Nachfrage nach Lebensmitteln gedeckt werden konnte. Ein Großteil der landwirtschaftlich nutzbaren Fläche war in dieser Periode noch nicht unter Verwendung, weshalb durch die stete räumliche Expansion der Anbaugebiete ein Mehrertrag erzielt werden konnte, welcher den wachsenden Bedarf kompensierte. Die damals angewandten Anbaupraktiken (vgl. Exkurs II) waren von vergleichsweise geringer Produktivität und sehr stark von den jahresklimatischen und morphologischen Bedingungen (vgl. Exkurs I) abhängig. Der Anteil von Flächen mit agrarischer Landnutzung, welcher sich zwischen 1950 und 1980 verdoppelte (FEDERAL RESEARCH DIVISION OF THE LIBRARY OF CONGRESS 1987), erreichte gegen Ende des 20. Jahrhunderts seine Wachstumsgrenzen. Im Zuge des rasanten Bevölkerungswachstums musste demnach das Produktionssystem angepasst werden, um die nationale Nachfrage zu befriedigen. In den 1960er Jahren fanden technische Fortschritte aus der landwirtschaftlichen Forschung Einzug in die Agrarbetriebe: Die *grüne Revolution* brachte die Markteinführung von Maschinen, Pestiziden und Chemikalien und verstärkte damit die Effizienz und Produktivität des Anbaus von Agrarprodukten (KHUSH 1999). Diese Innovationen bildeten die Grundlage für eine Umstellung von einer extensiven hin zu einer intensiven Landwirtschaft. Ohne weitere Kapazitäten der Expansion agrarisch nutzbarer Flächen konnten so Ertragssteigerungen realisiert werden (POUPON 2007).

Thailands ökonomischer Aufschwung seit den 1970/1980er Jahren ist zu einem großen Teil auf das stete Wachstum des landwirtschaftlichen Sektors zurückzuführen (FEDERAL RESEARCH DIVISION OF THE LIBRARY OF CONGRESS 1987). Die Integration in den globalen Handel basierte auf dem Überschuss aus der landwirtschaftlichen Produktion, welche den Export von Agrarprodukten, insbesondere Reis, ermöglichten. Im Jahr 1975 exportierte Thailand insgesamt ca. 900.000t Reis, 2002 lag die Exportmenge bei rund 7.2 Mio. t (THAI RICE EXPORTERS ASSOCIATION 2009). Der relative Anteil von Agrargütern am Export liegt heute bei etwa 10% – Reis stellt mit einem Anteil von 3% am Export den größten Anteil der Agrargüter (BUTEK 2011). Der vergleichsweise geringe relative Anteil von Agrarprodukten am Gesamtexportvolumen ist auf das immense Exportvolumen der Industrieproduktionsgüter, insbesondere von Elektronik- und EDV-Erzeugnissen sowie Kraftfahrzeugen, zurückzuführen.

Exkurs I: Typen der Morphologie Nordthailands (BUDDEE 1985)

lowlands: Regionen mit einer Höhenlage unter 300m über NN bestehen vorwiegend aus alluvialen Terrassen und Schwemmland. Die Beschaffenheit der Böden führt zu einer erhöhten Fruchtbarkeit. Diese Ebenen befinden sich sowohl im unteren Nord- als auch in Zentralthailand.

uplands: Beschreiben die Terrassen aus älteren alluvialen Sedimenten in Höhenlagen zwischen 300 und 500m über NN. Die Böden sind relativ unfruchtbar, da der Anteil organischer Stoffe unter 2% liegt und die Basensättigung unterdurchschnittlich ausfällt. Bei pH-Werten zwischen 5,0 bis 6,5 fallen diese Böden in die Kategorien „sandiger Lehm“ bzw. „lehmiger Sand“ und gelten als sauer.

highlands: In Höhen zwischen 500 und 2.590m über NN befinden sich vorwiegend Lehm- und Tonböden. Prägnant für diese morphologische Einheit sind extrem unterschiedliche Relieferungen von Plateaus hin zu steilen Hängen bestehend aus Schiefer, Granit sowie Kalk- und Sandstein.

Strukturelle Merkmale Nordthailands

Die nördlichste Region Thailands, angrenzend an Myanmar und Laos, besteht aus 17 administrativen Einheiten, den *Changwat* (Provinzen), und kann in zwei größere Einheiten unterteilt werden: oberes und unteres Nordthailand. Dabei gilt das obere Nordthailand als die Region, welche die wichtigsten natürlichen Ressourcen des Landes reguliert. Dort befinden sich die Quellen der vier Zuflüsse des Chao Phraya und ein bedeutender Teil der nationalen Forst- bzw. Waldbestände (PANOMTARINICHIGUL

2006). Zudem ist der äußerste Norden kulturell und ethnologisch in mehrfacher Hinsicht von Relevanz für den Rest des Landes. Mehr als 20 verschiedene Bergvölker sind in den *highlands* aufzufinden. Dabei handelt es sich einerseits um indigene Völker, andererseits um aus dem benachbarten Ausland immigrierte Populationen (CHULASAI 2005). Diese sind oftmals auf Grund politischen, ökonomischen oder sozialen Drucks zwangsmigrierte Einwanderer, welche sich in Thailand illegal aufhalten.

Die landwirtschaftliche Produktion ist im Norden Thailands, gefolgt vom Dienstleistungs- und Einzelhandelssektor, der wichtigste Wirtschaftszweig. Von den 8,7 Mio. Bewohnern der Region sind 3,8 Mio. im primären Sektor beschäftigt und ca. 23% der Fläche werden landwirtschaftlich genutzt (PANOMTARINICHIGUL 2006). Der untere Norden ist in seinen wirtschaftlichen und sozialen Eigenschaften homogener und ähnelt in seinen naturräumlichen und soziodemographischen Gegebenheiten eher Zentralthailand. Seit einigen Dekaden prägt die Region eine Spannung zwischen ökonomischer Entwicklung und Integration in die nationale Marktwirtschaft sowie dem Erhalt bzw. dem Schutz der natürlichen Ressourcen, respektive der Waldbestände in Nordthailand (PUGINIER 2002).

Strukturelle Merkmale Zentralthailands

In der gängigen Literatur wird diese Region oftmals als „*thailand's ricebowl*“ (MACRAE 2006) bezeichnet. Rein morphologisch betrachtet ist diese Region vergleichsweise homogen. Das durchweg extrem flache Schwemmland wird von den Zuflüssen des Chao Phraya mit Wasser versorgt und stellt somit eine hervorragende Grundlage für den Reisanbau dar (USGS 2008). Es ist der wichtigste Versorger der Metropolregion Bangkok, welche ebenfalls zur Region gezählt wird. Gerade deshalb verfügt Zentralthailand statistisch über das höchste Pro-Kopf-Einkommen des Landes, wobei die Differenz zwischen sozioökonomischen Indikatoren in urbanen und ländlichen Gebieten immens ist. Zentralthailand kann auf Grund der seit Anfang der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gestiegenen landwirtschaftlichen Produktivität als Motor der Entwicklung und Basis der globalen Handelsaktivitäten betrachtet werden; ein Großteil der für den Export bestimmten Reismengen werden hier angebaut und noch heute sind die günstigen Anbaubedingungen und die relative Nähe zu den nationalen Exporthäfen entwicklungs-fördernd (MACRAE 2006).

Exkurs II: Anbaupraktiken in Thailand (BUDDEE 1985; POUPON 2007)

Regenfeldbau: Die in der Monsunzeit extrem hohen Niederschlagsmengen werden genutzt, um Felder zu bewässern bzw. für den Reisanbau zu fluten. Zusätzliche Bewässerung ist nicht oder nur eingeschränkt möglich, sodass ein Anbau während der Trockenzeit nicht möglich ist. Jährlich können nicht mehr als zwei Ernten erzielt werden.

Bewässerungsfeldbau: Die für die anzubauende Kultur unzureichenden Niederschlagsmengen werden durch künstliche Bewässerungssysteme um die notwendigen Wasserquantitäten ergänzt. Ganzjährige Kultivierung ist möglich und hohe Ernteerträge werden erzielt, wodurch Überschüsse für den Export produziert werden können.

Brandrodungswanderfeldbau: Eine traditionelle Anbaumethode, die in Thailand, Laos und vielen anderen südostasiatischen Staaten mittlerweile gesetzlich verboten ist. Bewaldete Flächen in bergigen Regionen werden gerodet, abgebrannt und für den Anbau von Dauerkulturen genutzt. Diese Anbaumethode kann für einen Zeitraum von ein bis zwei Jahren auf einer Fläche fortgesetzt werden, bevor sie zur Regeneration für mehrere Jahre brach liegt. In diesem Zeitraum werden alternative Flächen auf die gleiche Art und Weise genutzt. Dieser Feldbau dient ausschließlich dem Anbau zur Subsistenz.

Plantagenwirtschaft: Bezeichnet den großflächigen Anbau von Monokulturen, oftmals durch Großbetriebe. In Thailand werden Produkte wie Kautschuk, Palmöl oder Teakholz vorwiegend für den Export auf Plantagen angebaut.

Geomorphologie und Landwirtschaft in Nord- und Zentralthailand

In diesem Abschnitt sollen Charakteristika des Reliefs und der Bodenbeschaffenheit zusammengefasst und deren Einfluss auf die Produktpalette, die Quantität der Erträge und deren Absatzmarkt sowie die angewandten Anbaupraktiken dargestellt werden.

Etwa 150km nördlich der Metropolregion Bangkok erschließt sich dem Besucher die Bedeutung der Definition „*thailand's ricebowl*“. Entlang der Bundesstraße 11 sind die satt-grünen Reisfelder landschaftlich dominant. Das Relief ermöglicht einen ganzjährigen Bewässerungsfeldbau, mit dem bis zu drei Ernten getätigt werden können (ONWRCT 2003). Ein komplexes Netzwerk aus Bewässerungsgräben, welches schon zu Zeiten der Königreiche *Sukothai* und *Ayutthaya* existierte, umgibt die feinparzellierten Felder. Diese Gräben führen ganzjährig Wasser. Während der Trockenzeit werden Wasservorräte aus den nördlicher gelegenen Staubecken freigesetzt und zur Bewässerung genutzt. Kleinere Höhenunterschiede zwischen Gräben und Feldern bzw. das Überbrücken von Deichen werden mittels Pumpen realisiert. Diese werden mit den für Südostasien typischen Motoren (siehe Abb. 3) angetrieben.

Exkurs III: Thailändische Traktoren mit Allzweckmotor

Auf Grund ihrer simplen Konstruktionsweise sind diese Traktoren durch Multifunktionalität gekennzeichnet. Sie können durch die Kombination verschiedener Elemente zum Pflügen der Reisfelder oder zur Be- und Entwässerung (siehe Abb. 3) eingesetzt werden. Für den Antrieb auf Land genügt ein kleiner Anhänger, auf welchem der Fahrer und zu transportierende Güter untergebracht werden können. Die relativ kleine Investition von ca. 35.000 Baht (ca. 800 Euro) und die vielseitige Funktionalität dieser Maschinen führen zur ubiquitären Präsenz dieses Hilfsmittels in den ländlichen Gebieten Thailands (PATZWALDT 2007)



Abb. 3: Universalmotor beim Einsatz als Pumpe (KULKE / SUWALA 2011)



Der Bewässerungsfeldbau in Nordthailand konzentriert sich auf die an Zentralthailand angrenzenden *lowlands*, sowie die flachen Täler in Höhenlagen von über 500m (siehe Abb. 4), wo häufig Sprinkleranlagen genutzt werden (PUGINIER 2002). Das reliefierte Terrain mit leichten bis steilen Hangneigungen eignet sich hingegen für den Anbau von Dauerkulturen, insbesondere für Obstbäume. In den *highlands* ist eine vermehrte Nutzung von Hangflächen für exportorientierte Monokulturen wie Teak und Ölpalmen zu beobachten.

Abb. 4: Bewässerungsfeldbau in den *highlands* (KULKE / SUWALA 2011)

Durch den aus positiven Wanderungssalden resultierendem Druck auf die Versorgungsinfrastruktur des Nordens wird ein wachsender Anteil von Flächen mit zunehmender Intensität für Subsistenz-Landwirtschaft genutzt (PANOMTARINICHIGUL 2006). Traditionelle Anbaumethoden, insbesondere der Brandrodungswanderfeldbau, bilden somit einen weiteren Bestandteil des nördlichen Agrarwesens. Die auf Grund ihrer ökologischen Konsequenzen als illegal deklarierte Anbaupraktik wird in den abgelegeneren Gebieten Thailands sowie Laos angewandt (SHIBATA / YAMAMOTO 1991; PUGINIER 2002).

Exkurs IV: Mikroindustrien im ländlichen Raum

Neben dem Anbau landwirtschaftlicher Produkte ermöglichen die lehmigen Böden in Zentralthailand auch Aktivitäten ländlicher Industrie. Auf der Wegstrecke etwa 100km nördlich von Sukothai konnte die Exkursionsgruppe eine Ziegelbrennerei besuchen. Diese für Entwicklungsländer typische Mikroindustrie fertigt das Basismaterial für den lokalen Siedlungs- bzw. Häuserbau. Die quasi uneingeschränkte Verfügbarkeit des Rohmaterials Lehm in der Region ermöglicht mit dem ausschließlich für lokale Abnehmer destinierten Vertrieb eine Minimierung der Transportwege bzw. -kosten des schweren Materials. Nachdem der Lehm aus dem Umland angekarrt wurde, wird er mit Wasser versetzt und in einer Maschine in die entsprechende Form gepresst (siehe Abb. 5). Diese noch feuchten Ziegel werden gestapelt und für einige Tage unter einem Dach getrocknet. Das eigentliche Brennen findet über mehrere Tage statt, wobei die Temperatur innerhalb des aufgestapelten Quaders variiert. Die Verwendung des aus der Reisproduktion übriggebliebenen Reisstrohs als Brennmaterial ermöglicht die lange Brenndauer. Durch eine Umschichtung der Steine innerhalb des Quaders kann die Temperatur sukzessive erhöht werden, sodass durch zu starke Temperaturunterschiede verursachte Brüche in den Steinen vermieden werden (BESITZER DER ZIEGELBRENNEREI 2011).

Der BESITZER DER ZIEGELBRENNEREI (2011) gab der Exkursionsgruppe wichtige Informationen zum Betrieb einer solchen Produktionsstätte. Zur Betriebsgründung benötigte der Besitzer das Kapital für die Pressmaschine, welche um 1993 etwa 78.000 Baht (ca. 2.000 Euro) kostete. Diese ist seitdem in Betrieb und stellt neben den drei Angestellten und einem Fahrzeug zum Transport die Grundlage für den Betrieb dar. Ein Ziegelstein, welcher eine Fertigungszeit von etwa zehn bis 15 Tagen hat, wird für etwa 70 Satang (0,70 Baht, ca. 2 Cent) verkauft.

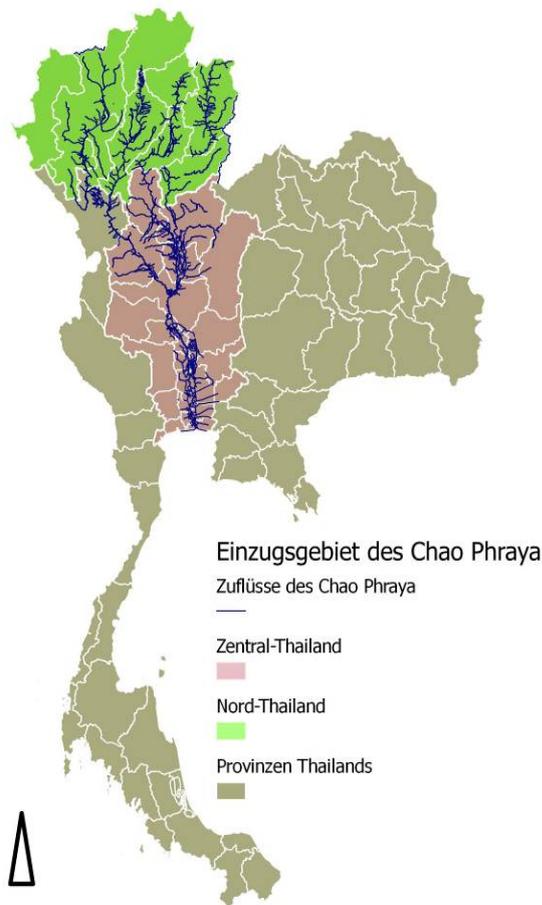


Abb. 5: Maschine zur Pressung der Ziegelrohlinge (KELLY 2011)

Hydrologie und Landwirtschaft Nord- und Zentralthailands

Die Verfügbarkeit von Wasser stellt ein weiteres Hauptelement der landwirtschaftlichen Entwicklung Thailands dar. Die vergleichsweise günstige Hydrologie Thailands ist Grundlage der Diversifikation von Anbauprodukten und ermöglicht den Mehrfachanbau. Seit dem Wandel von extensiver hin zu intensiver landwirtschaftlicher Produktion steigt auch der Bedarf nach Wasser – es kommt zunehmend zu Knappheiten. Das Management, die Verteilung, die Sicherung ausreichender Quantitäten wie auch der Qualität von Wasser stellen eine große Aufgabe in der nationalen Politik dar. Die in dieser Arbeit untersuchten Regionen teilen sich die Quellen dieser Ressource, sowie das Einzugsgebiet derselben Flussläufe (siehe Abb. 6).

Die vier großen Zuflüsse des Chao Phraya, welcher die Lebensader der Anbaugelände in Zentralthailand darstellt, haben ihren Ursprung in Nordthailand. Die Zuflüsse heißen Ping, Wang, Yom und Nan und bilden paarweise die nächstgrößeren Flüsse Ping River (aus Ping und Wang) und Nan River (aus Yom und Nan), welche bei Nakhon Sawan in Zentralthailand ineinander münden und den Chao Phraya bilden. Dieser verläuft etwa 370km südwärts und mündet in den Golf von Thailand. Historisch ist der Fluss als Nord-Süd-Transportachse relevant, über ihn wurden Baumaterialien wie Baumstämme und Nahrungsmittel in das Ballungszentrum Bangkok geflößt. Ebenso stellen der Fluss und insbesondere auch die vier Zuflüsse, welche ein dicht gespanntes Netz von Bewässerungskanälen ermöglichen, die Grundlage für die ertragreiche Agrikultur des Landes dar (USGS 2008).



Das Chao Phraya Reservoir ist das wichtigste hydrologische Element des Landes, es bedeckt etwa 30% der Gesamtfläche Thailands und beheimatet etwa 40% der Bevölkerung. Es stellt ebenfalls die ökonomisch relevanteste Untereinheit Thailands dar (ONWRCT 2003), denn es versorgt nicht nur das Wirtschaftszentrum des Nordens Chiang Mai, sondern auch das ökonomisch wichtigste Gebiet des Landes: die Metropolregion Bangkok. Zwischen den Regionen lassen sich Charakteristika der hydrologischen Gegebenheiten ausmachen, welche mit unterschiedlichen Problemen behaftet sind.

Abb. 6: Zuflüsse des Chao Phraya (RUFIN 2011)

Der Norden des Landes verfügt zwar in großem Maße über Wasser, dennoch entstehen vermehrt Konflikte, deren Ursachen oft in mangelhafter Verfügbarkeit oder ungerechter Verteilung dieser Ressource liegen (BANGKOK POST 2010). So entstehen in Nordthailand Spannungen zwischen Farmern in den *highlands* und jenen in den *lowlands*. Letztere sehen die Ursachen für Wasserknappheit oft im Abholzen von Waldbeständen der *highland*-Gebiete. Ebenso kann der besonders in der Trockenzeit auftretende Mangel an Wasser auch auf die veränderte Nachfrage zurückgeführt werden. Mit dem Wandel von Produktionszyklen in der Landwirtschaft hin zu einer ganzjährigen Produktion verändert sich auch der Bedarf an Wasser (PUGINIER 2002). Zudem führen erhöhte Erntefrequenzen und ganzjährige intensive Produktion in Zentralthailand zu Konflikten. Doch auch hier zeigt sich, dass ein intensiver Anbau von *cash crops* (ausschließlich für den Verkauf oder Export angebaute Kulturen) wie Reis oder Soja in der Trockenzeit schnell die hydrologischen Grenzen aufzeigt. Heute werden in der Region vermehrt Umstrukturierungsmaßnahmen ergriffen, welche zu einer gerechteren Verteilung unter den ansässigen Bauern führen soll, sodass jährlich mehrere Ernten möglich sind und nachhaltiger Anbau in der Trockenzeit stattfinden kann (BANGKOK POST 2010).

Das auf Abbildung 7 erkennbare Kanalsystem ist das Ergebnis einer solchen Landkonsolidierung, welche nach dem Bau des *Kwai Noi* Staudammes im Distrikt Wat Bot innerhalb der Provinz Phitsanulok vorgenommen wurde bzw. wird. Dies ist kein Einzelfall: Der Staudammbau hat in Thailand Tradition. Seit 1950 wurden innerhalb des Chao Phraya Reservoirs etwa 3.000 Staudämme errichtet (ONWRCT 2003). Ihr Bau dient diversen Zwecken: Zunächst sollen die überschüssigen Wassermassen der Monsunzeit aufgefangen werden, um die häufig auftretenden Überflutungen im flachen Terrain und damit Ernte- oder Gebäudeschäden zu vermeiden. Das zurückgehaltene Wasser wird in der Trockenzeit von



Abb. 7: Bewässerungskanäle in Zentralthailand (BANGKOK POST 2010)

Oktober bis Mai zur Bewässerung der Felder eingesetzt. Daneben liefern Staudämme einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgung Thailands. Nebeneffekte wie die Herausbildung von Fischerei können in der näheren Umgebung eines Staudammes beobachtet werden, und führen zu einer Umstrukturierung in den regional praktizierten landwirtschaftlichen Aktivitäten (POUPON 2007).

Verhältnis von Klimatologie und Landwirtschaft in Nord- und Zentralthailand

Nach der Klassifikation von KÖPPEN ist in Thailand neben tropischen Savannenklimate in einigen Teilen Nord-, Zentral- und Südthailands das tropische Monsunklima vorherrschend (KHEDARI ET AL. 2002). Durch die Bewegung der innertropischen Konvergenzzone (ITCZ) sind zwei Luftströmungen von klimatischer Relevanz: der Nordost- und der Südwestmonsun. Diese bringen eine Einteilung der jährlichen klimatischen Schwankungen in Jahreszeiten mit sich, welche hauptsächlich nach den Niederschlagsmengen vorgenommen wird (vgl. Exkurs V). Die Jahresmitteltemperaturen sowie die monatlichen Niederschlagsmengen variieren unter dem Einfluss von Höhenlage und Entfernung zum Äquator. Im Hinblick auf die landwirtschaftliche Produktion hebt sich Nordthailand auf Grund einer höheren Temperaturamplitude vom Rest des Landes ab. Abbildung 8 zeigt die räumliche Varianz in den jährlichen Intervallen der Tagesmitteltemperaturen. Hierbei ist die Region Nordthailand (und Teile Nordostthailands) vom Rest des Landes abzugrenzen. Temperaturschwankungen sind hier deutlich ausgeprägter als im Zentrum bzw. im Süden des Landes. Dies ermöglichte eine Diversifizierung der angebauten Kulturen. Insbesondere Früchte aus temperierten Klimaten wurden in den *highlands* eingeführt und unter diesen klimatischen Bedingungen erfolgreich angebaut. So wurde eine Reihe von Steinfrüchten wie etwa Kirschen, Pflaumen oder Pfirsiche, aber auch verschiedene Sorten von Äpfeln angeflanzt (VORAURAI 1978). Auf Grund des generell steigenden Bedarfs nach Früchten von laubwerfenden Obstbäumen in tropischen Ländern sind die Ernten hauptsächlich für den nationalen Markt gedacht. Die Ernten werden über Dritthändler weiter vertrieben oder direkt an Touristen verkauft, welche die Region besuchen (SUBHADRABANDHU 1999). Den Bewohnern der Region, insbesondere den indigenen Bergvölkern bietet der Anbau dieser Dauerkulturen eine stabile Einkommensquelle. Ebenso soll durch den Anbau dieser Dauerkulturen das Praktizieren verbotener Anbaumethoden (z.B. der Brandrodungswanderfeldbau) eingeschränkt werden. Der Anbau von Obst in Zentralthailand beschränkt sich auf Grund der vergleichsweise hohen Temperaturen auf exotische Früchte wie Ananas oder Mango, welche in tropischen Klimaten beheimatet sind.

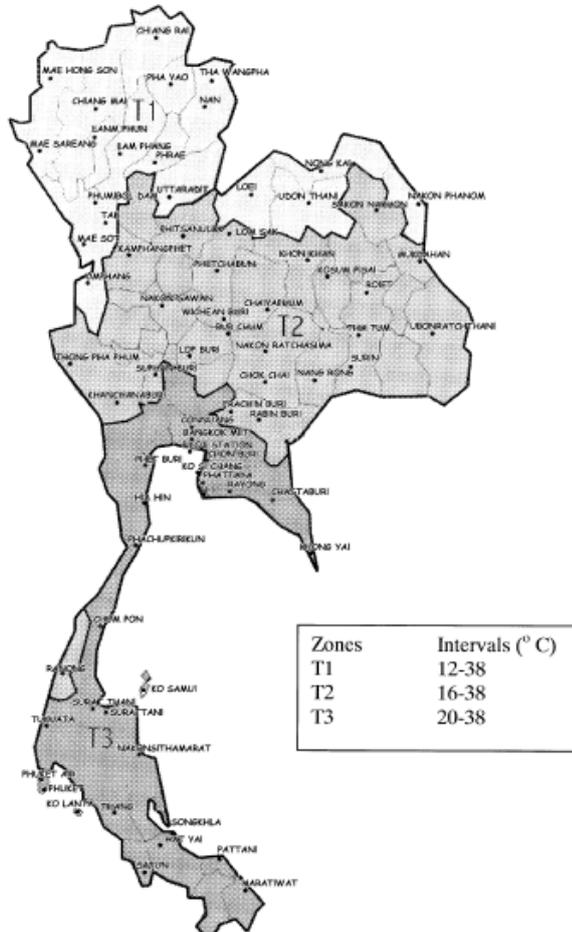


Abb. 8: Räumliche Gliederung Thailands nach Temperaturintervallen (KHEDARI ET AL. 2002)

Exkurs V: Thailands Jahreszeiten (KHEDARI ET AL. 2002; WEISCHET / ENDLICHER 2008)

feuchte Saison: Die Periode zwischen Mai und Oktober, in der der Südwestmonsun extrem hohe Niederschlagsmengen erzeugt, deren Maxima im August und September liegen.

kühle Saison: Der Winter mit vergleichsweise niedrigen Temperaturen hält von Oktober bis Februar an. Die Niederschlagsmengen sind gering, insbesondere in den nördlichen Teilen Thailands.

heiße trockene Saison: Zwischen Februar und Mai liegt die Trockenzeit, in der Niederschläge rar sind. Die heißeste Zeit fällt auf den April.

Fazit

Die betrachteten geophysikalischen Faktoren decken natürlich nicht die ganze Bandbreite der tatsächlich vorliegenden Verkettungen von Naturraum und Landwirtschaft ab. Dennoch soll der Text einen Ansatz liefern, der die Vielschichtigkeit dieser Wirkungsgefüge untermalt und aufzeigt, inwiefern das ökonomisch prosperierende Thailand regional bedingte Ungleichgewichte im Agrarsektor aufweist. Zusammenfassend sollen an dieser Stelle einige Aspekte festgehalten werden: Die Morphologie im Norden zwingt die Bewohner dazu, die Auswahl der Anbaupraktiken und zu kultivierenden Produkte auf die Beschaffenheit der verfügbaren Flächen auszurichten. Das komplexe Terrain mindert ebenfalls die Absatzmöglichkeiten; ein Großteil des Anbaus wird als Subsistenzwirtschaft betrieben. Die Bewässerung der Felder außerhalb von Tälern ist durch das komplexe Relief eine technische und infrastrukturelle Herausforderung und oft mit hohem Aufwand verbunden. Die schlechten Beziehungen zu den nördlich angrenzenden Ländern Laos und Myanmar wirken sich handelshemmend aus, so dass für die Bewohner Nordthailands keine zusätzlichen Absatzmöglichkeiten existieren. Klimatische Besonderheiten der höher gelegenen Ackerflächen werden als Standortvorteil genutzt, welcher eine Diversifizierung der Anbauprodukte realisierbar macht.

Die geomorphologischen und klimatischen Bedingungen in der südlichen Region sind weitaus günstiger für eine exportorientierte Agrarproduktion. Die relative Nähe zum nationalen Wirtschafts- und Handelspol Bangkok begünstigt den internationalen Vertrieb der Güter zusätzlich. Die gute hydrologische Bilanz und ein systematisch angelegtes Bewässerungsnetz ebnen den Weg für einen ganzjährigen Anbau.

Energieversorgung und Gewinnung von Bodenschätzen in Thailand am Beispiel des Braunkohletagebaus Mae Moh

Der zweite Teil des Tagesthemas stand unter dem Zeichen der Gewinnung von Bodenschätzen und der Energieversorgung in Thailand. Konzentriert wurde sich hierbei auf die Förderung von Braunkohle im Tagebau und der anschließenden Energiegewinnung im angrenzenden Kraftwerk von Mae Moh in der Provinz Lampang. Dieser Komplex aus Förderanlagen und mehreren Kraftwerksblöcken ist das größte Braunkohlekraftwerk in Thailand und besitzt eine große Bedeutung für die Elektrizitätsbedarfsdeckung sowohl des Nordosten von Thailand als auch des ganzen Landes. Im folgenden Bericht wird neben der deskriptiven Darlegung der Fakten und Informationen zu diesem Energieförderungsprojekt die Frage erörtert, in wie weit die Förderung von Braunkohle in dieser Region als Faktor zur regionalen Entwicklung beigetragen hat.

Neben der Sicherstellung der Elektrizitätsversorgung haben die Braunkohleförderung sowie die Elektrizitätserzeugung hohe Beschäftigungseffekte innerhalb der Region Lampang. Dennoch ergaben sich durch den Bau der Anlage sowie der sukzessiven Erweiterung des Tagebaus und des Kraftwerks sowohl starke Probleme in ökologischer Hinsicht, als auch für die soziale und gesundheitliche Situation der Bevölkerung, so dass sich positive und negative Aspekte des Kombinat gegenüber stehen.

Der Bericht beginnt mit einer allgemeinen thematischen Einführung zur Energiesituation in Thailand. Gemäß dem Schwerpunkt des Tagesthemas liegt das Augenmerk auf der Braunkohle als Energieträger. Anschließend widmet sich der Bericht dem Exkursionsziel Mae Moh. Hierbei wird zu Beginn auf die geographische und naturräumliche Lage des Förderbereiches sowie auf Fakten der Kraftwerksblöcke in Bezug auf seine Kapazitäten sowie seine Elektrizitätsversorgungsfunktion für Thailand eingegangen.

Positive Entwicklungseffekte für die Region werden vor dem Hintergrund der ökologischen, sozialen und gesundheitlichen Probleme erläutert, die mit dem Projekt in Zusammenhang stehen. Unternommene Gegenmaßnahmen zur Modernisierung der Anlage und der Rekultivierung ehemaliger Fördergebiete, um negative Effekte zu lindern und abzubauen, werden im nachgehenden Abschnitt dargelegt. Die vorangegangenen Erkenntnisse und Informationen sollen zum Ende des Berichtes eine Grundlage sein, um die eingangs gestellte Frage zu beantworten, ob Braunkohleförderung und Stromproduktion zur regionalen Entwicklung beigetragen haben.

Energiesituation Thailands

Thailand ist nach Indonesien und Vietnam einer der größten Kohleförderer und -produzenten in Südostasien (SOA). Insgesamt hat sich der Bedarf an Kohle in SOA innerhalb der Periode zwischen 1996 und 2002 von 50 Mio. t auf 80 Mio. t erhöht. Im Gegensatz zum Export der gewonnenen Steinkohle in Indonesien und Vietnam, verwendet Thailand seine geförderte Braunkohle ausschließlich für die inländische Energieproduktion. Allerdings reichen die nationalen Fördermengen nicht aus, um den heimischen Bedarf an Braunkohle zu decken, so dass der Import von Kohle notwendig ist (EWART 2004).

Die nationalen Fördermengen an Braunkohle belaufen sich auf etwa 20 Mio. t pro Jahr – vergleichbar mit der Fördermenge des Tagebaus Welzow-Süd. Fast der gesamte Teil der geförderten Mengen kommt aus dem Tagebau Mae Moh in Lampang. Braunkohle stellt mit knapp 20% einen gewichtigen Anteil an der Elektrizitätsproduktion in Thailand dar. Weitere 72% der Elektrizität werden aus Erdgas, 5% aus Wasserkraft, 2% aus Importstrom, 1,5% aus erneuerbaren Energien und 0,5% aus Öl gewonnen (Stand: 2009) (EGAT 2010). Die Verwendung des erzeugten Stroms teilt sich in den drei Endnutzensektoren wie folgt auf: Ungefähr 46% werden industriell, insbesondere in der Petrochemie-, Stahl- und Zementindustrie verwendet. Der kommerzielle und öffentliche Bereich verbraucht 32% des erzeugten Stroms, während die restlichen 22% auf die privaten Haushalte entfallen (MULUGETA ET AL. 2007). Es ist davon auszugehen, dass auf Grund des Lebensformenwandels und des damit einhergehenden Wachstums des kommerziellen und industriellen Sektors der Bedarf an Elektrizität steigen wird. Thailand besitzt im Vergleich zu seinen Nachbarländern eine hohe Elektrifizierungsrate. Im Jahre 2000 waren knapp 97% der Haushalte in ländlichen Regionen elektrifiziert. Zum Vergleich waren es im Jahre 1970 nur ganze 7%. Illustriert wird die hohe Elektrifizierungsrate auf dem Land durch Stromleitungen entlang der Straßen in den ländlichen Gebieten. Der Elektrizitätsverbrauch im ländlichen Raum beträgt in etwa ein Viertel des Verbrauchs in den Städten (MULUGETA ET AL. 2007).

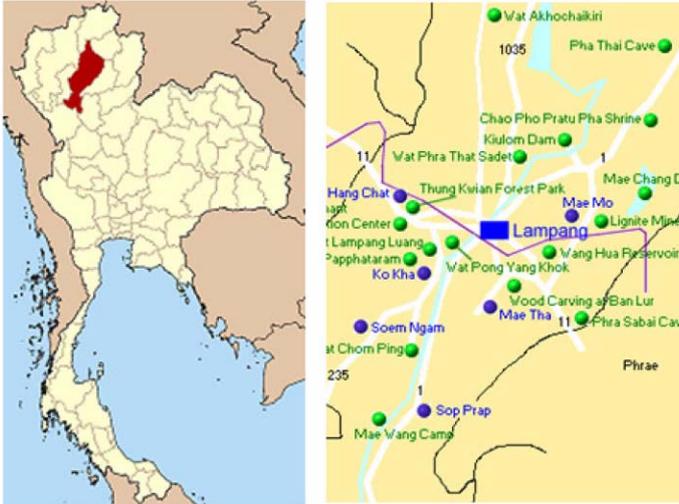
Da Braunkohle für ganz Thailand eine wichtige Quelle der Elektrizität darstellt, jedoch konzentriert in Mae Moh/ Lampang gefördert bzw. in Strom umgesetzt wird, soll in der weiteren Arbeit die Braunkohleförderung und Stromproduktion an diesem Standort im Vordergrund stehen.

Exkurs VI: *Electricity Generating Authority of Thailand (EGAT)*

Das staatliche Unternehmen EGAT ging am 01. Mai 1969 aus drei vormalig staatlichen Stromproduktionsunternehmen hervor. Es ist das größte Stromproduktionsunternehmen des Landes und deckt mit einer jährlichen Produktion von ca. 16.000MW etwa 50% des gesamten Strombedarfs Thailands. Insgesamt beschäftigt EGAT 30.000 Mitarbeiter in 36 Kraftwerken (EGAT 2011a). Neben dem Kraftwerksbau und -betrieb ist EGAT auch für die Errichtung sowie Instandhaltung der Leitungsinfrastruktur verantwortlich.

Neben der EGAT existieren sogenannte IPPs (Independent Power Producers) und SPPs (Small Power Producers), welche Strom produzieren. Dennoch obliegt die Kontrolle des Strommarktes durch das exklusive Distributionsrecht des produzierten Stroms voll und ganz der EGAT. Im Jahre 2006 wurde eine angestrebte Privatisierung des Unternehmens gerichtlich mit der Argumentation verboten, dass dies dem öffentlichen Interesse der Stromversorgungssicherheit entgegenstehen könnte (MULUGETA ET AL. 2007).

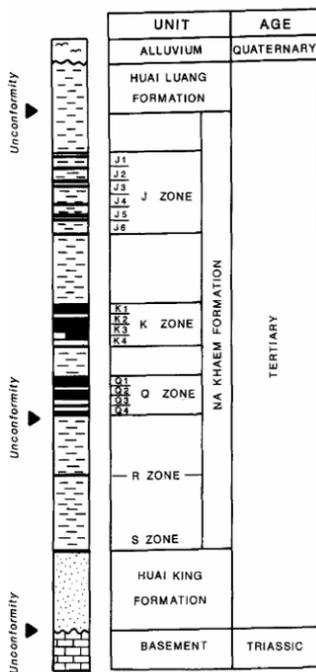
Geographische Lage von Mae Moh



Der Mae Moh Förder- und Kraftwerkskomplex befindet sich im Nordwesten Thailands etwa 650km nördlich von Bangkok sowie 125km südöstlich von Chiang Mai in der Provinz Lampang. Innerhalb der Provinz liegt es etwa 25km östlich der gleichnamigen Provinzhauptstadt Lampang (siehe rechtes Bild der Abbildung 9) (MUNGKORNDIN 1994).

Abb.9: Lage der Region Lampang (rot markiert) in Thailand sowie Lage Mae Mohs in Lampang (ANDREWS 2007)

Naturräumliche Lage und Geologie von Mae Moh



Das Fördergebiet befindet sich in einer intermontanen Beckenlage, welche sich im Zuge der Kollision der asiatischen und indischen Landmasse sowie der damit zusammenhängenden Auffaltungsprozesse herausbildete (vgl. Exkurs VII; WARD 1991). Es weist eine Ausdehnung von 6,5km in Ost-West-Richtung sowie 16km in Nord-Süd-Richtung auf. Mehrere tertiäre Sedimente mit weichem und sandigem Material weisen teilweise eine Mächtigkeit von bis zu 750m auf. Diese Sedimente bestehen hauptsächlich aus Kalkstein, Grauwacke und mehreren Kohleschichten. Stratigraphisch werden die tertiären Sedimente in drei Formationen (siehe Abbildung 10) unterteilt. Die *Huai King*-Formation sowie *Huai Luang*-Formation bilden die unterste bzw. oberste Schicht. Die mittlere *Na Khaem*-Formation stellt die für den Kohlebergbau relevante Schicht dar. Diese enthält fünf Kohleschichten (J, K, Q, R und S), wobei die Schichten J, K und Q die Hauptkohleschichten darstellen, wie in Abbildung 10 illustriert. Die einzelnen Schichten werden durch nichtkohletragende Schichten wiederum in Subzonen unterteilen (WARD 1991).

Abb. 10: Stratigraphie im Mae Moh Kohlebecken (WARD 1991)

Exkurs VII: Prozess der Kohleentstehung (GRUNWALD 2003)

Der Inkohlungsprozess erfolgte im Tertiär, genauer im Miozän (vor 23-5 Mio. Jahren). Abgestorbenes organisches Material erfährt durch die Überlagerung von Sedimenten eine Erhöhung des Drucks und der Temperatur und ist in der Folge dem Prozess der Inkohlung ausgesetzt. Braunkohle ist im Vergleich zur Steinkohle in einer jüngeren Formation (Tertiär) entstanden und durchlief einen kürzeren Inkohlungsprozess, was die Qualitätsunterschiede der beiden Kohlearten erklärt.

Details zu den Fördermengen und dem Kraftwerk

Seit 1954 wird in Mae Moh Braunkohle gefördert und Strom produziert. Insgesamt nimmt die Fläche der Förderung und des Kraftwerks etwa 23.000 Rai bzw. 36,8km² (1km² = 625 Rai) Fläche in Anspruch (EGAT 2011b). Abbildung 11 veranschaulicht das Ausmaß des Fördergebietes. Die Kohleressourcen im Becken von Mae Moh werden auf 628 Mio. t geschätzt. Im Vergleich zu den geschätzten Braunkohle-

levorkommen in der Lausitz – ca. 8.000 Mio. t – ist dies weniger als ein Zehntel. Das Abbauvolumen an Braunkohle in Thailand beträgt jährlich 19,7 Mio. t (würde also für über 60 Jahre reichen) (Stand: 2001), wovon 17,5 Mio. t bzw. 89% auf Mae Moh entfallen (WU 2001).

Das Kraftwerk besteht aus 13 separaten Einheiten bzw. Blöcken, von denen jedoch nur zehn (siehe Abbildung 12) mit einer Gesamtleistung von 2400MW in Betrieb sind (die deutschen Kraftwerke Schwarze Pumpe und Jänschwalde haben eine Leistung von 1600MW bzw. von 3000MW). Diese Leistung deckt 12,6% des Strombedarfs Thailands (SRIVICHIT & SRIVICHIT 2010). 50% des produzierten Stroms in Mae Moh versorgen den Norden Thailands, 30% gehen in den Süden sowie 20% in den Nordosten. Seit Inbetriebnahme im Jahre 1954 erfuhr das Kraftwerk vor allem in den 1980er Jahren Erweiterungen (EGAT 2011b).



Abb. 11 (links): Braunkohlefördergrube in Mae Moh (KELLY 2011)

Abb. 12 (rechts): Kraftwerksblöcke 4-13 in Mae Moh (QUALITZ 2011)

Exkurs VIII: Das Gewichtsverlustmaterial Braunkohle und die Stromproduktion im Braunkohlekraftwerk (vereinfacht)

Die räumlich kombinierte Anlage eines Kraftwerkes und eines Braunkohletagebaus erklärt sich durch die Eigenschaft der Braunkohle, die ihr gesamtes Gewicht bei der Verbrennung verliert. Die entstehenden Transportkosten der Braunkohle zu einem entfernten Verarbeitungs-/Produktionsstandort wären zu hoch, weshalb sich die Kraftwerke in unmittelbarer Nähe zum Tagebau befinden.

Über Förderbänder (in Thailand teilweise per Lastenkipper) gelangt die gemahlene und getrocknete Kohle in die Verbrennungsanlagen. Die dadurch produzierte Wärme erhitzt Wasser, welches verdampft und dadurch Turbinen antreibt. Die Stromerzeugung erfolgt über einen an die angetriebene Turbine angeschlossenen Generator (EGAT 2011b).

Effekte des Kohlebergbaus in der Region

Nunmehr werden die positiven und negativen Effekte des Kohlebergbaus sowie der Stromproduktion in Mae Moh dargelegt. Ziel dieser Ausführungen ist es, aufzuzeigen, in wie weit die Braunkohleförderung in Mae Moh zu positiven Entwicklungsimpulsen geführt hat. Ebenfalls sollen die damit in Verbindung stehenden sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Kosten abgebildet werden.

Positive Effekte

Rohstoffvorkommen allgemein stellen regional einen wichtigen Entwicklungsfaktor dar. Bezüglich Mae Moh hat die Braunkohleförderung und die Stromproduktion nicht nur einen positiven regionalwirtschaftlichen Effekt, sondern stellt auch auf nationaler Ebene einen wichtigen Beitrag zur Energiesicherheit dar. Energiesicherheit wiederum ist eine Grundvoraussetzung für Investitionstätigkeiten im Bereich der industriellen Produktion. Die Gewissheit, Energie in ausreichendem Umfang konstant in einem geographischen Raum zur Verfügung gestellt zu bekommen, ist ein Anreiz für Unternehmen dort zu investieren. Mit dem Braunkohleförderungs- und Stromproduktionsbetrieb gehen ebenfalls Beschäftigungseffekte einher. Im Mae Moh-Komplex sind insgesamt etwa 12.000 Mitarbeiter beschäftigt,

die größtenteils aus der Region stammen. Größter Arbeitgeber ist die EGAT (vgl. Exkurs VI), welche 5.000 Arbeiter beschäftigt. Die restlichen Mitarbeiter sind über drei Subunternehmen angestellt (EGAT 2011b). Die Arbeitsplätze im Braunkohlekraftwerk führten für die lokale Bevölkerung zu höheren Einkommen und dadurch zu einer Veränderung der Einkommensstruktur, womit auch ein Wandel von ruraler zu urbaner Prägung einherging. Neben dem Aspekt der Energiesicherheit und der Beschäftigung sind die infrastrukturellen Investitionen in der umliegenden Region als positiver Effekt zu erwähnen. Während der Fahrt zum Kraftwerksgebiet von Sukothai nach Chiang Mai war auffällig, dass sich mit abnehmender Distanz zum Kraftwerk die infrastrukturelle Ausstattung verbesserte. Neben dem Bau neuer Wasserleitungen und der Errichtung eines neuen Straßensystems wurden öffentliche Einrichtungen (wie zum Beispiel Schulen) saniert bzw. neu gebaut. Jedoch ist hierbei zu erwähnen, dass dies teilweise durch den Druck der Bevölkerung initiiert wurden (SRIVICHIT & SRIVICHIT 2010).

Negative Effekte

Den erläuterten positiven Effekten stellen sich in Mae Moh auch Probleme mit dem Bergbau und dem Kraftwerksbetrieb gegenüber. Die Emissionen, welche im Zuge der Stromproduktion entstehen, stellen ein gesundheitliches Risiko dar und führten insbesondere in der Vergangenheit zu gesundheitlichen Problemen bei der lokalen Bevölkerung. Im Jahre 1992 kam es zu einem Vorfall bei dem 12.000 Anwohner auf Grund schwerer Entzündungen der Augen und Atmungsorgane sowie Symptomen wie Übelkeit und Erbrechen ins Krankenhaus eingeliefert wurden. Ursache hierfür war die achtfache Überschreitung des erlaubten Schwefeldioxidgehaltes in der Luft, welche wiederum durch eine lang anhaltende, atmosphärische Wetterinversion (vgl. Exkurs IX) verursacht wurde. Auch in späteren Jahren traten Fälle auf, bei denen Anwohner mit Beschwerden, die durch Emissionen des Kraftwerkes verursacht wurden, ins Krankenhaus eingeliefert werden mussten (MACER 2011).

Im Zuge der Erweiterung des Kraftwerkes in den 1980er Jahren ergab sich eine geringere Distanz zu den umliegenden Dörfern, was nicht nur eine stärkere Umweltbelastung hervorrief, sondern auch Umsiedlungen zur Folge hatte. Auf genaue Zahlen zu umgesiedelten Personen kann sich auf Grund der nicht eindeutigen Angaben in verschiedenen Quellen nicht gestützt werden. Laut offizieller Seite des Kraftwerkes mussten insgesamt fünf Dörfer mit 2.000 Menschen im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau bzw. dessen Erweiterung umgesiedelt werden (EGAT 2011b). Die Angaben anderer Quellen weichen von dieser Zahl teilweise erheblich ab.

Die ökologischen Ressourcen Boden und Wasser waren temporär bzw. sind langfristig kontaminiert. Im Jahre 2003 beispielsweise wurden im Wasser hohe Konzentrationswerte von Schwermetallen wie Arsen, Chrom und Mangan nachgewiesen. Ursache hierfür waren Chemikalien, welche Schwermetalle aus dem Boden lösen und anschließend ins Wasser gelangten (MACER 2011). Ferner hatte die Quecksilber enthaltene Flugasche in der Vergangenheit negative Effekte auf das umgebende Ökosystem (MACER 2011).

Exkurs IX: Inversionswetterlage im Herbst 1992 in Mae Moh (WEISCHET / ENDLICHER 2008)

Die Inversionswetterlage führt dazu, dass die oberen Luftschichten wärmer sind als die unteren, so dass die Temperatur mit der Höhe ansteigt statt abzunehmen. Es kommt zur Bildung so genannter Kaltluftseen in Beckenlagen und zur Verhinderung des Luftaustauschs. In Mae Moh führte dies im Herbst 1992 dazu, dass die Schadstoffemissionen im Becken verblieben und somit zu gesundheitlichen Folgen für die Bevölkerung führten.

Kompensierende Maßnahmen

Um die Umweltbelastungen für Mensch und Natur zu verringern, wurden sowohl von staatlicher Seite als auch vom Betreiber EGAT Maßnahmen erlassen. Diese umfassten u. a. die Rekultivierung der Nachförderflächen, die Zahlung von Entschädigungen sowie die Verringerung der Kraftwerksemissionen durch die Umrüstung auf bessere Technologien. Laut MUNGKRONDIN (1994) entstehen im Zusammenhang mit der Braunkohleförderung etwa 8.800ha Nachförderflächen mit starker Beschädigung, welche einer Sanierung und Rekultivierung unterzogen werden müssen. Um diese Aufgabe zu gewähr-

leisten, wurde die sogenannte *Mae Moh Reclamation Study* im Jahre 1982 erlassen, welche festlegt, dass pro gewonnener Tonne Kohle 4,98 Baht für die Rekultivierung bereitgestellt werden müssen. Bei einem Fördervolumen von damals geschätzten 628 Mio. t stellt dies eine Gesamtsumme von etwa 75 Mio. € dar. Die dadurch finanzierten Maßnahmen enthalten neben der Rückgewinnung ehemaliger Förderflächen für neue Funktionen auch die Stabilisierung der Böden und die Behandlung des Grundwassers. Neben forstwirtschaftlicher Nutzung sollen auch Flächen für Freizeit und Erholung (u.a. ein Golfplatz) geschaffen werden (MUNGKORNDIN 1994).

Sowohl im Zuge der Umsiedlungen als auch im Zusammenhang mit den gesundheitlichen Problemen, die auftraten, wurden Entschädigungszahlungen geleistet. 24 Mio. US-\$ gingen in Infrastrukturprojekte und 35 Mio. US-\$ wurden aufgewendet, die materiellen Verluste der umgesiedelten Haushalte zu kompensieren. Diese Zahlungen umfassten bzw. umfassen die Errichtung neuer privater Häuser oder den Erwerb von Land. In der mittelbar betroffenen Bevölkerung, welche den Kompensationsmaßnahmen nicht unterlag, führte der als allgemein generös aufgefasste Umgang der EGAT mit den direkt Betroffenen zu Unmut und Forderungen, ebenfalls entschädigt zu werden (SRIVICHIT & SRIVICHIT 2010).

Neben diesen Maßnahmen veranlasste die EGAT Modernisierungen der Kraftwerkstechnologie. Unter anderem führten beispielsweise die Errichtung von Filteranlagen und die Steigerung der Produktivität zu einer Senkung der Schadstoffemissionen. Der aufgewirbelte Staub und Sand wird über Wasserspritzfahrzeuge (vgl. Abb. 13) und aufgeforstete Bäume soweit wie möglich gebunden, um die Staubverschmutzungen zu verringern. Darüber hinaus werden entstehende Nebenprodukte der Produktion in anderen Wirtschaftszweigen, wie beispielsweise die Flugasche in der Zementindustrie, weiterverarbeitet (ANDREWS ET AL. 2007). Die Überwachung der Emission durch ein modernes Kontrollsystem mit 18 Messstationen in der Umgebung soll Vorfälle wie im Herbst 1992 verhindern (JUANGJANDEE 2010).

Neben diesen direkten Maßnahmen verstärkte die EGAT die Öffentlichkeitsarbeit, welche die Bevölkerung für die Wichtigkeit der Braunkohle für die Energiesicherheit sensibilisieren soll. Auf dem Gelände des Tagebaus befindet sich ein Bergbaumuseum, welches als Aufklärungszentrum fungiert. Die Einrichtung soll die Geschichte und Wichtigkeit des Kohlebergbaus aufzeigen und das Bild des „schlechten“ und „dreckigen“ Energieträgers Kohle verbessern (ANDREWS ET AL. 2007).



Abb. 13: Staub-/ Sandbindung über Spritzwasserfahrzeug (KELLY 2011)

Fazit

Diese im Laufe des Exkursionstages dargelegten Effekte der Braunkohle und der Stromproduktion im Förder- und Kraftwerkskomplex Mae Moh lassen nunmehr schlussfolgern, dass das Vorhandensein des Rohstoffes Braunkohle und das anschließende Inwertsetzen zu Strom insgesamt positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Region haben. Neben Beschäftigungseffekten für die regionale Bevölkerung ist die Provinz Lampang durch den Ausbau der Infrastruktur im Vergleich zu umliegenden Regionen des Nordostens eine gut entwickelte Region. Kompensierende Maßnahmen, wie die Rekultivierung der Landschaft oder die Modernisierung der eingesetzten Technologien bei der Stromerzeugung, haben zur Linderung der negativen Effekte auf das Mensch-Umwelt-System sowie zu einer Verbesserung der Umwelt- und Lebenssituation der Menschen in diesem Gebiet beigetragen. Insgesamt stellt Mae Moh somit einen wichtigen Beitrag zur Deckung des nationalen Strombedarfs dar und sichert folglich den regionalen Lebensstandard. Nichtsdestotrotz darf nicht vergessen werden, dass die negativen Auswirkungen der Braunkohleförderung sowie des Kraftwerksbetriebs nicht vollständig zu neutralisieren sind. Schadstoffbelastungen können nur bis zu einem bestimmten Ausmaß verringert werden und stellen in jedem Fall ein Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung dar.

Im Zuge des Konfliktes zwischen positiven und negativen Effekten wird es weitere Entwicklungen geben, die dazu führen sollten, den *Trade-Off* (Zielkonflikt) zwischen ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Kosten sowie wirtschaftlich positivem Nutzen zu entschärfen. Die stärkere Konzentration auf alternative Energiequellen könnte ein Weg sein, welcher den Ersatz von fossilen Energieträgern vorantreibt. Insbesondere die Gewinnung von Energie aus Biomasse stellt in der betrachteten Region eine sinnvolle Perspektive dar. Das Vorhandensein von großen Mengen an Biomasse und -abfällen wie Laub oder Holz kann auf kleiner Ebene einen Beitrag dazu leisten, die Abhängigkeit von der Braunkohle zu verringern. Jedoch muss auch hier nachhaltig vorgegangen werden, da beispielsweise eine großflächige Produktion von Biomasse (beispielsweise durch Aufforstung) negative Auswirkungen auf die Landnutzung und folglich auch auf das Ökosystem und dessen Biodiversität haben kann.

Literaturverzeichnis

- ANDREWS, C.; CARPENTER, M.; DELLAVILLA, P. ; OLVER, L. (2007): The Evaluation of the King Rama VII Mining Museum in Mae Moh, Thailand – Interactive Qualifying Project. Thamassat School of Public Health & EGAT.
- BANGKOK POST (2010): Making the most of Water. Internetausgabe vom 20.09.2010 Im Internet: <http://www.bangkokpost.com/business/economics/197156/making-the-most-of-water> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- BESITZER EINER LOKALEN ZIEGELBRENNEREI (2011): Interview mit Besitzer der lokalen Ziegelbrennerei vom 25.02.2011
- BUDDEE, W. (1985): Thailand Northern Upland Agriculture.
- BUTEK, M. (2011): Präsentation der Deutsch-Thailändischen Außenhandelskammer: „Thailand als profitabler Investitionsstandort“ vom 21.02.2011
- CHULASAI, L. (2005): Towards a knowledge-based economy: Northern Thailand. Im Internet: http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Asedp/pdf/066_6.pdf (letzter Zugriff 27.04.2011)
- DEPARTMENT OF PROVINCIAL ADMINISTRATION (2001a): The history of Thailand's Administration – Social and Economic Situation. Im Internet: <http://www.dopa.go.th/English/history/econ1.htm> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- DEPARTMENT OF PROVINCIAL ADMINISTRATION (2001b): The history of Thailand's Administration – The Economy and Economic Changes. Im Internet: <http://www.dopa.go.th/English/history/econ2.htm> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- ENERGY GENERATING AUTHORITY OF THAILAND (EGAT) (2011a): Im Internet: <http://www.egat.co.th/en/> (letzter Zugriff am 29/04/2011).
- ENERGY GENERATING AUTHORITY OF THAILAND (EGAT) (2011b): Informationstermin bei der EGAT vom 05.02.2011.
- ENERGY GENERATING AUTHORITY OF THAILAND (EGAT) (2010). Annual Report 2009.
- EWART, D. L. (2004): Southeast Asian Coal Developments. Reprinted from World Coal.
- FEDERAL RESEARCH DIVISION OF THE LIBRARY OF CONGRESS (1987): Country Studies Thailand. Im Internet: <http://countrystudies.us/thailand/> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- GRUNWALD, J. (2003): Das Energierecht der Europäischen Gemeinschaften – EGKS-EURATOM-EG – Grundlagen-Geschichte-Geltende Regelungen. De Gruyter. Berlin.
- JUANGJANDEE, P. (2010): The Best Practice in Mae Moh Coal-Fired Power Plants. At: CEPSI 2010. Topic Area: II-1 – Conventional Power Plant Development.
- KHEDARI, J.; SANGPRAJAK, A.; HIRUNLABH, J. (2002): Thailand Climatic Zones. In: Renewable Energy. Volume 25 (2). Pp. 267-280.

- KHUSH, G. S. (1999): Green revolution: preparing for the 21st century. In: *Genome*. Ausgabe 42, Nr. 4, S. 646-655. Im Internet: <http://www.nrcresearchpress.com/doi/abs/10.1139/g99-044> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- MACER, D. R. J (Hrsg.) (2011): Energy Issues in Thailand – Case Study of Mae Moh Power Plant, Lampang. In: *Representation and Decision-Making in Environment Planning with Emphasis on Energy Technologies*, pp. 12-14. UNESCO 2011.
- MACRAE, G. (2006): Thailand's rice bowl: Perspectives on Agricultural and social Change in the Chao Phraya Delta. Im Internet: http://www.iias.nl/nl/36/IIAS_NL36_25.pdf (letzter Zugriff 27.04.2011)
- MULUGETA, Y.; Mantajit, N.; Jackson, T. (2007): Power sector scenarios for Thailand: An explanatory analysis 2002 – 2022. In: *Energy Policy* 35, pp. 3256-3269.
- MUNGKORNDIN, S. (1994): Land Rehabilitation of the Lignite Mine in Mae Moh , Lampang, Thailand. In: *Journal of Tropical Forest Science* 7(1), pp. 136-142.
- OFFICE OF NATURAL WATER RESOURCES COMMITTEE OF THAILAND (ONWRCT)(2003): Chao Phraya River Basin, Thailand. In: UNITED NATIONS (Hrsg.): *The 1st UN World Water Development Report: Water for People, Water for Life*. S. 390 – 395. Im Internet: http://www.unesco.org/water/wwap/case_studies/chao_phraya/chao_phraya.pdf (letzter Zugriff 27.04.2011)
- PANOMTARINICHIGUL, M. (2006): Research on sustainable hill-farming in Northern-Thailand. Im Internet: <http://www.sinica.edu.tw/ioe/chinese/seminar/061214/paper%205.pdf> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- PATZWALDT (2007): Traktor in Thailand. Im Internet: <http://www.falang-in-thailand.de/20071117/traktor-in-thailand.htm> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- POUPON, R. (2007): Thailand Alter-Green Revolution. Im Internet: <http://www.fringer.org/wp-content/writings/roland-poupon.pdf> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- PUGINIER, O. (2002): Planning, Participation and Policy. Hilltribes overcoming the dichotomy between agriculture and forest preservation in Northern Thailand.
- SHIBATA, K.-I. / YAMAMOTO, T. (1991): About the Distribution of Shifting Cultivation in Northern-Thailand based on LandSat TM Data. Im Internet: <http://www.a-a-r-s.org/acrs/proceeding/ACRS1991/Papers/AGV91-2.htm> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- SRIVICHIT, R. / SRIVICHIT, C. (2010): Collaborative Resettlement. CEPSI 2010. Panel Session V. TS 4206.
- SUBHADRABANDHU, S. (1999): Deciduous Fruit Production in Thailand. In: FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS REGIONAL OFFICE FOR ASIA AND THE PACIFIC (Hrsg.): *Deciduous Fruit Production in Asia and the Pacific*. S. 79-90. Im Internet: <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/004/ab985e/ab985e00.pdf> (letzter Zugriff 27.04.2011) <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/004/ab985e/ab985e01.pdf> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- THAI RICE EXPORTERS ASSOCIATION (2009): Export Quantity During 1972 to 2002. Im Internet: <http://www.thairiceexporters.or.th/statistic-04.htm> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- USGS (2008): Chao Phraya River. Im Internet: <http://deltas.usgs.gov/rivers.aspx?river=chaophraya> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- VORAURAI, P. (1978): Review of current research on agriculture in the highlands of northern Thailand. Im Internet: <http://www.cabdirect.org/abstracts/19811878556.html> (letzter Zugriff 27.04.2011)
- WARD, C. R. (1991): Mineral Matter in Low-Rank Coals and Associated Strata of the Mae Moh Basin, Northern Thailand. In: *International Journal of Coal Geology* 17, pp. 69-93.

- WEISCHET, W. / ENDLICHER, W. (2008): Einführung in die Allgemeine Klimatologie. 7. Auflage. Gebr. Bornträger. Berlin, Stuttgart.
- WU, J.C. (2001): The Mineral Industry of Thailand. In: U.S. Geological Survey minerals Yearbook 2001, Chapter 26, pp. 1-8.

26. Februar 2011

Chiang Mai – eine kreative Stadt?

PETER KAPSCH / DANIEL METZKE

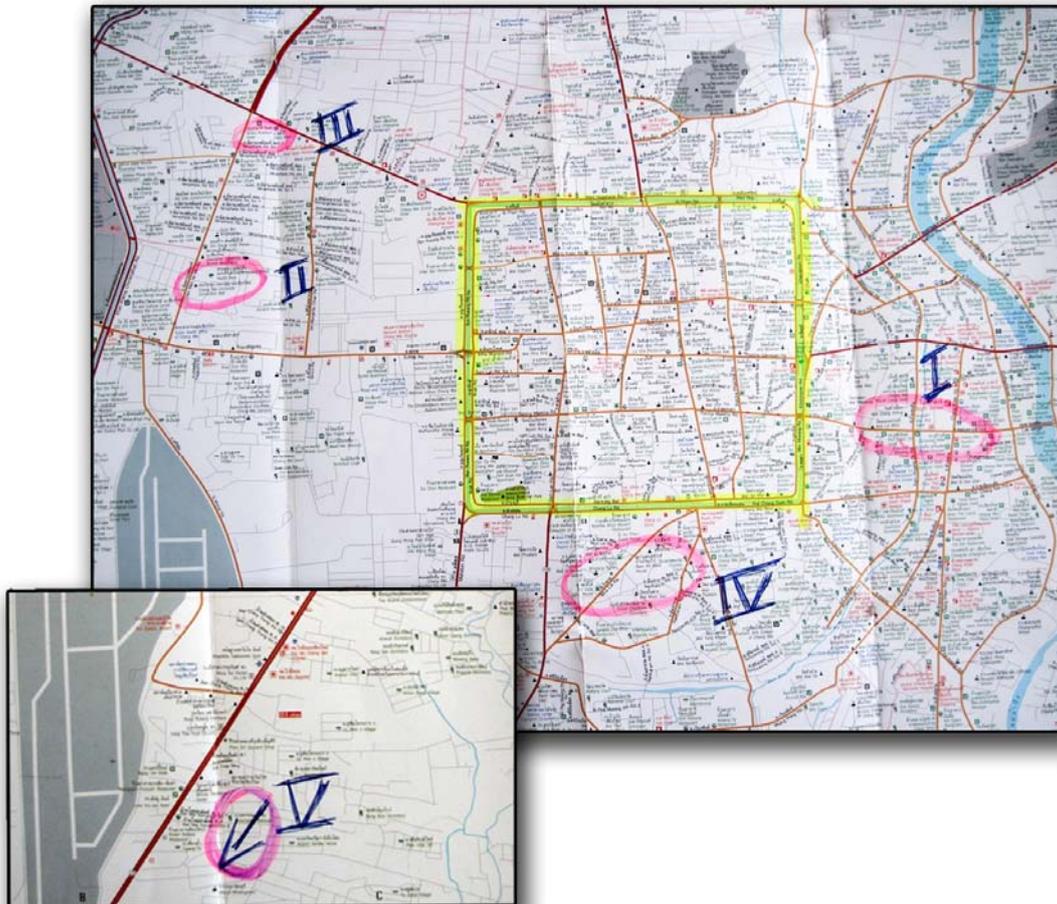


Abb. 1: Stadtkarte Chiang Mai und eingetragene Exkursionspunkte (verändert nach CHIANG MAI AND NEARBY PROVINCES 2010)

Besuchspunkte:

- I: Unterkunft – Beginn und Ende der Exkursion
- II: Chiang Mai University (College of Arts, Media & Technology CAMT)
- III: Nimmanhaemin Road
- IV: Wualai Road
- V: Baan Tawai

Vision der Chiang Mai Creative City:

“Chiang Mai will become a recognized centre for innovative and creative sectors, activities and talent. Creative thinking, design, IT and innovation support existing key industries as well as the social, environmental and economic objectives of the city, province and people. It is a place for living, investing, retiring, visiting, studying and working.”

(CHIANG MAI CREATIVE CITY SUMMARY REPORT 2011)

Nachdem wir uns am Vortag mit der Gewinnung von Bodenschätzen, der Energieversorgung, den Merkmalen der ländlichen Räume und der landwirtschaftlichen Produktion Nordthailands beschäftigten, richteten wir unseren Fokus am heutigen Exkursionstag auf die zweitgrößte Stadt Thailands: Chiang Mai (übersetzt: Neue Stadt).

Die Bangkok Metropolitan Area (BMA) stellt das alleinige, politisch, kulturell, finanziell und wirtschaftlich überragende Zentrum des Landes dar. Die thailändische Regierung induzierte in der Vergangenheit eine Vielzahl von Projekten, um die Disparitäten im Land langfristig abzubauen. Mithilfe der Wachstumszentrenstrategie sollen durch die Ansiedlung von motorischen Einheiten vor allem in den peripheren Regionen neue, wirtschaftlich starke Standorte entstehen. Eines dieser Großprojekte soll derzeit in Chiang Mai realisiert werden. Die Stadt befindet sich mehr als 700km vom Zentrum des Landes entfernt und durchläuft derzeit eine Phase des Produktionswandels. Die frühere Beschaulichkeit wird langsam durch westliche Hektik abgelöst. Die Ambivalenz von Tradition und Moderne an einem Standort gilt als Charakteristikum für diese Stadt. Aber wie viel Einfluss hat die "Moderne" in Chiang Mai tatsächlich erhalten? Welche Projekte wurden bis dato eingeleitet, um die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt voranzutreiben? Lässt sich Tradition mit Moderne im Sinne eines wirtschaftlichen Fortschritts vereinen? Wer sind die beteiligten Akteure und wie ist der derzeitige Erfolg einzuschätzen? Der Fokus am heutigen Exkursionstag liegt bei der Beantwortung der Fragestellung, inwieweit die Stadt Chiang Mai als eine kreative Stadt, eine „Creative City“, bezeichnet werden kann.

Zuvor werden eine historisch-stadtgeografische Einordnung (Exkurs I) sowie eine Auseinandersetzung mit dem Terminus des Kreativen Milieus (Exkurs II) vorgenommen, um ein besseres Verständnis der Rahmenbedingungen zu gewährleisten.

Exkurs I: Historisch-stadtgeographische Einordnung

Chiang Mai befindet sich etwa 700km nördlich von Bangkok in einem windgeschützten Flusstal des *Maenam Ping*, zu Füßen des Berges *Doi Pui* (Höhe: 1685m). Die Stadt ist das größte und kulturell wichtigste Zentrum in Nordthailand und gleichzeitig Hauptstadt der gleichnamigen Provinz (CHAKPITAK 2011).

Bereits bei Betrachtung der Exkursionskarte sticht das markant aussehende Stadtbild hervor. Die Altstadt wird von einem heute noch deutlich sichtbaren viereckigen Wassergraben umschlossen (siehe Abb. 1, gelbe Markierung). Die alte Stadtmauer, welche sich ehemals an den Wassergraben anschloss, ist heute durch die kriegerischen Auseinandersetzungen in der Vergangenheit nur noch an wenigen Stellen sichtbar. Heute sind beide Flussseiten größtenteils durch dreispurig angelegte Einbahnstraßen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens kennzeichnet. Die Altstadt ist über zahlreiche Wasserbrücken erreichbar. Dort befindet sich unter anderem auch einer der größten und berühmtesten Tempel der Stadt, der *Wat Phra Singh*. Das neue Stadtzentrum, in dem sich auch die Unterkunft unserer Exkursionsgruppe befand, bildete sich östlich der alten Stadtmauer heraus. Hier findet man an den westlichen Stil angelehnte Shopping Center, eine handvoll touristisch orientierter Tages- und Nachtmärkte sowie eine Vielzahl von Gasthäusern und Hotelketten. Letztere häufen sich mit zunehmender Nähe zum Fluss Ping, welcher die östliche Grenze des neuen Stadtzentrums darstellt. Westlich der alten Stadtmauern befindet sich unter anderem das großflächige Areal des Hauptcampus der Chiang Mai University. Etwas südlicher gelegen erstreckt sich daran anschließend der internationale Chiang Mai Airport. Das Verkehrsnetz im Stadtkern ist sehr diversifiziert. Es existieren geradlinig verlaufende zwei bis dreispurige Hauptverkehrsachsen, gefolgt von angrenzenden ein- bis zweispurigen Nebenstraßen und Gassen.

Nach Aussagen unseres Reiseführers kann die Stadt im Hinblick auf ihre Entstehung auf eine mehr als 700 Jahre alte Geschichte verweisen. Die historische Bedeutung erwuchs zunächst durch die Ernennung Chiang Mais zur Hauptstadt des Königreiches *Lanna* ab 1296. Folglich wuchs die Stadt als kulturelles und religiöses Zentrum des Reiches heran. Jedoch blühte die Stadt erst mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts zu einem regionalen Handelszentrum auf. Zuvor verhinderten immer wieder kriegerische Auseinandersetzungen der Thais mit den Burmesen und deren Okkupierung der Stadt ein entsprechendes Wachstum. Die strategische Position am Pingfluss als Haupthandelsstraße kam vor allem mit Beginn des 20. Jahrhunderts, durch das Heranwachsen wichtiger Wirtschaftszweige wie dem thailändischen Kunsthandwerk, der Holzverarbeitung, der Textilherstellung und der Bearbeitung von Jade-

schmuck, zum Tragen. In den folgenden Jahren setzte sich auch die Regierung stärker für eine Modernisierung der Region ein. Bereits im Jahre 1921 stellte man die nach Chiang Mai führende Nordbahn fertig, welche die Stadt mit Zentralthailand verband (KIT 2011).

Darüber hinaus entstanden ehrgeizige Projekte. Der in Chiang Mai geborene *Thaksin Shinawatra*, Premierminister von Thailand (2001-2006), hatte sich zum Ziel gesetzt, Chiang Mai zu einem der wichtigsten thailändischen Zentren in der IT- Branche zu machen. Sein Wissen über die Branche erhielt er vor allem durch seine Rolle als Vertreiber von Computern und Softwareprodukten der Firma IBM (SCHWEIZER NEWS 2001). Die Vision eines modernen und wirtschaftlich starken Chiang Mais soll durch die Umsetzung des Ansatzes der *Creative City*, einer kreativen Stadt, verwirklicht werden.

Exkurs II: Begriffserklärung Kreatives Milieu

Der Begriff des kreativen oder innovativen Milieus bezieht sich auf die räumliche Konzentration moderner Produktionsunternehmen, mit dem Ziel wettbewerbsfähige lokale und regionale Wirtschaftskomplexe zu errichten (KULKE 2008, S. 130f.). Im Fokus steht die Vernetzung von Produktionseinrichtungen einer Wertschöpfungskette und die Einbindung von formellen und informellen Informations- und Kommunikationsflüssen, welche in der Folge zu Innovations- und Lernprozessen innerhalb bestimmter Raumeinheiten führen (HEINEBERG 2007, S. 181 f.).

Besonders wichtig für die Ausprägung eines kreativen Milieus sind in diesem Zusammenhang Qualität und Bedeutung vorhandener wirtschaftsräumlicher und allgemeinerwirtschaftlicher Umfeldbedingungen. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die schematische Darstellung milieugesteuerter Wirtschaftsentwicklung nach GROTZ (vgl. GROTZ 1996, S. 65-84). Das allgemeinerwirtschaftliche Umfeld ist vor allem durch die kommunale und staatliche Wirtschafts- und Regionalpolitik sowie durch Unternehmergeist und die Verfügbarkeit von Finanzen und Investitionen gekennzeichnet. Alle drei Faktoren sind vom makroökonomischen Rahmen und den globalwirtschaftlichen Einflüssen abhängig. Das wirtschaftsräumliche Umfeld wird von diesen Aspekten direkt beeinflusst. Es ist gekennzeichnet durch die Ausstattung eines Standortes mit Humankapital, Wissen, Forschung und Entwicklung, Infrastruktur, Image und Netzwerken. Das Zusammenwirken von wirtschaftsräumlichen und allgemeinerwirtschaftlichen Umfeld kann am Ende zur Herausbildung eines kreativen Milieus führen. Voraussetzung dafür ist, dass ein intensiver Austausch von Informationen und Wissen zwischen beiden stattfindet. Nur dadurch können sich Wissen und Technologien schnell verbreiten. Gemeinsame Lern- und Arbeitsprozesse fördern sowohl Kreativität, als auch die Schaffung von Innovationen. Eine besondere Rolle besitzen die Faktoren Vertrauen und die Offenheit nach außen. Vertrauen ist eminent wichtig für den vollständigen Austausch von Informationen. Ein Fehlen von Vertrauen führt nicht nur zum Informationsverlust, sondern auch zum Ausbleiben neuer Lösungen, da Kenntnisse unverknüpft bleiben. Abschließend ist anzumerken, dass erfolgreiche Produktionssysteme sich auf einen Technologiebereich bzw. auf eine Wertschöpfungskette spezialisieren und ihre Aktivitäten, Interaktionen und Ressourcen gezielt darauf ausrichten (BATHELT/ GLÜCKLER 2003, S. 190 f.).

Tagesverlauf

Inwieweit sich die Stadt Chiang Mai durch das Schema des kreativen Milieus beschreiben lässt, sollte die heutige Tagesexkursion aufzeigen. Das Creative City Konzept wurde uns am Tagesbeginn in der Chiang Mai University von Herrn NOPASIK CHAKPITAK (Dekan des Instituts; siehe Abb. 3), Herrn MARTIN VENZKY-STALLING (Berater für regionale Entwicklung und Innovation an der CMU) und Frau PRADORN SUREEPHONG erläutert. Danach folgte der Besuch von drei Industriedistrikten, die inzwischen Eigenschaften von kreativen Milieus erkennen lassen. So sind die Distrikte z.B. durch eine spezifische Wertschöpfungskette gekennzeichnet. Im ersten Industriedistrikt entlang der Nimmanhaemin Road konzentrierte sich eine hohe Anzahl von Designergeschäften. In der Wualai Road lag der Schwerpunkt auf der Herstellung von Silberwaren. Der dritte Industriedistrikt in Baan Tawai fokussierte sich auf die Herstellung handgemachter Holzwaren. Auf allen Exkursionspunkten begleiteten uns MARTIN VENZKY-STALLING und PRADORN SUREEPHONG als Experten. Der Tag endete offiziell mit der Einordnung, Diskussion und Zusammenfassung der Inhalte, die am Exkursionstag vermittelt wurden.

Besuch des College of Arts, Media & Technology (CAMT)

Der Tag startete um neun Uhr morgens mit dem Verlassen des Hotels im Exkursionsbus. Auf dem Weg zum CAMT (siehe auch Abb. 1, Punkt II) erfolgte bereits eine erste Einführung der Tagesexperten über die Stadt Chiang Mai (siehe Exkurs I) und deren Universität (siehe Exkurs III). Nach der Ankunft an der Fakultät für Arts, Media & Technology auf dem Campus I wurde zudem eine kurze kartographische Einordnung über die Lage der zu besuchenden Tagespunkte präsentiert. Danach folgte die Vorstellung des Creative City Modells und die Rolle der Chiang Mai University (CMU) durch die Experten der Universität. Die folgenden Ausführungen sind zum besseren Verständnis des Gesamtkonzepts nicht chronologisch geordnet, sondern der Thematik entsprechend aufgearbeitet. Die Vision der Verantwortlichen der Creative City Chiang Mai ist es, die Entwicklung der Stadt durch Kreativität, ausländische Investoren und ein Vermarktungskonzept international bekannt zu machen. Die Universität, speziell das CAMT, spielt im Zuge der Vision eine wichtige Rolle. Sie ist dafür verantwortlich, qualifizierte Fachleute auszubilden.

Im Vorhinein wurde in diesem Bericht ein kreatives Milieu dahingehend beschrieben, dass die wichtigsten Faktoren zum einen die Vernetzung von Produktionseinrichtungen einer Wertschöpfungskette, zum anderen der Wissensaustausch und die damit verbundenen Innovations- und Lernprozessen sind. Diesbezüglich wurde im Vortrag die Verknüpfung der Universität mit verschiedenen Bereichen erwähnt, wobei die Universität mit der Industrie, dem Tourismussektor, Softwareunternehmen, dem Bereich Umwelt und Klima, der Landwirtschaft, dem Handwerk und der Medizin zusammenarbeitet (CHAKPITAK 2011).



Abb. 2 (links): Blick auf das Hauptgebäude der CAMT (WEINHOLD 2011)

Abb. 3 (rechts): Nopasik Chakpitak, Dekan des CAMT Instituts (METZKE 2011)

Der Wissenstransfer zwischen Fachleuten in der Universität und den einzelnen Bereichen steht im Mittelpunkt, wobei Vertrauen und Offenheit sehr wichtig sind (VENZKY-STALLING 2011). Außerdem könnte nach Aussage von VENZKY-STALLING diese Zusammenarbeit zu Lernprozessen führen, woraus wiederum neue Technologien und kreative Ideen entstehen können. Ein Beispiel hierfür sind die Innovationen der Universität im Bereich der IT (Informationstechnologie)-Branche.

Im Entwicklungsstadium befinden sich zum Beispiel die Kreditkarte für das Mobiltelefon oder auch die Postkarte mit Computeranimationen. Eine weitere Verknüpfung besteht mit der Tourismusbranche, die mit Hilfe des Internets vermarktet werden soll. Hierbei erhalten Touristen bei einem Stadtrundgang in Chiang Mai, mit Hilfe einer Kamera im Mobiltelefon und eines Barcodes auf einzelnen Objekten in der Stadt, Informationen auf ein internetkompatibles Handy. Dies soll mit GPS-Technologie ermöglicht werden (CHAKPITAK 2011). Da ein Großteil der lokalen Bevölkerung im primären Sektor tätig ist, wurde vor allem auf die tragende Rolle des Landwirtschaftssektors hingewiesen, in dem die Entwicklung neuer Technologien effizientere Methoden hervorbringen soll. Es sollen Synergien zwischen vielen unterschiedlichen Zweigen entstehen, wobei die Informationstechnologie in alle Bereiche mit eingebracht werden soll (CHIANG MAI CREATIVE CITY SUMMARY REPORT 2011).

Chiang Mai muss zudem als attraktiver Standort für Investitionen und vielfältige Branchen vermarktet werden. Dabei verfolgt man eine Strategie, die auf Zuschläge für inländische und ausländische Direktinvestitionen ausgerichtet ist. Hierbei wurde das thailändische *Board of Investment* genannt, welche Investitionen aus dem Ausland unterschiedlich fördern soll (BOARD OF INVESTMENT 2011). Thailand wird dementsprechend hinsichtlich Entwicklungsstand, Einkommen und Infrastruktur in drei Zonen eingeteilt. Die am meisten entwickelte Zone ist das Stadtgebiet Bangkok. Darauf folgt die Zone 2 mit der *Eastern Seaboard Region* südöstlich der Hauptstadt und das etwas größer gefasste Umland von Bangkok. Zone 3 setzt sich aus Teilen Nord-, Zentral- und Südthailands zusammen. Hierbei wird jedoch noch einmal unterschieden, denn Gebiete in der Nähe der malaysischen Grenze, in Ostthailand und Teile Nordthailands sind noch etwas schlechter entwickelt. Umso geringer eine Region in Thailand entwickelt ist, umso mehr werden Investitionen gefördert. Es geht um einen um Einfuhrzölle für zum Beispiel Rohstoffe und lebensnotwendige Produkte für die Herstellung von Exportprodukten, zum anderen um Steuern, wie etwa Körperschaftssteuern, und Transport-, Elektrizitäts- und Wasserkosten. Chiang Mai befindet sich nach dieser Einteilung in der dritten Zone und Investoren werden für acht Jahre von der Körperschaftsteuer befreit, Importzölle auf Maschinen und Rohstoffe werden reduziert oder aufgehoben und die Kosten für Transporte und die Energieversorgung werden für einen Zeitraum von acht bis zehn Jahren gesenkt. Ausländische Unternehmen erhalten somit zahlreiche Subventionen für Investitionen in der Stadt (BOARD OF INVESTMENT 2011).

Im Zusammenhang mit der Vorstellung der Webseite der Stadt wurde noch mal auf die Entwicklung von kreativen Industrien in Chiang Mai in den Bereichen Informationstechnologie, Software und digitale Inhalte eingegangen. Diese sollen eine Hebelwirkung auf bereits existierende Industrien ausüben (CHIANG MAI CREATIVE CITY 2011). Hierbei spielt auch der nationale thailändische Entwicklungsplan für die soziale und ökonomische Entwicklung des Landes eine Rolle. Dort liegen die Schwerpunkte auf der kreativen Wirtschaft, verknüpft mit der Wissensgenerierung und Innovationen in allen Bereichen. Der Anteil der kreativen Industrien lag in Thailand im Jahre 2009 noch bei 13%, wobei bis zum Jahre 2016 eine Erhöhung auf 20% angestrebt wird (CHIANG MAI CREATIVE CITY 2011).

Ein weiteres Ziel ist die Bewahrung der Geschichte und Kultur der hier ansässigen, thailändischen Bevölkerung. In diesem Zusammenhang soll die *Lanna*-Kultur zu einer kreativen Marke „creative *Lanna*“ entwickelt werden. Die Herausbildung von Marken ist ein wichtiger Schritt in der Entwicklung zu einem kreativen Milieu. Diese Marke soll ein charakteristisches Image vermitteln, welches mit der Stadt Chiang Mai verbunden werden kann. Die Kultur, Traditionen und Werte des alten Königreiches von *Lanna* sollen hierfür in Form des Kunsthandwerks, der Sprache, der Musik und der Kleidung gefördert werden (SUREEPHONG 2011). Traditionelle Wirtschaftszweige wie das thailändische Kunsthandwerk, die Holzverarbeitung, die Textilherstellung und die Bearbeitung von Jadeschmuck waren für den Aufstieg Chiang Mais zu einem wichtigen Handelspunkt verantwortlich und sollen nun erneut das Fundament für eine moderne wirtschaftliche Entwicklung der Stadt bilden.

Weitere Schlüsselfaktoren wurden für den Erfolg der Creative City Chiang Mai genannt, die zum Teil auf Erfahrungen aus anderen Standorten beruhen. Sehr wichtig sind dabei die finanzielle Unterstützung der Regierung und des privaten Sektors. Des Weiteren sind geeignete Rahmenbedingungen im Hinblick auf eine nachhaltige Verwertung von Ressourcen, Umweltmanagement und die Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur notwendig sowie eine gewisse Risikobereitschaft und Eigeninitiative bei der Realisierung von Projekten (VENZKY-STALLING 2011).

Kern des Vorhabens ist eine UNESCO-Bewerbung von Chiang Mai, mit deren Hilfe die Stadt als UNESCO Creative City im Bereich Handwerk und Tradition oder Design vermarktet werden soll (CHIANG MAI CREATIVE CITY 2011). Dadurch sollen Städtepartnerschaften entstehen, die zur Entwicklung von kreativen Industrien beitragen sollen. Es wurde darauf verwiesen, dass bestimmte Kriterien, wie zum Beispiel eine starke Beteiligung der Politik, der Schutz der Umwelt und lokaler Traditionen und ein kreatives Stadtumfeld gewährleistet sein müssen um positiv bewertet zu werden. International würde Chiang Mai durch eine Vermarktung als UNESCO Creative City ihren Bekanntheitsgrad enorm steigern. Für die UNESCO-Bewerbung ist ein Komitee verantwortlich, deren Mitglieder aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik kommen. Das Komitee hat die Aufgabe den Informationsaustausch, das Marketing und die Planung im Hinblick auf die Bewerbung voranzutreiben (CHIANG MAI CREATIVE CITY SUMMARY REPORT 2011).

Zusammenfassend lassen sich die Kernpunkte des Creative City Konzepts wie folgt beschreiben: Entwicklung der Stärken der Stadt, wie z.B. der Kultur und der Lebensqualität. Grundpfeiler hierfür sind moderne Branchen, wie der IT- Bereich, verbunden mit Design und Marketing, Medizin und Bildung sowie Tourismus. Dazu gehören auch Investitionen in die Infrastruktur der Stadt und die Schaffung von Arbeitsplätzen.

In wieweit wurden diese Visionen bereits realisiert? Sind Querverknüpfungen zwischen einzelnen Bereichen derzeit überhaupt zu erkennen? Wie sieht die Rolle der Universität aus und wie ist die aktuelle Zusammenarbeit zu bewerten? Im Folgenden werden drei räumlich konzentrierte Industriedistrikte Chiang Mais beschrieben, die dem Motto der thailändischen Regierung folgen: „one district, one product“ (CHAKPITAK 2011).

Exkurs III: Chiang Mai University (CMU)

Die CMU ist die wichtigste öffentliche Universität in Nordthailand. Mit der Gründung im Jahre 1964 stellte sie die erste Universität Thailands außerhalb von Bangkok und gleichzeitig das erste tertiäre Ausbildungsinstitut im Norden des Landes dar (CHAKPITAK 2011). Heute bietet die CMU mehr als 250 Bachelor- und Masterstudiengänge an 22 Fakultäten an. Das breite Studienangebot in den Fachgebieten Wirtschaft, Medizin, Sozialwissenschaften, Politikwissenschaft, Architektur, Recht oder zum Beispiel auch Kunst, Medien & Technologie wird zurzeit von etwa 25.000 Studenten genutzt. Die Spezialisierung der Universität liegt in den Bereichen Maschinenbau, Wissenschaft und Landwirtschaft. Die CMU besitzt weltweit über 120 Partner (CHIANG MAI UNIVERSITY 2011).

Der gegenwärtige und zukünftige Anspruch der Universität wird auf der eigenen Homepage klar von Präsident *Pongsak Angkasith* formuliert. Die Schaffung einer „World Class University“ mit hoch professioneller Bildung und diversifizierten Forschungsprojekten wird als Kurs für die Zukunft gesetzt (CHIANG MAI UNIVERSITY 2011). Darüber hinaus liegt die „Mission“ in einer vielfältigen Forschung, der Erbringung von Leistungen für die nationale Gemeinschaft, der Entwicklung eines Bürokratiesystems sowie dem Einklang von Wissenschaft mit Religion und kultureller Herrschaft. Dies sind die fünf Hauptanliegen der CMU. (CHAKPITAK 2011).

Derzeit besitzt die Universität drei Forschungsinstitute. Das Forschungsinstitut für Gesundheitswissenschaften beschäftigt sich sowohl mit den Gesundheitsproblemen in Nordthailand als auch mit denen der thailändischen Anrainerstaaten. Das Forschungsinstitut für Sozialwissenschaften richtet seinen Fokus auf Ausbildungskurse. In diesen Kontext ist sowohl das natürliche Ressourcenmanagement, als auch die HIV Prävention primär eingebettet. Das Wissenschafts- und Technologieforschungsinstitut beschäftigt sich mit den Feldern der Wissenschaft, des Maschinenbaus, der Landwirtschaft und der ländlichen Industrie. Wissenschaftler mit gemeinsamen Interessen leiten darüber hinaus gemeinschaftlich spezifische Forschungseinheiten. Insgesamt verfügt die Universität über 35 Forschungseinheiten in elf Forschungszentren. Neben den campusansässigen Banken, dem Kunstmuseum und den Informations- und Technologie- Servicecentern, verfügt die Universität über ein Convention Center (CMUCC), in dem nicht nur Feierlichkeiten, sondern auch Regierungs- und internationale Konferenzen, Geschäftsseminare oder Bildungs- und Handelsausstellungen stattfinden (CHIANG MAI UNIVERSITY 2011). Die Universität besitzt vier Campi. Der Campus für Medizin liegt 2km und der Hauptcampus 5km westlich des alten Stadtzentrums. Dahingegen befinden sich die Fakultäten für Veterinärmedizin und Agroindustrie 5km südlich des alten Stadtzentrums. Der vierte Campus, welcher zugleich der neueste Erwerb der CMU ist, liegt mehr als 55km südlich des Hauptcampus, nahe des Lamphun-Industriezentrums (CHAKPITAK 2011).

Besuch der drei Industriedistrikte

Nach den eingängigen Ausführungen der Inhalte des CMCC-Projektes und der Präsentation der Verknüpfungen mit dem CAMT Institut, ging es am frühen Nachmittag mit dem Exkursionsbus weiter. Während im vorderen Bereich des Busses interessante Fachgespräche geführt worden sind, versuchte sich der Rest an einer kurzen Einordnung der nun zu besichtigenden unterschiedlichen Cluster im Stadtgebiet von Chiang Mai. Auf dem Weg von der Universität zum ersten Standort, der Nimmanhae-

min Road, konnte man zusätzlich im Vorbeifahren interessante Standorte wie die medizinische Fakultät analysieren. Hier liegt nach VENZKY-STALLING eine Entwicklungschance für Chiang Mai. Der Medizintourismus ist eine junge Entwicklung, soll aber weiter verfolgt werden. Der Fokus liegt auf dem Ausbau und der Modernisierung der vorhandenen Gebäude. Jedoch wurde von Problemen wie der unzureichenden Infrastruktur in Form fehlender medizinischer Heilbäder und des Doktorenmangels in Thailand berichtet. Hierbei kann die Universität Abhilfe schaffen. Junge Menschen könnten durch ein qualitativ hochwertiges Medizinstudium nach Chiang Mai gelockt werden. Aufgrund des Doktorenmangels hätten sie in Chiang Mai gute Chancen auf einen Arbeitsplatz (VENZKY-STALLING 2011).

Nimmanhaemin Road

Die Nimmanhaemin Road (siehe auch Abb. 1, Punkt III) liegt nordwestlich des Stadtzentrums, nördlich der Chiang Mai Universität. Sie teilt sich auf in mehrere Nebenstraßen, sogenannte *Soi*, die jeweils in einer Sackgasse enden (vgl. Abb. 4). Diese Straßen beherbergen ein Shopping Areal mit Designer Shops, Gallerien, Shops für Haushaltswaren, Möbel, Stoffe und Kaffeeläden, die sich zwischen den Geschäften befinden. Alle Produkte sind im *Lanna* Stil gestaltet und in ihrem Aussehen eng mit der thailändischen Identität verbunden. Die Nimmanhaemin Road wird im Internet und von unserem Experten als „the most hip, diverse and trendy shopping street“ (VENZKY-STALLING 2011) und „place for the rich and famous“ (TOURISM THAILAND 2011) in Chiang Mai beschrieben. Sind dies nur Werbeslogans oder kann man hier kreative Strukturen und Innovationen erkennen, die zum Beispiel auf Verknüpfungen mit der Universität hinweisen? Wie wird die Straße von der Bevölkerung und den Touristen angenommen?



Abb. 4 (links): Blick auf die Designerstraße der Nimmanhaemin Road (METZKE 2011)

Abb. 5 (rechts): Ansässige Desingergeschäfte in der Nimmanhaemin Road (METZKE 2011)

Zunächst fiel auf, dass mittags nicht viele Menschen in den Shops anzutreffen sind. Hinter den Läden gibt es zudem noch Büros oder kleine Betriebe zur Produktion designintensiver Gegenstände. Die Designer sind primär Thais aus Chiang Mai, einige auch aus Bangkok. Ausländische Designer sind laut VENZKY-STALLING nicht am Standort. Lediglich ein Deutscher soll als Mitarbeiter angestellt sein. Die Exklusivität dieses Areals wird zum einen durch die spezielle Bauweise, zum anderen durch die hohen Kaufpreise für Grundstücke und Häuser deutlich. Interessant war, dass diese Gegend verkehrlich relativ schlecht angebunden ist. Es gibt zum einen kaum Parkmöglichkeiten, zum anderen keinen ÖPNV. In den letzten Jahren gab es mehrere Festivals in diesem Quartier, um Touristen anzulocken und die Bekanntheit zu steigern. Die Akzeptanz war gut, jedoch verloren die Feierlichkeiten an Originalität, wodurch im Laufe der Jahre die Besucherzahlen zurückgingen. Es gibt wenige Universitätsprojekte mit Designern und ein Anstieg der Zusammenarbeit ist nach VENZKY-STALLING fraglich. Zudem werden, in Folge steigender Mietpreise nahe der Hauptverkehrsstraße, die Designershops in abgelegene Ecken und ans Ende der Sackgassen gedrängt (VENZKY-STALLING 2011).

Wualai Road

Die Wualai Road (siehe auch Abb. 1, Punkt IV) liegt südlich des Stadtzentrums und ist für die Produktion von Silberschmuck bekannt; es war die erste lokale Konzentration von Silberwaren in Chiang Mai. Früher lag dieser Standort außerhalb der Stadtmauern, aber durch die ständige Expansion des Stadtgebietes liegt sie nun sehr zentral. Seit über 100 Jahren wird hier die Silberwarenherstellung extensiv betrieben. Von dem ehemaligen Silberschmiedendorf sind heute noch 30 Schmieden und dutzende Geschäfte erhalten (VENZKY-STALLING 2011). Allerdings herrscht hier eine andere Atmosphäre als in der Nimmanhaemin Road, denn hier findet jeden Samstagabend ein Nachtmarkt statt, der unter anderem auch von Touristen besucht werden kann. Neben unterschiedlichen Gegenständen werden dort Silberschüsseln, Bilderrahmen, Hosengürtel, Silberhalsketten oder auch Silberamulette angeboten. Inwiefern kann man heute am Standort noch von einer Silberwarenindustrie, einem echten Industriedistrikt, sprechen? Oder handelt es sich eher um einen schrumpfenden Standort vergangener Zeit? Wie wird die Straße von Touristen angenommen?

Der *Silver Temple*, eine Silberpagode (vgl. Abb. 6), die etwa 500 Jahre alt ist, oft zerstört und wieder aufgebaut wurde, befindet sich in der Mitte des ganzen Areals. Er wirkt immer noch als Mittelpunkt für die Produktion von Silberwaren, um ihn herum sind die Geschäfte angeordnet. Die Silberwaren werden zum Teil noch im Geschäft oder davor produziert (vgl. Abb. 9). Die Produktionsstätten sind jedoch zum größeren Teil in der ganzen Stadt verteilt. Aufgrund der geringeren Flächenverfügbarkeit werden



bestimmte Produktionsschritte (z.B. die Lackierung) dort nicht mehr vorgenommen (VENZKY-STALLING 2011). Viele Silberschmiede verschwanden im Laufe der Zeit. Bei einem Gespräch mit den dort ansässigen Mönchen stellte sich heraus, dass nur noch fünf Personen in der Wualai Road den vollständigen, traditionellen Silberwarenverarbeitungsprozess beherrschen. Hierbei ist als problematisch anzusehen, dass die Weitergabe der Kenntnisse zweitrangig ist. Professor KULKE sprach in diesem Zusammenhang von einem rigiden, alten Industriedistrikt, bei dem die Produktkreativität nicht gegeben ist. Es ist seiner Ansicht nach problematisch, Innovationen in diesen Bereich zu implizieren. Zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten, wie unter anderem der Bau von Versorgungseinrichtungen (z.B. Kaffeeshops), welche dem Distrikt positive Impulse geben könnten, wurden bisher noch nicht realisiert, aber von Herrn VENZKY-STALLING als nötig erachtet (VENZKY-STALLING 2011). Etwaige Möglichkeiten werden später genauer diskutiert.

Abb. 6: Die Silberpagode (METZKE 2011)

Baan Tawai

Als letzter Distrikt wurde der Holzhandwerksstandort Baan Tawai (siehe auch Abb. 1, Punkt V) besichtigt. In den Internetquellen wird Baan Tawai als Attraktion für Touristen angepriesen. Er soll in den letzten Jahren stark gewachsen sein. Privatpersonen aus der ganzen Welt sollen die Chance haben, Holzwaren aus Baan Tawai zu importieren (VENZKY-STALLING 2011).

Baan Tawai liegt etwa 15km südlich des Stadtzentrums von Chiang Mai und teilt sich in zwei Teile auf. Das eigentliche Dorf Baan Tawai ist ein monostrukturierter, aber organisch gewachsener Geschäftskomplex, der entlang einer Geschäftsstraße errichtet wurde und in dem Holzwaren verkauft werden. Daneben existiert ein künstlich errichtetes Zentrum entlang einer Doppelstraße, die von einem Kanal getrennt wird und in dem in baugleichen Baracken (siehe Abb. 7) diverse Erzeugnisse aus Holz verkauft werden. Der gesamte Bereich zeichnet sich durch einen weiten Anfahrtsweg von der Innenstadt und einen nicht existierenden öffentlichen Personennahverkehr aus (VENZKY-STALLING 2011).



Abb. 7 (links): Blick auf die Hauptverkaufsstraße in Baan Tawai (METZKE 2011)

Abb. 8 (rechts): Handgemachte Holzfiguren in Baan Tawai (METZKE 2011)

Auf den ersten Blick fiel auf, dass in beiden Zentren kaum Touristen zu erblicken waren. Es gab nur Verkaufsflächen, kaum Shops oder Cafés. Viele Straßen des künstlich errichteten Zentrums wurden durch einen Schatten spendenden, schwarzen Stoff vor dichter Sonneneinstrahlung geschützt (vgl. Abb. 7). Die Straßen bieten zwar Platz für eine große Anzahl von Touristen, jedoch nicht genug für das Parken von Fahrzeugen. Bereits unser eigener Reisebus hatte große Schwierigkeiten im Dorf zu manövrieren, oder gar einen Stellplatz zu finden. Ruhe finden die Besucher in den zwischen den Straßen angelegten Stelzenhäusern.

Im Detail wurden Holzschnitzereien, antikes Holz, lackierte Waren, Korbwaren, buddhistische Waren und zahlreiches Dekorationszubehör angeboten. Ursprünglich bestanden die Produkte aus Teakholz, heute wird eher das Holz des Affenbrot- oder Mangobaums benutzt, da die Produktion und Verarbeitung von Teak streng von thailändischen Behörden überwacht wird (BAAN TAWAI 2011). Zudem wurde uns berichtet, dass die angebotenen Produkte nicht mehr ausschließlich aus der Gegend um Chiang Mai stammen, was vor allem den zurückgehenden Zahlen an Fachkräften geschuldet sein soll. Herr VENZKY-STALLING beurteilte das Potenzial für Kreativität und Innovationen für das künstliche Zentrum, inklusive der dort vorhandenen Holzgeschäfte, besser als für das eigentliche Dorf Baan Tawai (VENZKY-STALLING 2011).

Chiang Mai - eine kreative Stadt?

Nach dem Besuch des Dorfes Baan Tawai verabschiedete die Exkursionsgruppe MARTIN VENZKY-STALLING und PRADORN SUREEPHONG.. Anschließend erfolgte die Auswertung des Creative City Projekts durch die Tagesexperten. Durch die Fülle von neu gewonnenen Informationen und Eindrücken vor Ort entschieden sich die Tagesexperten, zur Findung einer diversifizierten Beurteilung des Projekts, die Diskussion interaktiv zu gestalten. Diese Form der Argumentation soll auch im Folgenden als Leitgedanke dienen. Pro- und Kontra- Argumente werden direkt gegenüber gestellt. Gerade im momentanen Entwicklungsstadium der Stadt und der damit verbundenen Vision einer Creative City erscheint uns diese Variante der Diskussion als geeignet.

Chiang Mai – eine potenziell kreative Stadt? Die Frage offenbart zugleich den Ansatzpunkt für die anstehenden Ausführungen. Die Verantwortlichen selbst titulieren das Projekt der Creative City Chiang Mai als eine „Vision“. Die Formulierung macht klar deutlich, dass die vollständige Realisierung des Gesamtkonzepts in der Zukunft liegt und, dass auf dem Weg dorthin noch viele Aufgaben bewältigt werden müssen. Ausgangspunkt unserer Überlegungen ist der Begriff des kreativen Milieus und den damit verbundenen Merkmalen (siehe Exkurs II). Welche Schlüsselqualifikationen besitzt Chiang Mai bereits heute und welche noch nicht?

Die Rahmenbedingungen der Stadt sprechen sowohl eine positive als auch eine negative Sprache. Chiang Mai ist zum einen das Zentrum Nordthailands. Die metropolitane Region verfügt über rund eine Million Einwohner und bestimmt das wirtschaftliche Geschehen über die Grenzen der Provinz hinaus. Dagegen kann man die Lage der Stadt durchaus als eine Gefahr ansehen. Die Bezeichnung als Dead End (Sackgasse) besitzt durchaus fundierten Boden. Überregionale Vernetzungen und Beziehungen mit den Nachbarstaaten existieren weder mit dem wirtschaftlich schwachen Laos, noch mit dem nach außen hin abgeschotteten Myanmar. Der Zuzug von Fachkräften aus diesen Nachbarländern ist somit nicht vorhanden. Vielmehr werden illegal eingeschleuste Arbeiter aus diesen Ländern zu einfachen Tätigkeiten gezwungen. Vielleicht kann eine Öffnung Myanmars als langfristig positives Potenzial angesehen werden. Ein weiterer Standortnachteil ist die geringe Verbreitung der englischen Sprache.

Dem kann entgegen gehalten werden, dass kein anderer Agglomerationsraum im Umkreis von 700km eine ähnliche Unterstützung seitens der kommunalen und staatlichen Wirtschafts- und Regionalpolitik genießt. Dabei ist die Förderung des ehemaligen Ex-Ministerpräsidenten *Thaksin Shinawatra* kein Einzelfall. Aufgrund der wirtschaftlichen Schwäche Nordthailands investiert auch das *Board Of Investment* in die Region, wovon besonders die Entwicklung der Metropolitan Region profitiert. Weitere private Gönner sind das in Chiang Mai ansässige US-amerikanische Generalkonsulat, die Wirtschaftsvereinigung und NOHMEX (Northern Handicrafts Manufacturers and Exporters Association), eine Gruppierung, die sich mit den Problemen der in Nordthailand ansässigen Handwerksbetriebe beschäftigt. Trotz des zusätzlichen *Thai US Creative Partnership Programm* sind bis auf die Ansiedlung der amerikanischen *International Business Machines Corporation* (IBM) ausländische Investoren bisher nicht vertreten. Der Aufmerksamkeitsfaktor der Stadt für ausländische Direktinvestoren ist demnach eher gering (CHIANG MAI CREATIVE CITY 2011).

Chiang Mai ist im Besitz vielfältiger Ressourcen. Neben dem bereits erwähnten Humankapital ist die bisher erreichte Ausstattung der Stadt mit Wissen, dem Ausbau der Infrastruktur, Forschung und Entwicklung stark vorangeschritten. Die Stadt besitzt einen internationalen Flughafen sowie ein neues modernes Stadtzentrum mit diversen Hotelketten und Gastronomiebetrieben. Vor allem im Bereich der Bildung sticht das Image der Chiang Mai Universität stark hervor. Bei unserem Besuch konnten wir uns sowohl von der Größe des Areals, als auch von der Qualität der Einrichtungen überzeugen. Neun Universitäten in einer Stadt, die kaum mehr als 200.000 Einwohner besitzt, leiten deutlich auf den Begriff des Bildungshubs über. Am College of Arts, Media & Technology erlangten wir darüber hinaus einen Eindruck über sich in der Entwicklung befindende Innovationen. Als Beispiel wurde uns die elektronische Postkarte oder auch das Barcode-Navigationssystem vorgestellt. Verknüpfungen zum Tourismussektor wurden klar veranschaulicht. Einziger Nachteil bei der Entwicklung des IT-orientierten Chiang Mai ist unserer Ansicht nach das Fehlen eines Softwareparks. Die Stadt besitzt ein kulturelles Image, welches durch die *Lanna* Kultur verkörpert wird. Traditionell reich an Künstlern und inspiriert durch die Kunst der Bergvölker, entstand über Jahrhunderte eine mannigfaltige Kunst- und Kulturlandschaft in der alten Hauptstadt des *Lanna* Königreiches.

Die Voraussetzung zur Herausbildung einer kreativen Stadt, an dem auch die Stadt Chiang Mai gemessen werden soll, ist die räumliche Konzentration moderner Produktionen. Die Entwicklung steckt noch in den Kinderschuhen, allerdings existieren bereits räumliche Konzentrationen moderner und traditioneller Produktionsbetriebe. Der Besuch der drei Industriedistrikte (Design, Silberwaren, Holzwirtschaft) offenbart trotzdem ein zwiespältiges Bild. Die Nimmanhaemin Road konnte als einzige der drei Distrikte durch neues „Design“ bestehen. Die selbstständigen Designer bedienen vor allem die gehobene Klasse der ansässigen Bevölkerung oder sich auf der Durchreise befindende Touristen. Das Design ist konsequent entsprechend dem *Lanna* Stil kreiert. Die im Reiseführer als „most hip, diverse and trendy shopping street“ und „place for the rich and famous“ titulierte Einkaufsstraße erschien jedoch eher als menschenleer, unscheinbar und alles andere als „trendy“. Diese Gegend soll sich in der Nacht in ein stark belebtes Quartier verwandeln, dennoch spricht diese temporäre Geschäftigkeit sowohl eher für ein geringes Einkommen der Designer, als auch für die fehlende Aufmerksamkeit der Besucher für den ganztägig geöffneten Distrikt. Vielmehr erinnert der Distrikt an eine Sackgasse. Unserem Experten VENZKY-STALLING nach sind Vernetzungen zwischen der Universität und den Designern nur geringfügig vorhanden. Er betonte darüber hinaus, dass ihm zur Steigerung der Attraktivität der Distrikte Erholungs- und Unterhaltungsaspekte fehlen (VENZKY-STALLING 2011).

Die Ankurbelung einer modernen Produktion in der Wualai Road ist nach unserem Eindruck kaum gegeben. Das ehemalige Silberschmiedendorf ist ebenso menschenleer wie die Nimmanhaemin Road. Die angebotenen Produkte erscheinen weder kreativ, noch innovativ. Die Weitergabe der Kenntnisse ist durch den ständigen Rückgang derer, die das Handwerk der Verarbeitung der Silberwaren noch beherrschen (vgl. Abb. 9), stark gefährdet. Die Produktionsstätten sind zudem heute weit über die Stadt verteilt, was gegen den Gedanken einer räumlichen Konzentration der Produktion spricht. Zudem ist die Wualai Road als Nachtmarkt tituliert, wodurch sich nach unserer Meinung dieselben Schwächen wie in der Nimmanhaemin Road ergeben. Der Geschäftsdistrikt wird von uns als undynamisch kategorisiert. Das Dorf Baan Tawai befindet sich außerhalb des Stadtkerns. Ohne genaue Beschreibungen oder Informationen durch die ansässige Bevölkerung ist dieser Distrikt noch schwerer auszumachen als die beiden anderen Industriedistrikte. Auch hier fand eine Spezialisierung auf das Handwerk, ähnlich wie in der Wualai Road, statt. Das Bild gleicht dem der anderen Distrikte: kaum Touristen, geschäftiges Treiben oder gar Verkauf von Waren. Der Eindruck, dass auch dieser Industriedistrikt nicht nur schwer zu erreichen ist, sondern auch kaum wahrgenommen wird, verfestigt sich. Die handgefertigten Holzschnitte stehen in allen Geschäften dicht aneinander gedrängt. Es wird der Eindruck vermittelt, als ob der Absatz dieser Produkte den Betreibern schwer fällt, obwohl die Vielfalt und Gestaltung der Produkte in unseren Augen ansprechend ist.



Abb. 9: Traditionelle Silberwarenproduktion in der Wualai Road (METZKE 2011)

Aus den beschriebenen Überlegungen lassen sich bereits erste Schlüsse hinsichtlich der Existenz moderner Wirtschaftsproduktionskomplexe in Chiang Mai ziehen. Zum einen lässt sich feststellen, dass Produktionssysteme vorhanden sind, die zudem eine räumliche Konzentration aufweisen. Diese sind zudem teilweise traditionell gewachsen (Wualai Road, das Dorf Baan Tawai). Sie sind besonders mit der industriellen Historie der Stadt verbunden und stellen somit eine unabdingbare, bereits existierende Ressource für die Realisierung des Creative City-Projekts dar. Am differenziertesten ist das Angebot in Baan Tawai. Zum anderen hielt die moderne Produktion jedoch nur in der Nimmanhaemin Road Einzug. Die Wualai Road vermittelt keinen Eindruck eines kreativen Distrikts, als beeindruckend gilt lediglich die Silberpagode im Zentrum desselben.

Obwohl die Entwicklung und Reorganisation dieser Distrikte im Rahmen der Vision einer kreativen Stadt sicherlich noch in den Kinderschuhen steckt, so lässt sich bis jetzt konstatieren, dass alle drei Distrikte bisher weder lokal noch regional wettbewerbsfähig sind. Wodurch sich die Frage anschließt, welche Unternehmen aktuell wettbewerbsfähig sind. Die Antwort liegt im bisherigen Konsumverhalten der Touristen. Der Kauf von Designerartikeln in einer immer noch als Durchreiseort bezeichneten Stadt ist für viele Touristen und Backpacker zweitrangig. Nach Angaben von VENZKY-STALLING kommen jährlich rund 5 Mio. Touristen in die Stadt, wobei diese im Durchschnitt etwa zwei Tage bleiben, jedoch kommen nur 15% von ihnen bei einem erneuten Thailandbesuch wieder. Der Besuch abgelegener Holzschnitt- und Silberwaren-Distrikte, welche nur schwer zu finden sind und zudem nur temporär ihren Charme unter Beweis stellen, ist für den Großteil der Touristen immer noch abwegig und zu zeitintensiv auf dem Weg zu anderen Destinationen. Die *Lanna* Kultur soll als Zugpferd für die Etablierung eines Images dienen, jedoch ist die Aufmerksamkeit für den speziellen Stil und das Kunsthandwerk bisher noch nicht gegeben. Abschließend bleibt anzumerken, dass die Umsetzung der Vision moderner wettbewerbsfähiger Produktionssysteme erst in der Zukunft zum Teil realisiert werden kann, obwohl Potenzial zu erkennen ist.

Innovations- und Lernprozesse entstehen letztlich dann, wenn die Vernetzung von Produktionseinrichtungen einer Wertschöpfungskette und die Einbindung von informellen und formellen Informations- und Kommunikationsflüssen gewährleistet sind. Die Vernetzung der besuchten Industriedistrikte mit anderen Distrikten der gleichen Wertschöpfungskette blieb am Exkursionstag außen vor. Wir konnten nicht herausfinden, inwiefern sich weitere Dörfer auf die Herstellung von Holzwaren spezialisiert haben. Das gleiche gilt sowohl für die Wualai Road, als auch für die Nimmanhaemin Road und deren Erzeugnisse. Wir gehen in der Folge davon aus, dass die Distrikte als Ausgangspunkt für die Errichtung weiterer Distrikte dienen sollen. Am Exkursionstag erhielten wir den Eindruck, dass die Gebiete auf sich selbst gestellt waren und dadurch auch keine Konkurrenz zwischen den Distrikten einer Wertschöpfungskette vorherrschte. Demgegenüber sind Vernetzungen seitens der Universität mit anderen Branchen durchaus gegeben, wodurch auch Innovationen kreiert werden. Eine Verbindung existiert sowohl mit der Tourismusbranche als auch mit dem Gesundheitssektor. Die Zusammenarbeit zwischen der Universität und dem Chiang Mai Krankenhaus ist bereits angelaufen. Der Versuch durch lokale Kooperationen Stärken zu generieren, wird hier am ehesten deutlich. Ob sich der Medizintourismus in Zukunft durchsetzen kann, bleibt fraglich. Denn obwohl die Stadt ein Bildungshub darstellt und viele Studenten für sich gewinnen kann, sehen diese nach ihrem Abschluss bisher nur geringe Chancen auf eine berufliche Karriere in Chiang Mai. Abwandernde Fachkräfte nach Beendigung der Ausbildung sind laut VENZKY-STALLING keine Seltenheit. Eine Vernetzung der Universität mit den drei analysierten Industriedistrikten ist wie bereits erwähnt gering bis gar nicht vorhanden. Innovationen durch kreative Ideen junger Fachleute im Bereich der Silber- oder Holzwaren bleiben daher bisher aus.

Letztlich sind die Schlüsselkomponenten Vertrauen und Offenheit bei der Verwirklichung der Vision nicht außer acht zu lassen. Beide Faktoren sind bei unseren Beobachtungen, wenn auch nur am Rande, durch die Kooperation der Universität mit dem modernen Gesundheitssektor, gegeben. Das traditionelle Handwerk der Silberwaren- und Holzwarenherstellung wird sich schwer tun, Vertrauen zu neuen Marktstrategien zu entwickeln. Ansässige Handwerker könnten den Verlust ihrer eigenen Existenz durch die Weitergabe der Kenntnisse an externe Personen fürchten. Die Produktion könnte in der Folge in ein marktorientiertes Schema eingebettet werden, wodurch am Ende vom ursprünglichen Herstellungs- und Qualitätsprozess nur noch eine reine Marktmaschinerie übrig bleibt. Traditionell geprägte Individuen ziehen es durchaus in Betracht in traditionellen Praktiken zu verharren. Die Gewinnung von Vertrauen stellt sich dementsprechend als schwierig dar. Dadurch kommt es in unmittelbarer Folge zum Verlust von Informationen und damit auch zum Ausbleiben neuer Lösungen und dem Kreieren von Innovationen, da Kenntnisse unverknüpft bleiben. Der intensiv geforderte Austausch des wirtschaftsräumlichen und allgemeinwirtschaftlichen Umfelds ist in Chiang Mai noch nicht gegeben. Damit einhergehend findet auch noch kein ausreichender Austausch von Informationen und Wissen statt. Daher bleibt die Herausbildung eines kreativen Milieus bisher eine Vision.

Fazit & Ausblick

Chiang Mai ist derzeit aus unserer Sicht keine Creative City. Zwar besitzt die Stadt eine räumliche Konzentration von Produktionsbetrieben, welche unter anderem durch die drei Industriedistrikte ihre Ausprägung finden, jedoch sind diese nach unserer Auffassung derzeit größtenteils weder modern, noch wettbewerbsfähig. Vernetzungen zwischen den Produktionsnetzwerken einer Wertschöpfungskette existieren nur in geringem Maße. Die Verbindungen zwischen verschiedenen Branchen, welche zur Generierung von Innovationen eine grundlegende Bedeutung besitzen, sind im Ansatz vorhanden. Herauszuheben ist in diesem Kontext die Zusammenarbeit zwischen der Universität und dem Chiang Mai Krankenhaus.

Sowohl das allgemeinwirtschaftliche, als auch das wirtschaftsräumliche Umfeld ist durch Stärken und Schwächen gekennzeichnet: die Stadt als Bildungshub als Stärke, fehlende ausländische Direktinvestitionen als Schwäche. Das Zusammenspiel zwischen Tradition und Moderne und damit das Zusammenspiel von Innovationen und dem Austausch von Informationen findet nicht ausreichend statt. Während die moderne IT- Branche immer weiter voranschreitet, steht die Weitergabe der Fähigkeiten des traditionellen Handwerks vor dem Scheitern (Bsp.: Wualai Road). Dies liegt unseres Erachtens auch daran, dass sich die traditionelle Bevölkerung nicht den modernen Marktanforderungen öffnen möchte. Der

Zwiespalt zwischen Tradition und Moderne ist für uns deutlich sichtbar.

Zwiespältig ist für uns ebenso das Konzept hinter dem Begriff der Creative City in Chiang Mai. Wir erhielten den Eindruck, dass die „Vision“ den Fokus nicht allein auf das Creative City Konzept legt, sondern auf die Entwicklung aller wirtschaftlichen Teilbereiche der Stadt. Ist der Erhalt des Status einer kreativen Stadt nur Mittel zum Zweck?

Die Zukunft wird zeigen, in welche Bahnen das junge Chiang Mai Creative City Projekt gelenkt wird. Die rasante Entwicklung der letzten Jahre hat so manchen bereits überrascht. Inwieweit die Stadt zu einer Creative City aufsteigen kann, bleibt abzuwarten. Entwicklungspotenzial ist vorhanden, jedoch müssen eine Reihe von Problemen auf dem Weg zu einer erfolgreichen Umsetzung gemeistert werden. Am Ende des Tages wurden diese Themen zusätzlich mit zwei weiteren Gästen, HANS LIPP von der GTZ und CHRISTIAN KÖRNER vom Deutschen Akademischen Austauschdienst, beim gemeinsamen Essen und schlussendlich bei einer sehr erfolgreichen Heimatsportbetrachtung diskutiert.

Literaturverzeichnis

- BAAN TAWAI (2011): Internetauftritt von Baan Tawai. Im Internet: <http://www.ban-tawai.com/> (letzter Zugriff: 21.04.2011).
- BATHELT, H. / J. GLÜCKLER (2003): Wirtschaftsgeographie. Ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive. Stuttgart.
- BOARD OF INVESTMENT (2011): Board of Investment für Thailand. Zuschüsse für die unterschiedlichen Regionen. Im Internet: http://www.boi.go.th/english/about/boi_privileges_by_location.asp (letzter Zugriff: 21.04.2011).
- CHAKPITAK, N. (2011): Vortrag von Herrn Chakpitak (Chiang Mai University) vom 26.02.2011.
- CHIANG MAI CREATIVE CITY (2011): Internetplattform für Creative City Projekt der Stadt Chiang Mai. Im Internet: <http://www.creativechiangmai.com/en> (letzter Zugriff: 21.04.2011).
- CHIANG MAI CREATIVE CITY SUMMARY REPORT (2011): Strategic Plan and Road Map der Chiang Mai Creative City. Im Internet: http://www.creativechiangmai.com/downloads/cmcc_executive_summary_and_roadmap.pdf (letzter Zugriff: 16.04.2011).
- CHIANG MAI UNIVERSITY (2011): Internetauftritt der Chiang Mai University. Im Internet: http://www.cmu.ac.th/index_eng.php (letzter Zugriff: 18.04.2011).
- GROTZ, R. (1996): Kreatives Milieu und Netzwerke als Triebkräfte der Wirtschaft: Ansprüche, Hoffnungen und die Wirklichkeit. In: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 153. Bayreuth.
- HEINEBERG, H. (2007): Einführung in die Anthropogeographie/ Humangeographie. Industriedistrikte und innovative bzw. kreative Milieus. Verlag Ferdinand Schnöningh. 3. Auflage. Paderborn.
- KIT (2011): Gespräch mit Herrn Kit (Reiseführer) vom 26.02.2011.
- KULKE, E. (2008): Wirtschaftsgeographie. Kreative Milieus. Verlag Ferdinand Schnöningh. 3. Auflage. Paderborn.
- SCHWEIZER NEWS (2001): Schweizer Onlinetagesbericht vom 07. Januar 2001. Thaksin Shinawatra-the tycoon who would be premier. Im Internet: <http://www.news.ch/Thaksin+Shinawatra+the+tycoon+who+would+be+premier/28638/detail.htm> (letzter Zugriff: 03.04.2011).
- SUREEPHONG, P. (2011): Vortrag von Frau SUREEPHONG (Chiang Mai University) vom 26.02.2011.
- TOURISM THAILAND (2011): Internetblog der Tourismus Initiative Thailand. Nimmanhaemin Road als hochwertige Shopping Gegend in Chiang Mai. Im Internet: <http://blog.tourismthailand.org/EugeneTang/?p=4132> (letzter Zugriff: 21.04.2011).
- VENZKY-STALLING, M. (2011): Vortrag/Gespräch mit Herrn Venzky-Stalling (Chiang Mai University) vom 26.02.2011.

27. Februar 2011

Wirtschaftsstruktur der Region Chiang Rai zwischen Landwirtschaft und Grenzhandel

MATTHIAS DEVENTER / ANDREAS KUEBART

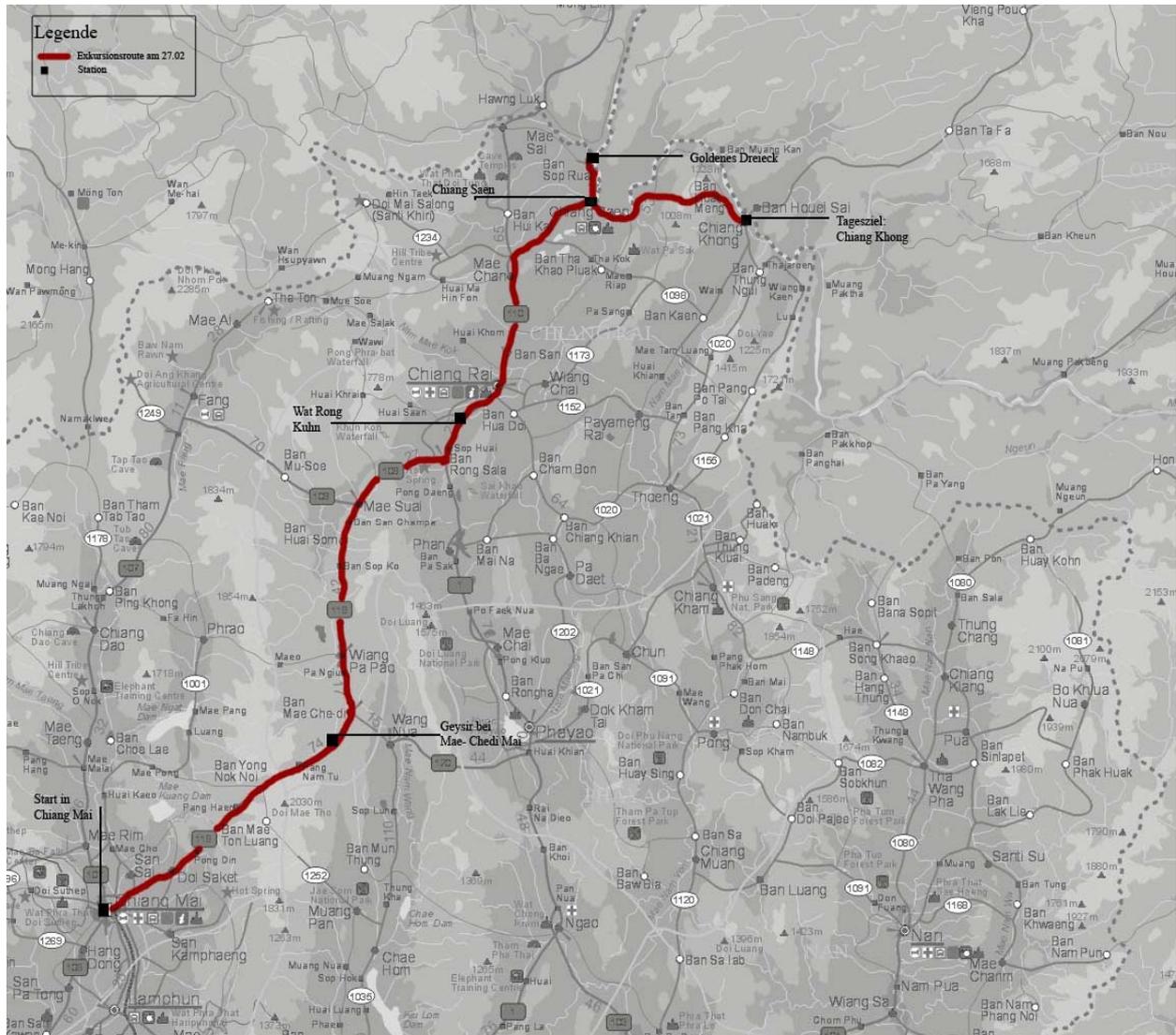


Abb. 1: Exkursionsroute von Chiang Mai nach Chiang Khong vom 27.02.2011 (verändert nach CLICKTHAI 2011)

Stationen:

- Geysir bei Mae Chedi Mai
- Cabage and Condoms
- Wat Rong Khun bei Chiang Rai
- Das Goldene Dreieck
- Chiang Saen
- Chiang Khong

Einleitung und Exkursionsroute

Am 27.02.2011 führte die Exkursionsroute von Chiang Mai aus auf etwa 300 Kilometern im äußersten Norden Thailands durch die Provinzen Chiang Mai und Chiang Rai nach Chiang Khong am Mekong und damit an die laotische Grenze. Stationen unterwegs waren die Geysire an der Hauptstraße nahe Mae Chedi Mai, der Tempel Wat Rong Khun nahe Chiang Rai, das Dreiländereck zwischen Myanmar, Thailand und Laos sowie die Stadt Chiang Saen.

Die Route führte dabei hauptsächlich durch die Provinz Chiang Rai, die weitgehend durch hügeliges beziehungsweise bergiges Terrain geprägt ist. Das Zentrum der Region ist mit etwa 60.000 Einwohnern die Provinzhauptstadt Chiang Rai. Der dominierende Wirtschaftssektor dieser Region ist die Landwirtschaft. Den Strukturwandel in dieser Region, welcher in den letzten Jahren insbesondere in den Hochländern einsetzte, beleuchtet der zweite Beitrag. Neben der Agrarbranche und dem Tourismus, dessen Einfluss entlang der Exkursionsroute an jedem Halt deutlich zu erkennen war, ist der Handel über die Grenzen hinweg nach Myanmar und Laos für die Region wichtig. Der Entwicklung und Bedeutung dieser Handelsaktivitäten widmet sich der erste Beitrag.

Die Bedeutung des Grenzhandels für die Provinz Chiang Rai

Obwohl die nördlichen Provinzen Thailands eine, sowohl durch die periphere Lage als auch das schwierige Terrain, erschwerte Konnektivität zum Rest des thailändischen Wirtschaftsraums aufweisen, bietet die Lage am Dreiländereck zwischen Thailand, Laos und Myanmar auch Vorteile. So ist neben der Land- und Forstwirtschaft der Grenzhandel schon seit langem ein weiterer wichtiger Wirtschaftszweig der Region und eröffnet der ansonsten eher strukturschwachen und landwirtschaftlich geprägten Region eine weitere Einnahmequelle. Dabei waren im Laufe der Zeit Handelswege und Waren starken Veränderungen unterlegen.

War die Provinz Chiang Rai vormals Heimat von Schmugglern und Drogenhändlern, ist sie nun auf dem Weg, eine wichtige Drehscheibe des internationalen Handels zu werden. Außerdem ändern sich auch die Modalitäten des Handels. Wurde der Waren- und Personenverkehr früher ausschließlich mit Binnenschiffen auf dem Mekong als dem für die Region wichtigstem Verkehrsweg abgewickelt, so steigt der Anteil des straßengebundenen Transports am *modal split*. Neue, groß angelegte Investitionsprogramme setzen diesen Trend fort und bedienen hauptsächlich das chinesische Interesse an einfachen, schnellen und sicheren Handelsrouten in den ASEAN- Raum (KORFF / WEHNER 2009).

Entscheidend ist hier nämlich nicht nur der Handel mit den direkten Grenznachbarn, also Laos und Myanmar, sondern es besteht traditionell ein reger Austausch mit der chinesischen Provinz Yunnan, die nur etwa zweihundert Flusskilometer aufwärts am Mekong beginnt (vgl. Abb. 2). Obgleich Yunnan nicht unbedingt das Zentrum der chinesischen Wirtschaftsdynamik darstellt, geht von dort ein erheblicher Impuls für die Bedeutung des Handels mit den ASEAN-Staaten aus. Dabei spielen neben dem Seehandel auch die Handelswege durch das Binnenland eine wichtiger werdende Rolle, wovon auch die Provinz Chang Rai profitiert (PONCET 2006).



Abb. 2: Diese Übersichtskarte für Touristen am Goldenen Dreieck verdeutlicht die räumliche Nähe der Grenzregion zu China (KUEBART 2011)

Geschichte des internationalen Handels in Nordthailand

Schon früh bestand in dieser Region ein Zentrum des Mekong-Handels. Ab dem 13. Jahrhundert dominierte das *Lan Na*- Reich weite Teile Nordthailands, sowie Teile Myanmars und Laos bis hin nach Luang Prabang. Als Zentrum lag Chiang Saen an der Schnittstelle zwischen chinesischen Einflüssen von Norden, siamesischen Einflüssen von Süden und burmesischen Einflüssen von Westen. Es florierte besonders der Handel mit landwirtschaftlichen Produkten aus dem „Land der tausend Reisfelder“, wie die Übersetzung des Namens *Lan Na* lautet, sowie Holz aus den ausgedehnten und damals noch unbewohnten Wäldern in den Gebirgszügen (TRUPP 2009).

Als das heutige Nordthailand Mitte des 19. Jahrhunderts endgültig unter thailändische Herrschaft kam, befand sich die Region in einer peripheren Lage innerhalb Thailands. Das ehemals stolze Königreich *Lan Na* war zu einer rückständigen Region geworden, in der außerhalb der einzigen größeren Stadt Chiang Mai fast sämtliche Einwohner Subsistenzwirtschaft betrieben (BARLOW 2011). Neben dem regionalen Austausch von Reis, Vieh oder Sklaven beschränkte sich der Handel in den wenigen Städten der Region zu dieser Zeit auf Waren wie Salz und Eisen im Austausch gegen land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Elfenbein. Wichtigster Handelspartner war die chinesische Provinz Yunnan und nicht das Zentrum Thailands, da die nötige Infrastruktur, in Form von Straßen, in den Süden fehlte, während der Handel mit China über die Mekonghäfen in Chiang Saen und Chiang Khong abgewickelt werden konnte. Insbesondere die um 1900 noch nahezu unbewohnten Bergregionen waren Räume, die weder administrativ noch wirtschaftlich in einer Beziehung zum Rest Thailands standen (HANKS / WILSON 1985).

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erstarkten mit Opium (siehe Exkurs I) und Teak zwei Exportgüter, die die Region erstmals in internationale Handelsnetzwerke integrierten. Während der Drogenhandel durch Einflüsse aus China gefördert wurde, ging der Impuls zur Ausbeutung der Teakwälder von der britischen Kolonialregierung in Burma aus. Diese neuen Entwicklungen und insbesondere der britische und chinesische Einfluss auf eine Region, die sowohl administrativ als auch kulturell als zu Thailand gehörend empfunden wurde, veranlasste die thailändische Zentralregierung, die entlegenen Nordprovinzen besser an den Rest des Landes anzubinden und die Kolonisation peripherer und vielfach unbewohnter Wälder zu beschleunigen. Die neuen Straßen, die eine Anbindung der Region an den Rest Thailands schafften, veränderten nicht nur die landwirtschaftliche Struktur und die Anbauprodukte, sondern ermöglichten auch erstmals einen Fernhandel sowohl mit Zentralthailand als auch über die Staatsgrenzen hinaus (HANKS / WILSON 1985).

Exkurs I: Handel mit Opium und Heroin im goldenen Dreieck

Der kommerzielle Anbau von Schlafmohn (*Papaver somniferum*) und der Handel mit den aus dieser Pflanze hergestellten Produkten (zuerst Opium, seit Ende des 19. Jahrhunderts auch Heroin) wird in Ost- und Südostasien schon seit Jahrhunderten betrieben. Dabei hatte der Anbau von Beginn an eine internationale Komponente, gelangte die ursprünglich im mediterranen Raum kultivierte Pflanze doch vermutlich erst durch Händler entlang der Seidenstraße nach Ostasien (CHAUVY 2002).

Ein bedeutendes und vor allem konfliktträchtiges Handelsgut waren Opiumprodukte während der Jahrhunderte, in denen die ost- und südostasiatischen Länder Spielbälle der europäischen Kolonialpolitik waren. Der Opiumanbau in der Grenzregion zwischen Thailand, Laos und Burma begann mit Beginn des 20. Jahrhunderts rapide an Bedeutung zu gewinnen, nachdem er in China aufgrund eines Politikwechsels zurückging. Der Anbau von Schlafmohn in kleinen Mengen in der Region war zwar vorher schon durch aus China ausgewanderte Bergvölker verbreitet gewesen, doch war das Opium kein wirklich ernstzunehmendes Handelsgut gewesen, da die Anbaumenge anderer Regionen erheblich höher war. Mit dem Ende des Mohnanbaus in China und dem Anbauverbot im Iran 1955 änderte sich die Situation stark, denn mit dem Wegfall dieser wichtigen Anbaugelände stieg die Nachfrage nach Opiaten aus dem goldenen Dreieck beträchtlich. Darüber hinaus wurde dem Hauptprodukt der Region dem sogenannten „China White“ eine besondere Reinheit und hohe Qualität im Vergleich zu anderen Heroinarten zugeschrieben (CHAUVY 2002).

Diese neuen Bedingungen sowie der Einfluss von Opiumhändlern aus Yunnan führten dazu, dass das

sogenannte „Goldene Dreieck“ in den 1950er Jahren zur wichtigsten Anbauregion weltweit wurde. Der Handel mit illegalen Produkten wurde unter anderem genau davon begünstigt, woran die restliche Wirtschaft in Nordthailand krankte, nämlich an fehlender oder bestenfalls schlechter Infrastruktur. Die unzureichende Infrastruktur und der fehlende Marktzugang für landwirtschaftliche Produkte ließ den Anbau und Verkauf kleiner Mengen an Schlafmohn für einfache Bauern attraktiv werden. Der Schlafmohn wurde als „cash crop“ genutzt (CHAUVY 2002).

Das „Gold“ des Goldenen Dreiecks kam vermutlich von Opiumhändlern, die es als Tauschmittel nutzten. In wenigen Jahrzehnten kam es so, durch den Drogenhandel, zu einem enormen Kapitalzufluss in die ansonsten strukturschwache und arme Region. Der größte Teil des Mohnanbaus erfolgte dabei schon immer auf burmesischer Seite und finanzierte dort zumeist die Waffen der verschiedenen, in Konflikte verwickelten Gruppierungen (JELSMA ET AL. 2005).

Myanmar – das frühere Burma – ist es auch als einzigem der drei Staaten nicht gelungen den Opiumhandel wirksam zu verhindern, während in Thailand und mittlerweile auch in Laos die Bemühungen der Regierungen deutliche Erfolge in dieser Hinsicht erzielten. Da das hauptsächlich in Myanmar produzierte Rauschgift über Thailand als Transitland seinen Weg auf die internationalen Handelsrouten fand, wurden dort auch zuerst Anstrengungen unternommen, sowohl den Anbau als auch den Handel mit Opiumprodukten zu unterbinden. Um dieses Unterfangen auch nachhaltig abzusichern, bedurfte es eines Maßnahmenkatalogs mit sowohl militärischen als auch sozioökonomischen Elementen. Mohnbauern wurden alternative Anbauprodukte vermittelt, damit diese nicht in die Subsistenzwirtschaft zurückfielen. Diese Maßnahmen haben einerseits den Anbau von Schlafmohn aus Thailand und Laos größtenteils verschwinden lassen und auch in Myanmar erheblich reduziert. Andererseits ist abzuwarten, ob der Erfolg langfristig anhält, zumal massenhafter Schmuggel von Amphetaminen nach Thailand und Menschenhandel, der in der Grenzregion abgewickelt wird, neue gravierende Probleme darstellen (PALTOONPONG 2007).

Die heutige Bedeutung des Grenzhandels in der Region Chiang Rai und mögliche, zukünftige Entwicklungen

Heute ist die Provinz Chiang Rai eine Drehscheibe sowohl des internationalen Handels zwischen Thailand und seinen Nachbarländern Laos und Myanmar als auch des Fernhandels mit China. Während der Grenzhandel mit Myanmar auch über Land am Grenzübergang Tachilek abgewickelt werden kann, muss der Mekong für den Handel mit Laos und China überquert werden. Da in der Provinz Chiang Rai keine Brücke über den Mekong existiert, bedarf es dazu immer entweder Fähren oder Frachtschiffe. Davon profitieren die beiden thailändischen Flusshäfen in Chiang Saen und Chiang Khong.

Chiang Saen ist der größere der beiden Häfen; 2006 wurden dort über 60% des gesamten Grenzhandels der Chiang Rai Region abgewickelt. Den größten Anteil (2007: etwa 80%) machen hier Frachtschiffe aus, die auf dem Mekong nach Yunnan verkehren. Es werden vor allem die chinesischen Häfen Jing Hong und Guang Lai angesteuert, es gibt aber ebenfalls Handel nach Myanmar und vereinzelt auch nach Laos (TAKAO 2008). In Chiang Khong wird dagegen nur Handel mit Laos betrieben, sowohl mittels LKW-Fähren mit dem gegenüberliegenden laotischen Grenzort Houay Xay, als auch mittels Frachtschiffen aus Luang Prabang (vgl. Abb. 8). Für den Weitertransport ins Inland sind beide Häfen an das gut ausgebaute thailändische Fernstraßennetz (vgl. Abb. 3) angebunden (POMLAKTONG / ONGKITTIKUL 2007).

Die Handelsbilanz Thailands über die nordthailändischen Grenzen ist sehr positiv. Im Jahr 2010 exportierte Thailand nahezu den zehnfachen Wert seiner Importe über die nördlichen Grenzen (BANK OF THAILAND 2011).



Abb. 3: Fernstraße in der Provinz Chiang Rai (KUEBART 2011)

Während die Ausfuhren eindeutig vom Handel mit Myanmar dominiert werden (etwa 80% der gesamten Exporte in 2010 gingen über die burmesische Grenze) ist die Verteilung bei den Einfuhren breiter gestreut. Der größte Teil mit etwa 45% wurde hier aus Laos importiert, ein Drittel aus Myanmar und die restlichen gut 20% aus Yunnan (siehe Abb. 4). Grund für den Überhang aus dem sonst export-schwachen Laos könnte sein, dass LKWs aus China Laos als Transitland in Richtung Thailand nutzen. Der geringe Anteil der Exporte nach Laos, dessen Wirtschaft aufgrund des Fehlens eigener Seehäfen im einzigen Binnenland Südostasiens massiv auf Einfuhren aus Thailand angewiesen ist, lässt sich dadurch erklären, dass lediglich ein geringer Teil (2005: weniger als 5%) der Ausfuhren nach Laos über die nordthailändischen Flusshäfen abgewickelt wird. Gründe dafür sind, dass einerseits die angrenzenden nord- und westlaotischen Regionen besonders strukturschwach sind, andererseits der Transport über die Brücken bei Vientiane, Savannakhet oder Pakse deutlich günstiger ist. So wird dann auch ein großer Teil der Exporte nach Laos (2005: über 50%) über die Thai-Lao-Freundschaftsbrücke zwischen Nong Kai und Vientiane abgewickelt (PALTOONPONG 2007).

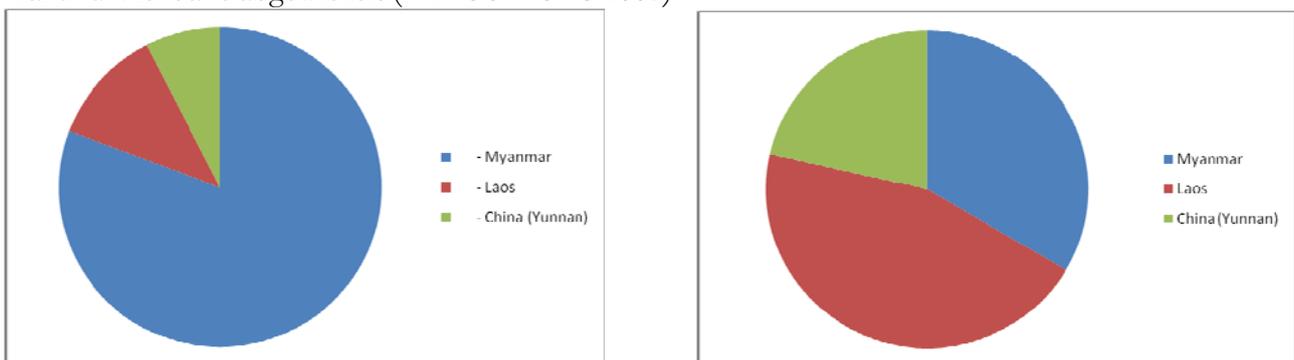


Abb. 4: Exporte (links) und Importe (rechts) über die Zollämter Chiang Saen, Chiang Khong und Mae Sai in Prozent im Jahr 2010 (Eigene Darstellung nach BANK OF THAILAND 2011)

Insgesamt ist der Grenzhandel Thailands mit seinen Nachbarstaaten in den letzten Jahren mit zweistelligen Wachstumsraten gestiegen. So wuchs das Außenhandelsvolumen mit den Ländern Malaysia, Myanmar, Kambodscha und Laos im Zeitraum zwischen 2003 und 2007 von etwa 311 Mrd. Baht auf über 791 Mrd. Baht, was jährlichen Zuwachsraten von durchschnittlich etwa 14% entspricht. Zwar macht der Grenzhandel trotzdem lediglich knapp 8% des thailändischen Gesamthandelsvolumens aus, aber seine hohe Dynamik macht ihn trotzdem zu einem signifikanten Faktor des thailändischen Außenhan-

dels (TAKAO 2008). Zudem gehen Schätzungen davon aus, dass noch einmal etwa der gleiche Betrag auf illegalen Handel in Form von Schmuggel entfällt (vgl. Abb. 5; BANK OF THAILAND 2011). Obgleich der Grenzhandel über die nordthailändischen Provinzen nur einen kleinen Teil des gesamten Grenzhandels Thailands ausmacht, betraf das Wachstum dieses Segments auch den Grenzhandel in der Provinz Chiang Rai. Der Handel mit Myanmar unterliegt wegen politischer Spannungen starken Schwankungen, weshalb es bereits zu zeitweiligen Schließungen des Grenzübergangs und sogar bewaffneten Konflikten kam (JELSMA ET AL. 2005).

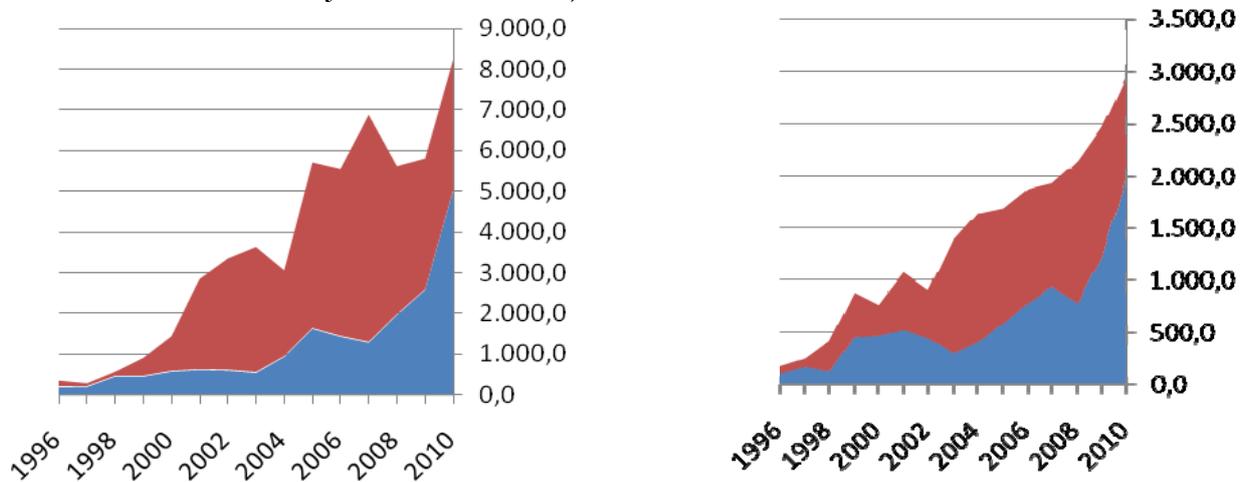


Abb. 5: Exporte (links) und Importe (rechts) zwischen Thailand und Yunnan (rot) bzw. Laos (blau) über die Zollämter Chiang Saen und Chiang Khong im Zeitraum von 1996 bis 2010 in Millionen Baht (Eigene Darstellung nach BANK OF THAILAND 2011)

Innerhalb dieses enormen Wachstumsschubs stieg der Außenhandel sowohl mit China, als auch mit Laos stark an. Exporte und Importe über die nordthailändischen Häfen in die beiden Länder verzehnfachten sich in den letzten anderthalb Dekaden. Dabei entwickelte der Handel mit Laos in den letzten Jahren eine noch stärkere Dynamik. Der Handel mit China profitierte auch von der beginnenden Umsetzung eines Freihandelsabkommens im Rahmen der ASEAN- China Free Trade Area. Diese Freihandelszone gilt schon seit 2003 für so genannte „Early Harvest“ Waren. Darunter sind vor allem landwirtschaftliche Produkte wie Kautschuk und Longan (zusammen über 50% der Exporte über Chiang Saen) aus Thailand sowie Obst und Gemüse aus China zu verstehen (BANK OF THAILAND 2011). Dennoch macht der direkte Grenzhandel zwischen Thailand und China weniger als 1% des gesamten Handelsvolumens der beiden Staaten aus (TAKAO 2008).

Die erhöhte Vernetzung der Staaten innerhalb des Grenzraums und die Verbesserung der Infrastruktur ruft neben dem Handel eine Reihe weiterer Effekte hervor. Auf der einen Seite stehen mit Menschenhandel, illegaler Arbeitsmigration und Schmuggel (siehe dazu PALTOONPONG 2007) einige negative Phänomene zu Buche. Andererseits gibt es ein verstärktes Aufkommen an Touristen, die das Dreiländereck besuchen. Sichtbare Indizien dafür, dass der Tourismus nicht an den thailändischen Staatsgrenzen haltmacht, sind die Kasinos und Duty-free Shops, die grenznah in Laos und Myanmar entstanden sind (siehe Abb. 6).

Diese Entwicklungen und der Handel über die Staatsgrenzen hinweg sind für die relativ strukturschwache und arme Provinz Chiang Rai, deren Bruttoregionalprodukt noch immer weniger als die Hälfte des thailändischen Durchschnitts beträgt (THAIWEBSITE 2011), somit äußerst wichtige und zukunftsweisende Felder. Der weitere Wachstumstrend, der für den Grenzhandel durch die Ausweitung der China-ASEAN Freihandelszone und den Ausbau des Asian Highway Networks in den kommenden Jahren zu erwarten ist, verdeutlicht die Bedeutung des Grenzhandels für die Region.



Abb. 6: Grenznahe Kasinos in Myanmar (links) und Laos (rechts) nahe des goldenen Dreiecks (KUEBART 2011)

Förderung des Grenzhandels in der Greater Mekong Subregion (GMS): Die Border Economic Zone Chiang Rai

Auch in der nahen Zukunft scheint der Wachstumstrend des Grenzhandels über die Provinz Chiang Rai anzuhalten. Grund für diese optimistische Prognose ist die hohe Bedeutung, die dem Grenzhandel im Allgemeinen, aber auch dem Grenzhandel mit Yunnan im Besonderen, von den thailändischen und auch den chinesischen Behörden beigemessen wird. Dieses zeigt sich einerseits in abgeschlossenen bilateralen Abkommen, wie dem *Greater-Mekong-Subregion (GMS) Cross Border Transport Agreement*, dessen Ziel die Vereinfachung des Grenzhandels zwischen den unterzeichnenden Staaten (Thailand, Laos, Vietnam, Kambodscha, Myanmar, China) ist (ASIAN DEVELOPMENT BANK 2011). Andererseits sind auch die Verbesserungen der für einen verstärkten Grenzhandel notwendigen Infrastruktur erkennbar. Nordthailand liegt an einer der von China besonders geförderten Handelsrouten, des Kunming-Bangkok Expressways, der von Kunming, dem wirtschaftlichen Zentrum von Yunnan, südwärts durch Laos und Thailand nach Bangkok und von dort weiter in Richtung Malaysia und Singapur führt. Der entscheidende Engpass dieser Route, die das thailändische Territorium bei Chiang Khong erreicht, ist die Überquerung des Mekongs. Aus diesem Anlass entsteht zwischen Chiang Khong auf der thailändischen Seite und Houay Xai auf der laotischen Seite zurzeit eine neue Mekongbrücke; die dritte „Freundschaftsbrücke“ entlang der thailändische-laotischen Grenze (siehe Abb. 7).



Abb. 7: Baustelle der dritten Thai-Laotischen Freundschaftsbrücke über den Mekong zwischen Chiang Khong und Houay Xai (KUEBART 2011)

Baubeginn dieses für die ganze Region wichtigen Großprojekts war 2010, mit einer Fertigstellung wird in den nächsten Jahren gerechnet. Die Kosten, der auf über 30 Millionen US-Dollar veranschlagten Brücke, teilen sich Thailand und China (YUNLING 2010).

Der thailändische Staat fördert den Handel mit den weniger entwickelten Nachbarn in der GMS besonders durch Kredite zur Verbesserung der Infrastruktur in den Grenzregionen und deren wirtschaftlichen Sonderzonen, so genannten „border economic zones“, um den Grenzhandel zu beflügeln und wirtschaftlich zu fördern. Zudem wird die Region Chiang Rai durch die Entwicklung einer thailändischen Nord-Süd-Achse gefördert. Die „Chiang Rai Border Economic Zone“ war die erste dieser Sonderwirtschaftszonen und wurde schon 2003 eingerichtet. In den folgenden Jahren wurden Infrastrukturprojekte in Chiang Saen, Chinag Khong und Mai Sot mit jeweils mehreren Millionen Baht gefördert. Diese Förderung beinhaltete einen vielschichtigen Katalog an Maßnahmen um den Grenzhandel mit Myanmar, Laos und China zu fördern. Am Grenzübergang zwischen Mae Sot (Thailand) und Tachilek auf burmesischer Seite entstand eine neue Brücke um Kapazitäten für mehr Verkehr zwischen beiden Ländern zu schaffen. Daneben wurden auch Zoll- und Lagereinrichtungen ausgebaut. Außerdem entstand ein modernes Container-Terminal. Zukünftig wird an diesem Grenzübergang Warenverkehr aus Yunnan mit Myanmar als Transitland erwartet (TAKAO 2008).

Obgleich der Hafen von Chiang Saen momentan der wichtigste Umschlagsplatz der Region ist, waren die Investitionen in neue Infrastruktur hier begrenzt. Dies ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass die thailändischen Behörden planen, die Ruinen der ehemaligen Hauptstadt des Königreichs *Lan Na* in Chiang Saen als Weltkulturerbe zu sichern (THAINNEWS 2009). Dadurch kam es zur Verlagerung wirtschaftlicher Aktivitäten, obwohl der Hafen der Stadt und auch die Zoll- und Lagereinrichtungen mehrfach ausgebaut wurden um die steigende Zahl von immer größeren Handelsschiffen (mittlerweile werden an dieser Stelle Frachtschiffe mit bis zu 300 BRT (=Bruttoregistertonnen) eingesetzt) aus Yunnan bewältigen zu können. Gleichzeitig soll etwa zehn Kilometer südöstlich von Chiang Saen an der Mündung des Kok-Flusses in den Mekong ein neuer Hafen entstehen. Auch ein nahe Chiang Saen geplanter Industriepark wird nicht dort, sondern nahe Chiang Khong umgesetzt (TAKAO 2008). Wegen der geplanten Brücke, die einige Kilometer südlich von Chiang Khong nahe dem Dorfe Moo Baan entsteht, wird in den Fährhafen von Chiang Khong trotz des gegenwärtig beträchtlichen LKW-Verkehrs dort (siehe Abb. 8) kaum noch investiert. Stattdessen planen private Investoren einige Einrichtungen, wie ein Logistikzentrum und ein großes Hotel, nahe der neuen Brücke (TAKAO 2008).



Abb. 8: LKW-Fähre über den Mekong zwischen Chinag Khong und Houay Xai (KUEBART 2011)

Neben diesen konkreten Förderprojekten wird auch eine indirekte Förderung durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur im Hinterland gewährleistet und die Anbindung der Grenzübergänge verbessert. Bei weiterhin steigendem Handelsvolumen dürften diesen Investitionen weitere Infrastrukturprojekte folgen. Zeitweise war sogar der Bau einer Eisenbahn zwischen Thailand und Yunnan im Gespräch. Dieses Unterfangen wäre jedoch aufgrund der notwendigen Trassierung durch die westlaotischen Ge-

birgszüge sehr kapitalaufwendig und wird somit allenfalls mittelfristig umgesetzt. Die Investitionen in die Infrastruktur der Grenzstandorte ermöglichen ein weiteres Wachstum des Grenzhandels in der Region Chiang Rai vor allem mit China und sichern der Region einen Platz als Umschlagszentrum an einer der zukünftigen panasiatischen Wirtschaftskorridore (ASIAN DEVELOPMENT BANK 2011).

Landnutzung in der Region Chiang Rai

Auf der Busfahrt durch die Region Chiang Rai war die Prägung der Landschaft durch landwirtschaftliche Nutzflächen charakteristisch. Auf die typischen Landnutzungsmuster und die Dynamik dieser peripheren Region soll nun im folgenden Teil näher eingegangen werden.

Schon die Menschen zur Zeit des *Lanna*-Reiches wussten die Ebenen innerhalb der Hügellandschaft zum Reisanbau zu nutzen. Erst viel später, vor ca. 300 Jahren, wurden auch die Hänge und Berge in höheren Lagen besiedelt und landwirtschaftlich in Wert gesetzt. Die einwandernden Völker der *Karen* und *Shan* nutzten zunächst die Hügellandschaften unter 800m und legten Nassreisfelder an. Weitere, erst im 20. Jahrhundert immigrierte, Minoritäten siedelten dann in den höheren Lagen über 800m aufgrund der Tatsache, dass die niedriger liegenden Gunsträume bereits besetzt waren. Dort betrieben sie extensiven Brandrodungsfeldbau, der ihrer Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln diente (NEEF / HEIDHUES 2008).

Lange Zeit wurde in der abgeschiedenen Chiang Rai Region Subsistenzwirtschaft betrieben. Die fehlende Anbindung zu Märkten und zum fortschrittlichen Zentrum Thailands ließ kaum Entwicklung zu. Auch in den 1960er Jahren, als die „Grüne Revolution“ für deutliche Ertragssteigerungen sorgte und zu einer intensivierten, modernen Landwirtschaft im Raum Bangkok und Chiang Mai führte, konnte die Peripherie davon zunächst nicht profitieren. Für diese Produktionssteigerung mit Hohertragsorten waren nämlich neben der Zufuhr von Düngemitteln, dem Einsatz von Pflanzenschutzmitteln, einer kontrollierten und ausreichenden Bewässerung auch landwirtschaftliche Maschinen notwendig. Dafür fehlte es bei den armen Bauern am nötigen Geld für Investitionen einerseits und an einer tragfähigen Infrastruktur andererseits. Diese Voraussetzungen sind für den Anschluss an überregionale Märkte und damit für den Zugang zu den benötigten Gütern für eine intensivere, marktorientierte Landwirtschaft unabdingbar. Die Isolation sollte bis Anfang der 1990er Jahre Bestand haben, bis dann auch hier die Regierungsprogramme die rückständigen, ruralen Räume in die Entwicklung integrierten (KORFF / WEHNER 2009).

Heutige Landnutzungsmuster

Um die typischen Muster der gegenwärtigen Landnutzung zu analysieren, wird sich dieser Teil der Arbeit sowohl auf eigene Beobachtungen, als auch auf die Ausführungen des Reiseführers KIT sowie Herrn KULKES Erläuterungen während der Exkursion stützen.

Die Landschaft der Region Chiang Rai lässt sich in drei prägende Landschaften gliedern. Erstens in die Ebenen, die sich in den Flussniederungen, in Tälern und sonstigen ebenen Flächen innerhalb der Hügellandschaft erstrecken. Diese sind die landwirtschaftlichen Gunsträume und werden daher auch schon am längsten und intensivsten genutzt (NEEF / HEIDHUES 2008). Die größte Bedeutung hat hier der Nassreisanbau (Abb. 9). Durch das Wasserangebot, die fruchtbaren Böden und die geringe Steigung ist dieses Areal für eine intensive Landnutzung prädestiniert. Auf diesen Ebenen des nordthailändischen Hügellandes findet man eine Kultivierung vor, die sich von der im zentralthailändischen Tiefland unterscheidet. Statt die gesamte Reisanbaufläche unter Wasser zu setzen, werden schmale, parallele Gräben im Feld angelegt, die bewässert werden. Verbreitet sind auch Ananasplantagen und diverse Sonderkulturen wie z.B. Schnittblumen (Abb. 11). Diese *cash crops* sind Erzeugnisse, die eigens für den Verkauf auf dem Markt oder Export angebaut werden. Auch die Randstreifen und leichten Hänge in direkter Nähe zu den Nassreisfeldern und den Behausungen der Bauern sind in der Regel mit Bananenstauden, Obstbäumen oder Gemüse bepflanzt. Aufgrund ihrer geringen Stückzahl ist hier jedoch eher von einer Nutzung für die Selbstversorgung auszugehen (Abb. 12).

Als zweites ist die Hügellandschaft der niedrigeren Lagen zu nennen, die nicht für den Nassreisanbau

genutzt werden kann und dafür auf andere Weise kultiviert wird. Vorherrschende Erzeugnisse sind hier Bananenstauden, Obstbäume, Mais und Bergreis. Allerdings sind diese Räume für intensive Landwirtschaft weniger geeignet, da eine Bewässerung schwierig ist und Plantagen bei Regenfällen von Erosion in Mitleidenschaft gezogen werden. Deswegen sind die Hänge oftmals auch von Buschland oder Sekundärwald bewachsen, also vom Menschen nur wenig oder nicht genutzt. Außerdem ließ sich eine intensivere Nutzung der Hügellandschaft in Abhängigkeit von der Nähe zur Straße und zu Siedlungen, also dem Zugang zu möglichen Absatzmärkten, beobachten. Eine Analogie zur Theorie der Thünschen Ringe ist hier sichtbar (KULKE 2011).



Abb. 9: Nassreisfelder in einer Ebene bei Chiang Rai (DEVENTER 2011)

Die dritte Landschaftsform sind die meist schwer zugänglichen Bergregionen. Neben Primär- und Sekundärwäldern befinden sich hier überwiegend die Siedlungsgebiete der Bergvölker (siehe Exkurs II). In dem Terrain des jungen Faltengebirges prägen starke Reliefierungen mit steilen Hängen den Formenschatz. Entsprechend schwierig gestaltet sich die Nutzung für die Agrarwirtschaft, weshalb seit Jahrhunderten eine extensive, subsistenzorientierte Form der Bewirtschaftung vorherrschend ist: der Brandrodungsfeldbau. Die Bewirtschaftung erfolgt im Rotationsprinzip. Zunächst wird ein Stück Sekundärwald gerodet und niedergebrannt (Abb. 10), wobei die Asche als natürlicher Dünger dient und eine Kultivierung von ein bis drei Jahren zulässt. Dann wird ein benachbartes Stück Sekundärwald in gleicher Weise nutzbar gemacht und kultiviert. Je nach Quelle werden sechs bis 30 Jahre genannt, bis auf einem Stück Land genügend Sekundärwald nachgewachsen ist und es erneut genutzt werden kann (BOYS 2005; VORLAUFER 2009). Die Bodennutzungsform hat zwar einen großen Flächenverbrauch, ist aber bei konstantem Flächenbedarf nachhaltig (BOYS 2005). Im Brandrodungsfeldbau werden unter anderem Bergreis, Mais und Gemüse angepflanzt. Dieses ursprüngliche Bodennutzungssystem ist allerdings nur noch in den peripheren Räumen Südostasiens vorzufinden. Und auch in Thailand macht diese Bewirtschaftung nur 7% der landwirtschaftlichen Nutzfläche aus, wobei sie in Nordthailand einen höheren Anteil einnehmen dürfte (VORLAUFER 2009). Dennoch nimmt die Bedeutung dieser Bodennutzungsform ab, da Holzeinschlag, integrierter Teil des Brandrodungsfeldbaus, seit dem *logging ban*-Gesetz von 1989 illegal ist. Programme der Regierung sollen die Bergvölker überzeugen oder zwingen auf permanente Plantagenwirtschaft mit marktorientierter Produktion umzusteigen (TRUPP 2007). Ferner sind inzwischen auch die Bergregionen besser mit Straßen und sonstiger Infrastruktur erschlossen, was einerseits neue Möglichkeiten bietet, andererseits aber auch mehr Kontrolle und Einflussnahme des Staates zulässt.



Abb. 10: Das Niederbrennen eines gerodeten Stück Sekundärwaldes ist ein elementarer Teil des Brandrodungsfeldbaus (DEVENTER 2011)

Wandel in der Landwirtschaft ermöglicht neuen Wohlstand

Betrachtet man in Nordthailand die Entwicklung der Nutzflächenanteile für die verschiedenen Arten landwirtschaftlicher Produktion, wird zweierlei sichtbar: Der Reisanbau verlor von 1993 bis 2003 ca. 5% am Gesamtanteil, wohingegen der Anteil sonstiger permanenter Feldfrüchte, Sonderkulturen und Teakholz-Forstwirtschaft um eben diese Differenz zunahm (NATIONAL STATISTICAL OFFICE OF THAILAND 2003). Wie zu beobachten war, befanden sich neben den Nassreisfeldern oftmals kleinere Felder, auf denen Gemüse, Obst oder Sonderkulturen wie z.B. Schnittblumen angepflanzt werden (Abb. 11). Dies ist ein Zeichen des Wandels in der Landwirtschaft von subsistenzorientierter hin zu marktorientierter Produktion (KULKE 2011).

Durch die Intensivierung der Landwirtschaft in den letzten zwei Dekaden und den Zugang zu Märkten bieten sich für die Bauern neue Möglichkeiten. Ertragssteigerungen bei höherer Arbeitseffizienz unter Einsatz von Maschinen anstelle von Wasserbüffeln ermöglichen es, größere Produktionsmengen und höhere Qualität zu erzeugen. Die geerntete Überproduktion kann dann gewinnbringend auf den Märkten abgesetzt werden und beschert den Bauern ein zusätzliches Einkommen. Da weniger Arbeitskraft für die Selbstversorgung benötigt wird bzw. die Selbstversorgung durch den Einkauf von Nahrungsmitteln erfolgt, können zusätzlich oder alternativ *cash crops* angepflanzt werden. Diese meist für den Export bestimmten Agrarprodukte können dem Bauern ein noch höheres Einkommen beschern (KIRCHMAIR ET AL. 2011).



Abb. 11: Der Anbau von Schnittblumen als Sonderkultur in der Region Chiang Rai (DEVENTER 2011)

Sichtbar war während des Exkursionstages auch ein Wandel der Lebensumstände. Dank steigenden

Wohlstandes wird in die einst einfachen bäuerlichen Behausungen investiert und die Gebäudestruktur verbessert (z.B. ersetzen Betonwände und feste Dächer Naturmaterialien; vgl. Abb. 12). Außerdem ändert sich das Konsumverhalten und es werden hochwertige Produkte wie Fernseher und Autos gekauft. Ein Pick-Up – ein sehr verbreiteter Fahrzeugtyp in den ländlichen Gebieten – dient dazu, den eigenen Betrieb und Haushalt zu versorgen sowie die Produkte zum Markt zu bringen (KULKE 2011). Zusammenfassend lässt sich von einer Produktdiversifizierung und Exportausrichtung der Landwirtschaft sprechen, die zu einem höheren Lebensstandard führte.



Abb. 12: Haus eines Landwirts in der Region Chiang Rai mit einigen Pflanzen für den Selbstgebrauch (DEVENTER 2011)

Exkurs II: Die Bergvölker Nordthailands – traditionelle Lebensweise zwischen Konflikt und Wandel

Die im nordthailändischen Bergland lebenden Bergvölker zeichnen sich seit jeher durch einen von der Mehrheitsbevölkerung stark abweichenden Lebensstil aus. Es wird angenommen, dass die ersten Stämme bereits zu Beginn des zweiten Jahrtausends und damit noch vor der thaisprechenden Bevölkerung hier siedelten. Andere Ethnien wanderten erst vor 150 Jahren und später aus China, Laos und Myanmar ein (TRUPP 2007, 2009).

Die Bergvölker oder „Bergstämme“ gemäß dem Begriff *hilltribes*, wie sie behördlich genannt werden, umfassen in Thailand eine Bevölkerung von über 920.000 Personen und stellen damit 1,4% der Gesamtbevölkerung. Noch 1960 gab es lediglich etwas mehr als 200.000 Menschen, die den Bergvölkern zugerechnet wurden. Die Ursache für dieses starke Wachstum ist einerseits auf eine natürliche Bevölkerungszunahme, andererseits auf die fortdauernde Zuwanderung aus Myanmar und Laos zurückzuführen. Trotz der einheitlichen Bezeichnung als Bergvölker sind die Ethnien heterogen und unterscheiden sich in ihrer Kultur, Sprache, Herkunft, Kleidung und ihren Gebräuchen. Das *Tribal Museum Chiang Mai* listet neun verschiedene Ethnien in Nordthailand, unter anderen die *Karen*, *Hmong*, *Labu* und die *Akha* (TRUPP 2007).

Bevor der thailändische Nationalstaat entstand, lebten diese Völker in weitgehender Autonomie und standen in unterschiedlich intensiven Handelsbeziehungen zur Mehrheitsbevölkerung. Dies änderte sich erst Mitte der 1950er Jahre, als der zuvor eigenständige Status aufgrund zunehmender staatlicher Einflussnahme schwand. Zum einen agierte die Zentralregierung Thailands, weil sie die Minoritäten als anfällig für kommunistische Einflüsse hielt. Zum anderen wollte der Staat die Opiumproduktion unterbinden, welche hauptsächlich von den *hilltribes* betrieben wurde (siehe Exkurs I). Der traditionell betriebene Brandrodungsfeldbau wurde später von der Regierung als ein weiteres Problem angesehen. Er geriet in die Kritik, die natürlichen Ressourcen des Landes, namentlich die Wälder, zu zerstören und den Wasserhaushalt ungünstig für die tieferen Lagen zu beeinflussen. Seitens der Behörden wurde ein

Bild von unterentwickelten, waldzerstörenden Drogenhändlern konstruiert, die in ein modernes Zeitalter geführt werden mussten (TRUPP 2007, 2009).

In der Folge kam es zu Entwicklungsprogrammen, die den Bergvölkern Alternativen zur Opiumproduktion und dem Brandrodungsfeldbau bieten sollten. Die Produktion von „cash crops“ wie z.B. Litschis wurde immer mehr zur Praxis. Durch die Trocknung der Früchte können die Bergbewohner sogar noch höhere Marktpreise erzielen (NEEF / HEIDHUES 2008). Allerdings existiert das Gerücht, dass diese Maßnahmen lediglich dazu dienen, die Bevölkerung in tieferen Regionen sesshaft zu machen, um sie somit besser kontrollieren zu können (TRUPP 2009).

Die Existenz der Bergvölker wird jedoch auch von einer Reihe von Konflikten und Problemen begleitet. So bezeichnet der thailändische Staat viele Angehörige der Minderheiten als illegale Einwanderer, wodurch sie keine Staatsangehörigkeit erwerben können. Dies wiederum führt zur Diskriminierung in der Gesellschaft. Ebenso ist die Vertretung der *hilltribes* im Parlament nicht existent, was bedeutet, dass sie keine politische Mitsprache haben (TRUPP 2007). In der Landnutzung ergeben sich Nutzungskonflikte, da den Bergvölkern als illegal Immigrierte häufig keine Besitzrechte zugesprochen werden und es aufgrund dessen zu Enteignungen kommt. Die seitens des *Royal Forest Departments* forcierte Plantagenwirtschaft hat ebenfalls ihre negativen Seiten. So ist zuerst ein Investitionsvolumen von Nöten, für das die Bauern Kredite aufnehmen müssen. Allerdings werden den Menschen der Bergvölker oft keine erteilt. Die neue Bodennutzungsform führt im Gegensatz zur traditionellen Form sowohl zu erodierenden Berghängen, als auch zu Umweltverschmutzungen durch Düngung und Pestizide. Auch eine Abnahme der Biodiversität ließ sich nachweisen (NEEF / HEIDHUES 2008).

Heute ist ein starker Wandel der Lebensstile der thailändischen Bergvölker zu beobachten. Die ehemals relativ isoliert lebenden Ethnien adoptieren immer mehr den Lebensstil der thailändischen Mehrheitsbevölkerung. Straßenanbindung, Marktzugang, Modernisierung der Landwirtschaft, Ethnotourismus, Fernsehen und Schulen, in denen die thailändische Sprache und Werte gelehrt werden, führen zu einer Abkehr von den Traditionen. Die Bergvölker wechseln zunehmend von Subsistenzwirtschaft zur Marktproduktion, modernisieren mit den Einkünften ihre Häuser und fragen verstärkt Konsumprodukte nach. Zudem migrieren Bewohner der Bergländer in die Städte. Weil sie von der thailändischen Mehrheitsbevölkerung als minderwertig angesehen werden, zeigen sich die meisten dort nicht in ihrer traditionellen Kleidung, sondern kaschieren ihre Herkunft (TRUPP 2009).



Abb. 13: Traditionelle handwerkliche Produktion von Tüchern für den Souvenirverkauf (DEVENTER 2011)

Bekannt sind die Bergvölker jedoch vor allem durch den Ethnotourismus. Das Bergland von Chiang Mai und Chiang Rai ist ein wichtiges touristisches Zielgebiet in Thailand, wobei insbesondere die *hilltribes* ob ihrer exotisch anmutenden Lebensweise unter Touristen eine große Attraktivität genießen. Touristenagenturen in Raum Chiang Mai/Chiang Rai bieten Trekkingtouren oder Jeepfahrten zu den Dörfern der Bergvölker an. Den Touristen gegenüber wird in der Regel versucht, der „Suche nach Authentizität oder der Bestätigung ihrer imaginierten Bilder“ (TRUPP 2007, S.187) zu begegnen. Die Dorfbewohner profitieren also von ihrem „kulturellen Kapital“, indem sie als touristische Attraktion ver-

kauft werden. Souvenirverkäufe, teils aus eigener handwerklicher Produktion (Abb. 13), größtenteils jedoch in den Städten eingekauft, sind eine zusätzliche Einnahmequelle unabhängig vom Grundbesitz (TRUPP 2007). Die Frage, ob dies eine Entwicklung der Bergvölker hinzu einer touristischen Attraktion bedeutet oder eine neue Chance ist, bleibt zunächst offen.

Die Bergvölker Nordthailands sind konfrontiert mit dem Wandel von Tradition zur Moderne, stehen zwischen Autonomie und Fremdbestimmung. Bei dem gegenwärtigen Existenzkampf, den sie bestreiten, sieht es danach aus, als wenn es keine Zukunft für die traditionelle Lebensweise der Minoritäten in der aufstrebenden Industrienation gibt.

Literaturverzeichnis

- ASIAN DEVELOPMENT BANK (2011): Cross-Border Transport Agreement. Im Internet: <http://www.adb.org/GMS/Cross-Border/history.asp> (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- BANK OF THAILAND (2011): Foreign Trade through Customs Houses in the Northern Region. Im Internet: <http://www2.bot.or.th/statistics/ReportPage.aspx?reportID=498&language=eng> (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- BARLOW, J. J. (2011): History of Lanna - 19th Century Teak Trade. Im Internet: http://www.chiangrai.province.com/guide/eng/40_11.htm (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- BOYS, T. (2005): Land Use and Sustainability in the Highlands of Northern Thailand. Im Internet: <http://www9.ocn.ne.jp/~aslan/pgazpape.pdf> (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- CHOUVY, P.-A. (2002): Drug Trade in Asia. In: Encyclopedia of Modern Asia.
- CLICKTHAI (2010): Karte von Nordthailand. Im Internet: <http://www.clickthai.de/Bilder/Karten/ThaiN70.gif> (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- HANKS, L.; WILSON, M.; CONSTANCE, M. (1985): The Burma-Thailand frontier over sixteen decades. 3 descriptive documents. Athens, Ohio: Ohio Univ., Center for Internat. Studies.
- JELSMA, M.; KRAMER, T.; VERVEST, P. (2005): Trouble in the triangle. Opium and conflict in Burma. Chiang Mai, Thailand: Silkworm Books.
- KIRCHMAIR, D.; STADEL, C.; KILLINGSSEDER, E. (2011): Biologischer Reisanbau in Nordostthailand. In: Praxis Geographie, 41 (3), S. 16-20.
- KORFF, R. / WEHNER, S. (2009): Transformation in der Mekong Bergregion. Landnutzungswandel, Marktwirtschaft, Enteignungsprozesse und staatlicher Einfluss. In: Geographische Rundschau, 61 (10), S. 32-39.
- KULKE, E. (2011): Gesammelte Vorträge von Elmar Kulke vom 27.02.2011.
- NATIONAL STATISTICAL OFFICE (2003): 2003 Agricultural Census Northern Region. Ministry Of Information And Communication Technology. Im Internet: http://web.nso.go.th/eng/en/stat/agric/agr_north_46_eng.pdf (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- NEEF, A. / HEIDHUES, F. (2008): Sustainable Rural Development in Mountainous Regions of Southeast Asia. In: Geographische Rundschau (International Edition), 4 (1), S. 28-33.
- PALTOONPONG, S. (2007): Thailand's Cross-border Trade in the Greater Mekong Subregion: Selected Social Issues. In: Center for Contemporary Asian Studies Working Paper (9)
- POMLAKTONG, N. / ONGKITTIKUL, S. (2007): Infrastructure Development in Thailand. In: International Infrastructure Development in East Asia. Im Internet: <http://www.eria.org/research/no2.html> (letzter Zugriff: 10.05.2011).
- PONCET, S. (2006): Economic Integration of Yunnan with the Greater Mekong Subregion. In: Asian Economic Journal, 20 (3), S. 303-317.

- TAKAO, T. (2008): Development of Border Economic Zones in Thailand. Expansion of Border Trade and Formation of Border Economic Zones. In: IDE Discussion Paper (153).
- THAINNEWS (2009): Thai-Lao cooperation to push Chiangsaen-Suwan Khom Kham as a joint World Heritage Site. Im Internet: <http://thainews.prd.go.th/en/news.php?id=255210170009> (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- THAIWEBSITE (2011): GDP per Capita and Population Data for the Provinces of Thailand. Im Internet: <http://www.thaiwebsites.com/provinces-GDP.asp> (letzter Zugriff: 01.05.2011).
- TRUPP, A. (2009): Südostasiens ethnische Minderheiten. In: Geographische Rundschau, 61 (10), S. 26-31.
- TRUPP, A. (2007): Ethnotourismus in Nordthailand. Perspektiven der Akha und Karen, dargestellt am Beispiel zweier touristisch unterschiedlich entwickelter Hilltribedörfer. In: Geographischer Jahresbericht aus Österreich.
- VORLAUFER, K. (2009): Südostasien. Wissenschaftliche Buchgesellschaft. Darmstadt.
- YUNLING, Z. (2010): Development of China's Transportation Infrastructure and International Connectivity. Im Internet: <http://www.eria.org/research/y2009-no7-5.html> (letzter Zugriff: 10.05.2011).

LAOS



28. Februar - 01. März 2011

Lebensader Mekong – Inwiefern führt die Einbindung der Dörfer am Mekong in Wirtschaftskreisläufe zu Veränderungen der traditionellen Lebensweisen?

ANNE-SUSANNE FRETTER / GREGOR QUALITZ



Abb. 1: Übersichtskarte Exkursionstage 28.02. und 01.03.2011 (verändert nach ACTIVE TRAVEL 2011)

Einleitung

„Da liegt er vor uns, in gewaltiger Breite dahinströmend, unaufhaltsam, kraftvoll: der Mekong. Ein Strom, natürlich, und was für einer; und doch lässt der Anblick an eine Persönlichkeit denken: eine beherrschende Gestalt, die sich einmischt in Geschichte, Geographie, in Politik. Kulturräume hat der Mekong geschaffen, Menschen zueinander gebracht und Menschen verachtet, die sich seiner Macht widersetzen versuchten. Nahezu fünftausend Kilometer legt er zwischen der eisigen Quelle in den Bergen Chinas bis zu seinem Delta im südlichen Vietnam zurück. Die Hauptschlagader Südostasiens; Leben spendend für über 200 Millionen Menschen in sechs Ländern.“

(KOTTE / SIEBERT 2002, S. 25)

Die ersten beiden Tage der Exkursion in Laos verbrachten wir größtenteils an Bord eines Flussschiffs auf dem Mekong von Huay Xai über Pakbeng nach Luang Prabang (vgl. Abb. 1), wobei wir ungefähr 250 km zurücklegten.

Der Mekong entspringt im Tanggula-Gebirge in Tibet und mündet, nachdem er das Mekong-Delta durchflossen hat, 4.884 km flussabwärts im Süden Vietnams in das Südchinesische Meer. Dabei gilt er als Lebensader großer Teile des südostasiatischen Festlandes, vor allem der Anrainerstaaten China, Myanmar, Thailand, Laos, Kambodscha und Vietnam. Als Lebensader dient er zum Fischfang, als Verkehrsweg und als Wasserspeicher für die anliegenden Dörfer und Städte. Außerdem besitzt er großes ökonomisches Wasserkraftpotenzial (LÖWENSTEIN 2009, S. 2). Der Mekong durchfließt Laos auf 1.875

km, was seine Bedeutung für das Land verdeutlicht (KEO 2011). Gleichzeitig bildet er über weite Strecken die Staatsgrenze zwischen Myanmar und Laos, sowie Thailand und Laos. Zur Nutzung der Ressourcen des Mekong und um Nutzungskonflikte vermeiden zu können, gründeten vier der Anrainerstaaten die sogenannte *Mekong River Commission* (siehe Exkurs I).

Exkurs I: *Mekong River Commission*

Die *Mekong River Commission* (MRC) ist eine 1995 gegründete Organisation, deren Ziel die „internationale[n] Zusammenarbeit zu nachhaltiger Entwicklung, Nutzung, dem Management, und der Sicherung der Ressourcen der *Greater Mekong Sub-Region* (GMSR)“ (VORLAUFER 2009, S. 231) ist. Als eine Maßnahme ist der Ausbau des Mekong als Schifffahrtsstraße vorgesehen. Gründungsmitglieder der MRC sind Vietnam, Thailand, Kambodscha und Laos. Myanmar (Burma) und China sind, obwohl sie Anrainer des Mekongs sind, derzeit nur sog. *Dialogue Partner*. Sie besitzen einen Beobachterstatus bei der MRC, sind jedoch nicht an deren Entscheidungen gebunden. Bereits 1957 wurde das *Mekong Committee* gegründet, welches als Vorläufer der MRC gilt. Es konnte jedoch auf Grund zahlreicher politischer Unruhen in Südostasien (z.B. Regime der Roten Khmer, Vietnam-Krieg) nicht effektiv arbeiten.

Die MRC besteht aus drei verschiedenen Gremien. Der Rat (*Council*) setzt sich aus je einem Abgeordneten der vier Mitgliedsländer zusammen und ist verantwortlich für Grundsatzentscheidungen und die Koordinierung verschiedener Aktivitäten. Es kann somit als das mächtigste Gremium der Vereinigung verstanden werden (MEKONG RIVER COMMISSION 2011).



Abb. 2: Sekretariat der MRC in Vientiane (KULKE / SUWALA 2011)

Im gemeinsamen Ausschuss (dem zweiten Gremium *Joint Committee*) sitzt ebenfalls je ein Vertreter aus jedem Mitgliedsland. Die Hauptaufgabe des Ausschusses ist die Überwachung der Aktivitäten der MRC. Für die täglichen Aufgaben ist das dritte Gremium, das Sekretariat (*Secretariat*) mit dem vom Rat ernannten CEO (Chief Executive Officer) zuständig. Das Sekretariat hat zwei Hauptsitze, einen in Vientiane (Laos) und einen in Phnom Penh (Kambodscha). Außerdem gibt es in jedem Land nationale Mekong Ausschüsse (*National Mekong Committees*) und eine Gruppe von finanziellen Unterstützern, die beratend tätig ist (*Donor Consultative Group*) (MEKONG RIVER COMMISSION 2011).

Ein großes Problem der MRC ist, dass in den Mitgliedsländern nationale Interessen oft noch vor regionalen Interessen stehen und die Kooperation somit schwierig ist. Problematisch ist auch, dass China, obwohl das Land fast den gesamten Oberlauf des Mekong beheimatet, kein Mitglied des MRC ist und „die ökologischen Auswirkungen seiner Staudammprojekte auf die Räume am Mittel- und Unterlauf der Flüsse nicht hinreichend berücksichtigt“ (VORLAUFER 2009, S. 217).

Die Bedeutung des Mekong für Laos als einziges Binnenland Südostasiens wird deutlich, wenn man bedenkt, dass von 236.800 km² der Gesamtlandesfläche von Laos 202.400 km² direkt zum hydrologi-

schen Einflussgebiet des Mekongs gehören, was 85,5% entspricht (vgl. Exkurs II). Des Weiteren leben von knapp sechs Millionen Laoten knapp fünf Millionen in diesem Einflussgebiet. Der Mekong gewährleistet den Zugang zum Meer, was den Handel erleichtert und die fehlenden Straßen als Transportweg ersetzt (VORLAUFER 2009, S. 16). Außerdem können agrarisch genutzte Flächen künstlich bewässert werden und mit dem Fischfang erschließt sich ein neuer Wirtschaftszweig. Die jährlichen Überflutungen der Uferflächen des Mekong während der Regenzeit begünstigen die Möglichkeit einer agrarischen Inwertsetzung dieser Flächen in der Trockenzeit. Die genannten Vorzüge haben eine große Bedeutung für Laos, da das Land als Agrarstaat betrachtet werden kann (VORLAUFER 2009, S. 117).

Exkurs II: Geologie und Geomorphologie von Laos

Laos kann tektonisch grob in zwei Teile gegliedert werden. Zum einen wurden die Gebirge im Norden im Paläozoikum (Erdaltertum) aufgefaltet, für die Hochebenen mit steilen Taleinschnitten charakteristisch sind. Zum anderen wurde der Süden von Laos im Mesozoikum (Erdmittelalter) tektonisch durch die Herausbildung von Gebirgsketten geprägt. Diese beiden Entstehungsabschnitte sind geologisch eindeutig erkennbar. Typisch für paläozoische Faltungen sind beispielsweise Tonschiefer (Abb. 3), wohingegen Kalksedimente mit Karstfelsen (Abb. 4) für Ablagerungen des Mesozoikums charakteristisch sind (VORLAUFER 2009, S. 17f.).



Abb. 3 (links): Tonschiefer am Mekong in Nordlaos (FRETTER / QUALITZ 2011)

Abb. 4 (rechts): Karstfelsen am Mekong in Mittellaos (FRETTER / QUALITZ 2011)

Durchbruchstäler wiederum sind prägend für die Geomorphologie tektonisch ausgelöster Talentwicklung. Das Durchbruchstal bezeichnet hierbei ein Tal, dessen Flüsse einen Bergzug durchbrechen, der ihren gegenwärtigen Lauf durchquert (ZEPP 2004, S. 166). Ein Erkennungsmerkmal dieser Täler ist die starke Mäanderbildung, die zu steilen (Prallhang) und flachen (Gleithang) Uferabschnitten führt. Der Prallhang entsteht durch starke fluviale Erosion aufgrund hoher Fließgeschwindigkeit des Wassers an der Außenseite des Mäanders. Dem Prallhang gegenüber liegt der Gleithang. Hier wird durch niedrige Fließgeschwindigkeit mitgeführtes Material akkumuliert. Der Stromstrich zeichnet die Linie höchster Fließgeschwindigkeit aus und dient den Schiffen auf dem Mekong als optimale Fahrrinne, da hier die Erosion am stärksten, die Akkumulation demnach am geringsten, und letztendlich die Flusstiefe am größten ist (KULKE 2011a).

Reiseverlauf

Während der Schifffahrt haben wir sowohl den paläozoisch, als auch den mesozoisch geprägten Teil von Laos durchquert (vgl. Exkurs II). Von Huay Xai bis kurz nach Ban Baw durchfuhren wir eine von Tonschiefer gekennzeichnete Landschaft und anschließend eine beeindruckende Karstlandschaft. Im Folgenden wird der genaue Reiseverlauf mit allen Haltepunkten beschrieben.

In Huay Xai begann die Fahrt auf dem Mekong. Nach einem kurzen Stopp, an dem wir den Naturraum anhand des vorzufindenden Tonschiefers charakterisierten, erfolgte der Besuch des ersten Dorfes am nördlichen Ufer des Mekong namens Ban Houy Pha Lam. Circa 140 km flussabwärts verbrachten wir

die Nacht in dem Ort Pakbeng. Pakbeng ist im Gegensatz zu den anderen besuchten Dörfern sehr touristisch geprägt. Ursache hierfür ist, dass die Stadt jeweils genau eine Tagesreise auf einem gewöhnlichen Flussschiff sowohl von der thailändisch-laotischen Grenze (Chiang Khong, Huay Xai), als auch von Luang Prabang entfernt ist. Dadurch entstanden Versorgungs- und Übernachtungsmöglichkeiten für Touristen, wie Hotels oder Restaurants. Eine weitere Ausnahmestellung erhält Pakbeng durch die Straßenanbindung und daraus folgend seine Funktion als Holzverladehafen (KEO 2011). Am nächsten Tag besuchten wir die Dörfer Ban Khok Ek und Ban Baw sowie die ungefähr 25 km nördlich der Stadt Luang Prabang gelegenen Pak Ou Höhlen, bevor wir am Ende des zweiten Tages endgültig das Schiff verließen.

Die Pak Ou Höhlen (Abb. 5) liegen an der Mündung des Flusses Nam Ou in den Mekong. Geomorphologische Prozesse, wie Lösungsverwitterung, in den Karstgebieten führten zur Herausbildung von Tropfsteinhöhlen und zur Entstehung von Stalagmiten und Stalaktiten (KULKE 2011b). Die Höhlen bestehen aus zwei Hohlräumen, dem größeren und höher gelegenen *Tham Phum* und dem kleineren und tiefer gelegenen *Tham Ting*. Es gibt zwei Erklärungsansätze zur Erlangung der Berühmtheit dieser Höhlen. Als ein Ansatz wird der Buddhismus genannt. Menschen glaubten schon vor tausenden von Jahren, dass in den Höhlen zahlreiche Flussgeister wohnen, von denen magische Kräfte ausgehen. Um sich mit den Flussgeistern gut zu stellen, opferten sie in den Höhlen Buddhafiguren (Abb. 6). Außerdem kam es immer häufiger zu Pilgerfahrten, vor allem an Neujahrstagen. Der zweite Ansatz ist die Legende, dass 1547 König *Setthathirat* anlässlich des Baus des *Wat Pak Ou*, das sich in unmittelbarer Nähe zu den Höhlen befindet, die Höhlen bekannt gemacht haben soll (KEO 2011). Die dadurch erlangte Berühmtheit hat dazu geführt, dass heute geschätzt mehr als 4.000 Buddhafiguren in den Hohlräumen zu finden sind und sie als Ziel vieler Touristen, aber auch einheimischer Gläubiger dienen (KEO 2011).



Abb. 5 (links): Pak Ou Höhlen (FRETTER / QUALITZ 2011)

Abb. 6 (rechts): Buddhastatuen (FRETTER / QUALITZ 2011)

Exkurs III: Forstwirtschaft in Laos

Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Laos ist die Holz- oder Forstwirtschaft. Hier werden wesentliche Anteile am BIP erwirtschaftet, die Exporterlöse gesteigert und Arbeitsplätze geschaffen (VORLAUFER 2009, S. 157). Bei der Betrachtung dieses Wirtschaftszweiges sollten jedoch auch die negativen Seiten beleuchtet werden. Der große Anteil illegalen Holzeinschlages wird vor allem durch die attraktiven Exporterlöse geschürt. So lag der Anteil am illegalen Tropenholzexport in Laos bei 45% und die „Entwaldung riesiger Flächen“ (VORLAUFER 2009, S. 41) ist nur schwer einzugrenzen (VORLAUFER 2009, S. 162). Zudem wird das Problem dadurch verstärkt, dass ein Teakholzbaum erst nach ungefähr 80 Jahren die gewünschte Größe und Holzqualität aufweist, um gefällt und anschließend verkauft werden zu können (KULKE 2011b). Ein weiteres Problem ist, dass der Export nicht nur direkt über Laos, sondern auch über thailändische Unternehmen erfolgt. Dies kann dazu führen, dass laotische Holzexporte in thailändischen Statistiken geführt werden und die Auswirkungen des illegalen Holzeinschlages somit verwässert werden. Die EU und die Bundesrepublik Deutschland können als bedeutende Importländer genannt werden, wobei ungefähr 50% aller Holzimporte in die Bundesrepublik in Form von Rund-

Schnitt-, Sperrholz oder Furnier illegal aus den Ursprungsländern exportiert wurden (VORLAUFER 2009, S. 162). Bei dieser Statistik werden verarbeitete Formen von illegal geschlagenem Holz, beispielsweise in Form von Gartenmöbeln, nicht berücksichtigt. Der Abholzung von tropischen Hölzern kommt jedoch nicht nur regionale Bedeutung bezüglich der Exporterlöse und des Arbeitskräftebedarfes, sondern auch internationale Aufmerksamkeit zu. Es werden immer wieder die Auswirkungen der großflächigen Waldabholzungen auf die Klimaerwärmung angeführt. Dennoch gelangen illegal geschlagene Hölzer, trotz vieler Gegenmaßnahmen (z.B. Ausfuhrbeschränkungen), immer noch auf den Weltmarkt (VORLAUFER 2009, S. 157).

Um den Holzeinschlag nachhaltiger zu gestalten, werden in manchen Ländern Südostasiens politische Regularien erlassen, die das Fällen von Stämmen unter einem gewissen Umfang verbieten (VORLAUFER 2009, S. 158). Gleichzeitig ist die Kontrolle dieser Regeln auf Grund von Korruption schwer durchsetzbar. Auf der Hauptexkursion wurde ein Stopp in einem Dorf namens Ban Khok Ek am Mekong gemacht. Neben Fischernetzen und Booten konnte man in der Nähe des Flusses die Lagerung von Teakholzstämmen beobachten (Abb. 7). Außerdem gab es ein kleines Sägewerk und einige LKWs, die wohl für den Abtransport der Stämme nach dem Fällen genutzt werden (KULKE 2011b). Die Benutzung von LKWs zum Abtransport der Stämme zum Fluss, von wo der Weitertransport erfolgt, erfordert das Anlegen von Straßen, die die benachbarte Vegetation stark zerstören. Dies hat negative Auswirkungen auf den gebirgigen Lebensraum, da Hangrutschungen während der Regenzeit wahrscheinlicher werden. In unerschlossenen Gebieten werden noch Elefanten als Arbeitstiere für den Abtransport der Stämme eingesetzt (KULKE 2011b). Der weitere Abtransport mit Schiffen über den Mekong zu Verarbeitungsbetrieben oder anderen Verladestandorten konnte ungefähr 25 km flussabwärts von Pakbeng vom Schiff aus gut beobachtet werden. Am Ufer des Flusses in der Nähe des Dorfes Thasouang wurden die Tropenholzstämmen mit LKWs angeliefert und auf Schiffe verladen (siehe Abb. 8).



Abb. 7 (links): Teakholzstämmen in Ban Khok Ek (FRETTER / QUALITZ 2011)

Abb. 8 (rechts): Holzverladestelle Thasouang (FRETTER / QUALITZ 2011)

Traditionelle Lebensweisen und Subsistenzwirtschaft am Mekong

Bevor der Fokus auf die Subsistenzwirtschaft (Subsistenz bedeutet Selbstversorgung, das heißt, dass alle notwendigen Mittel für den Lebensunterhalt nichtmonetär gewonnen werden) gelegt wird, sollen kurz einige Fakten über die sozioökonomische Entwicklung von Laos beleuchtet werden, um die heutige Bedeutung dieser Wirtschaftsform zu verdeutlichen (WIRTSCHAFTSLEXIKON 2011).

Laos belegte 2005 Rang 130 der Länder weltweit in Hinblick auf den Entwicklungsstand; der HDI (Human Development Index) lag bei 0,601 (bei einem maximal möglichen Wert von 1) (VORLAUFER 2009, S. 114). In Laos sind 80% der gesamten Fläche ländliche Gebiete, von denen zwei Drittel subsistenzorientiert genutzt werden (RIGG 2005, S. 12). Dabei kann nur ein Bruchteil der absoluten Fläche des Landes agrarisch in Wert gesetzt werden. Trotzdem gehörten 2002 4,2 Millionen Einwohner der Agrarbevölkerung an, was ca. drei Viertel der Gesamtbevölkerung entsprach (VORLAUFER 2009, S. 117). Wiederum 40% der Landbevölkerung betreiben Shifting Cultivation (Brandrodungsfeldbau), die die ursprünglich beste Nutzungsweise tropischer Räume darstellte (RIGG 2005, S. 63). Shifting Cultivation, Brandrodungs- oder Wanderfeldbau wird gegenwärtig nur noch in den äußersten Peripherieräu-

men betrieben (Abb. 9 und 10). Dabei werden die Wirtschaftsflächen, aber auch die Wohnflächen im gleichen Abstand verlegt (VORLAUFER 2009, S. 129). Der Abstand richtet sich dabei nach den Zyklen, in denen die agrarischen Nutzflächen bewirtschaftet werden. Bei der Betrachtung von Shifting Cultivation wird zwischen Pionieren und Etablierten unterschieden. Unter Pionieren versteht man Bevölkerungsgruppen, die Primärwald (unberührter Wald) roden, um auf den entstehenden Flächen anzubauen (MEHRTENS / PENNER 2011). Die Rodung geschieht meistens in zwei Schritten; durch das unvollständige Roden von Hand und das anschließende Abbrennen der noch übriggebliebenen Vegetation (siehe Abb. 9). Dies hat den Vorteil, dass die auf den landwirtschaftlichen Nutzflächen relativ gleichmäßig verteilte Asche die Bodenfruchtbarkeit erhöht. Brandrodung ist in Laos allerdings verboten, wird jedoch aufgrund fehlender wirtschaftlicher Alternativen weiter betrieben (siehe Abb. 10). Danach folgt die erste Anbauperiode. Nach der Abnutzung des gewonnenen Agrarlandes wird ein weiteres Stück Primärwald gerodet und die Menschen ziehen entsprechend mit ihren Siedlungen weiter. Etablierte Gruppen hingegen roden Sekundärwald (Bestand, der sich nach Zerstörung des ursprünglichen Urwaldes bildet), sie sind sesshaft und nutzen das Rotationsystem, wonach immer die gleichen Flächen, jedoch in abwechselnder Reihenfolge, bewirtschaftet werden (GEODZ 2011; VORLAUFER 2009, S. 130). Ein Vorteil dieses Vorgehens stellt der, nach 15 bis 30 Jahren erneut zu rodende Sekundärwald dar, weil dieser im Vergleich zum Primärwald oft einfacher abgeholzt werden kann.



Abb. 9 (links): Brandrodung (FRETTER / QUALITZ 2011)

Abb. 10 (rechts): unterschiedlich hohe Vegetation nach Shifting Cultivation (FRETTER / QUALITZ 2011)

Trotz der ursprünglich optimalen Anpassung an die klimatischen sowie edaphischen Bedingungen tropischer Gebiete, zieht Shifting Cultivation einen wesentlichen Negativeffekt nach sich. Das gerodete Stück Land kann in der Regel nur zwei bis drei Jahre bewirtschaftet werden, da die Böden nach dieser Zeit unfruchtbar werden. Das bedeutet, dass spätestens nach dieser Periode ein neues Waldstück gerodet werden muss. Außerdem dauert es zwischen fünfzehn und dreißig Jahren, bis das ehemals bewirtschaftete Land wieder mit Sekundärwald bewachsen ist und ausreichende Fruchtbarkeit erlangt hat, um erneut gerodet zu werden (VORLAUFER 2009, S. 129).

Im Gegensatz zu allen anderen Staaten Südostasiens, stellt die Fischereiwirtschaft in Laos trotz des Mekong keinen wesentlichen volkswirtschaftlichen Faktor dar (VORLAUFER 2009, S. 163). Ähnlich zum Wanderfeldbau wird diese meistens subsistenzorientiert betrieben. Nach VORLAUFER (2009, S. 164) fischten von insgesamt fünf Millionen Laoten 1,7 Millionen markt- oder subsistenzorientiert. Interessant dabei ist, dass auch vor- und nachgelagerte Dienstleistungsbereiche, wie die Herstellung von Fangnetzen oder die Bootsinstandhaltung von der Fischereiwirtschaft profitieren. In der Provinz Luang Prabang waren 2000 ungefähr 83% der Haushalte im Fischereisektor tätig. Dabei arbeiten 43% der Haushaltsmitglieder, von denen 20% Kinder waren, im Bereich des Fischfangs (VORLAUFER 2009, S. 164). Allerdings reicht die laotische Fischproduktion bei weitem nicht aus um den heimischen Fischbedarf zu decken (vgl. Exkurs IV). Aufgrund dessen wurden 2006 5.100 Tonnen Fisch nach Laos importiert (VORLAUFER 2009, S. 166). Ein wesentlicher Grund für die Benachteiligung von Laos ist sicherlich die geographische Lage; als einziger Binnenstaat Südostasiens ist das Land auf die reichhaltigen Fisch-

gründe der Anrainerstaaten angewiesen. Trotz der überwiegenden Orientierung auf Subsistenzwirtschaft, können in manchen Dörfern durch den Verkauf der Überschussproduktion oder von Gold, das aus dem Mekong gewaschen wurde, Einnahmen erzielt werden. Damit werden westliche Konsumgüter, wie Fernseher oder Satellitenschüsseln, angeschafft (KULKE 2011a).

Exkurs IV: Potenziale und Gefahren von wirtschaftlichen Aktivitäten am Mekong

Das Mekongbecken ist mit „etwa 830 verschiedenen Säugetieren, mindestens 2.800 Vogelarten sowie 250 Amphibien- und 650 Reptilien-Arten“ (WWF 2005, S. 1) sowie etwa 1.300 Fischarten nach dem Amazonasbecken das zweitartenreichste Gebiet der Erde. Der *paa beuk* (Riesenwels) nimmt unter den zahlreichen Fischarten eine besondere Stellung ein, denn er ist mit einer Länge von zwei bis drei Metern und einem Gewicht von teilweise mehr als 300 Kilogramm der größte Süßwasserfisch der Erde (MANFIELD / KOH 1998, S. 15). Außerdem leben im Mekongbecken neben weiteren seltenen Fischarten der stark vom Aussterben bedrohte chinesische Tiger und der Irawadi-Delfin. Von letzterem gibt es in Südostasien nur noch etwa 1.000 Exemplare, davon etwa 80 bis 100 im Mekong (WWF 2005, S. 2). Besondere Bedeutung hat der Mekong für die fast 60 Millionen Einwohner des Beckens (VORLAUFER 2009, S. 217), da diese „fast vier Fünftel ihres Proteinbedarfs [...] aus dem Fluss“ (WWF 2005, S. 1) oder seinen Nebenflüssen decken. Durch die jährlichen Überschwemmungen, verursacht durch die Schneeschmelze im Himalaya sowie die saisonalen Monsunregen sind die flussnah gelegenen Felder sehr fruchtbar und haben somit eine große Bedeutung für die Ernährungssicherheit in den Anrainerländern. In Vietnam beispielsweise wird circa 50% der Reisernte im Mekong-Delta erwirtschaftet (WWF 2005, S. 1). Dort liegen außerdem viele kommerzielle Garnelen-Farmen und Obstplantagen, die einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftskraft Vietnams leisten.



Abb. 11: Staatswappen von Laos (LÄNDERLEXIKON 2011)

Im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung Südostasiens steigt in der Region jedoch in hohem Maße der Energiebedarf. Das Mekongbecken hat ein „hydroenergetische[s] Potential[s] [...] von insgesamt 60.000 Megawatt, das sich je zur Hälfte auf die Länder SOAs und China verteilt.“ (VORLAUFER 2009, S. 231) (zum Vergleich: das größte deutsche Kernkraftwerk Isar 2 hat eine Leistung von etwa 1.485 Megawatt) und ist somit ein wichtiger Standort für die Energieerzeugung in Südostasien. Da Laos mit einer 1.875 km langen Querung einen großen Anteil am Mekong besitzt und sich die vielen Zuflüsse gut zur Nutzung von Wasserkraft eignen, wird das Land oft als „Batterie Südostasiens“ bezeichnet. Der Export von Hydroenergie stellt bereits jetzt einen großen Wirtschaftsfaktor für Laos dar. 2007 befanden sich „61 Kraftwerke mit einer Gesamtkapazität von 16.527 MW im Bau oder in (verschiedenen Stadien) der Planung“ (VORLAUFER 2009, S. 231). Im gesamten Mekongbecken sind gar 149 neue Kraftwerke in Planung (VORLAUFER 2009, S. 217). Die Bedeutung der Wasserkraft lässt sich auch sehr gut am Staatswappen von Laos verdeutlichen (siehe Abb. 11), welches unter anderem einen Staudamm zeigt. Mit der Nutzung der Wasserkraft gehen jedoch zahlreiche Probleme einher. Zum einen wird durch die Dämme der Wasserdurchfluss stark reguliert, wodurch die jährlichen Überschwemmungen zur Regenzeit ausbleiben oder zumindest schwächer werden. Dies hat zwar den Vorteil, dass es weniger

Todesopfer durch Fluten zu beklagen gibt, führt jedoch auch dazu, dass die Felder nicht mehr überschwemmt werden und somit ihren natürlichen Dünger in Form von Sedimenten verlieren (WWF 2005, S. 2). Zum anderen ergeben sich gravierendere Auswirkungen durch die Reduzierung des Wasserdurchflusses auf das Mekong-Delta: In der Trockenzeit ist teilweise zu wenig Wasser vorhanden um das Meerwasser zurückzudrängen. Dadurch kommt es im landwirtschaftlich wichtigen Delta zu einer Versalzung der Böden die sich „dann nur noch bedingt für die Landwirtschaft“ (WWF 2005, S. 2) eignen. Ein weiteres Problem ist die Blockade von Fischwanderwegen durch die Dämme. Viele Fischarten können deswegen nicht mehr ablaichen, ihre Population nimmt dadurch ab und die Erträge durch die Fischerei werden weniger (WWF 2005, S.2). Allerdings können die durch Dammbau entstandenen Seen zum Teil alternativ für die Fischerei genutzt werden. Wie bei den meisten Wasserkraftwerken müssen auch in Südostasien häufig Zwangsumsiedlungen vorgenommen werden, was zu Protesten in der Bevölkerung führen kann.

Vergleich der Dörfer Ban Houy Pha Lam und Ban Baw

Die Besichtigung des ersten Dorfes Ban Houy Pha Lam erfolgte am 28. Februar. Auf dem Weg in das Dorf mussten wir eine große Sandablagerung, die während der Regenzeit überschwemmt wurde, überqueren, bevor es einen steilen Hang hinauf ging. Im Dorf konnten wir viererorts Fischernetze und Körbe (Abb. 12) beobachten, die zum Fischfang benötigt wurden. Außerdem sahen wir Kornspeicher zur Aufbewahrung der Ernte. Vermutlich wurde Körnermais auf den Feldern angebaut und dort aufbewahrt, da für Nassreisbau eine kostenintensive Bewässerung notwendig wäre. Die Kornspeicher standen, genau wie die Wohnhäuser auf Pfählen, um eine gute Durchlüftung und Schutz gegen Ratten und andere Parasiten zu gewährleisten. Zur Verstärkung dieser Wirkung wurden um die einzelnen Pfähle zusätzlich Platten befestigt, die das Klettern auf die Pfähle unmöglich machen. Bei der genauen Betrachtung der Wohnhäuser fiel auf, dass man zwei unterschiedliche Modelle sehen konnte. Die Wände des älteren Modells bestanden aus Bambus oder Holz, das Dach aus Bambus, beziehungsweise Palmwedeln. Die wenigen Fenster hatten keine Glasscheiben, sondern waren mit einfachen Bambusklappläden versehen. Für die Wände des neuen Modells wurde dagegen Schnittholz verwendet und das Dach mit Wellblech bedeckt. Außerdem gab es Haupt- und Nebenhäuser, wobei sich die Küchen abgetrennt vom Wohnraum in den Nebenhäusern befanden.

Neben den Häusern konnten kleine Hochgärten (siehe Abb. 13) sowie Gemüsegärten betrachtet werden, die ein eindeutiges Indiz für Subsistenzwirtschaft darstellten. Ferner lebten Hühner und Schweine im Dorf und es wurden Obstbäume zum Eigengebrauch angepflanzt (Kulke 2011a).



Abb. 12 (links): Fischernetz und Kleidung in Ban Houy Pha Lam (FRETTER / QUALITZ 2011)

Abb. 13 (rechts): Hochgarten in Ban Houy Pha Lam (FRETTER / QUALITZ 2011)



Tags darauf am 01. März besichtigten wir neben dem Dorf Ban Khok Ek ebenfalls das Dorf Ban Baw. Auch dieses lag am Hang, bot uns jedoch einen anderen Eindruck, als Ban Houy Pah Lam. Am Eingang des Dorfes stand eine große Tempelanlage, die von Mönchen bewohnt wurde. Sobald die Dorf-

bewohner uns wahrnahmen, breiteten sie rechts und links des Weges eine Vielzahl selbst produzierter Tücher aus und boten sie zum Verkauf an (vgl. Abb. 19). Auf dem Weg durch das Dorf sahen wir mehrere Webstühle (Abb. 17) und eine Frau, die Baumwolle zu Faden spann, aus dem die Tücher gewebt werden. Neben Baumwolltüchern konnten auch Seidentücher erworben werden. An den Ufern des Mekong waren öfter kleine Erdnussfelder zu sehen (Abb. 14). Die geernteten Erdnüsse lagen in Ban Baw zum Trocken aus. Unser Reiseführer KEO erwähnte, dass während der Trockenzeit auf trockenliegenden und nährstoffreichen Sandbänken des Mekong nur Erdnüsse angebaut werden können, da der Boden für andere Nutzpflanzen zu salzhaltig ist.



Abb. 14: Erdnussfeld am Mekong (FRETTER / QUALITZ 2011)

Im Hinblick auf die Infrastruktur beider Dörfer fällt auf, dass es weder in Ban Houy Pha Lam noch in Ban Baw eine Straßenanbindung gibt, so dass beide Dörfer vom Mekong als einzigem Transportweg abhängig sind. Deshalb wird versucht Infrastrukturmaßnahmen in die Wege zu leiten, die von der Regierung bezahlt werden und große Umstrukturierungen in den Dörfern auslösen würden. Zum Beispiel wurden Schulen eingerichtet, in denen Kinder bis zur fünften Klasse unterrichtet werden. Da in Laos Schulpflicht bis zur achten Klasse besteht, müssen die Schüler danach auf eine weiterführende Schule in eine Stadt gehen. Viele Familien können sich das jedoch nicht leisten. Zudem werden die Kinder oft als Arbeitskräfte benötigt.

Gefördert wurde außerdem der Bau von Brunnen um die Dorfbewohner mit sauberem Wasser zu versorgen. Diese werden von den Dorfbewohnern auch angenommen und regelmäßig genutzt (Abb. 15). Ein gutes Beispiel für die fortschreitende Elektrifizierung des Landes ist Ban Houy Pha Lam. Dort gibt es bereits Stromleitungen, obwohl es nicht einmal eine Straßenanbindung gibt. In Ban Baw existieren dagegen keine Stromleitungen. Allerdings besitzen die Menschen dort trotzdem Satellitenschüsseln. Vermutlich werden die Fernseher mit Generatoren betrieben.

Betrachtet man die Wertschöpfungsketten in den beiden Dörfern, so fallen sofort zahlreiche Unterschiede auf. Während in Ban Houy Pha Lam noch hauptsächlich Subsistenzwirtschaft betrieben wird und es kaum Handel mit anderen Dörfern oder Städten in der Umgebung gibt, handeln die Bewohner von Ban Baw unter anderem mit Tüchern und *Lao Lao* (selbstgebrannter Reiswein/-schnaps).

In Ban Houy Pha Lam sind landwirtschaftliche Güter die einzigen Handelsprodukte, die weiterverkauft werden, da hier Überschüsse erwirtschaftet werden. Laut unserem Reiseführer kommt alle paar Tage ein Händler mit dem Boot vorbei und kauft die überschüssigen Waren. Im Gegenzug kaufen die Dorfbewohner bei ihm sowohl Eisenwaren, die im Dorf selbst nicht hergestellt werden können, als auch Konsumgüter (KEO 2011). Man konnte beispielsweise beobachten, dass fast jeder Haushalt eine eigene Satellitenschüssel und deswegen vermutlich auch einen Fernseher besaß. Die Bewohner von Ban Baw betrieben dagegen einen vielfältigen Handel mit unterschiedlichen Produkten (z.B. Tücher, Schnaps) und so wurden hier fast überall Satellitenschüsseln und vor allem viele modernere Häuser gesichtet, die auf Betonfundamenten gebaut wurden. Außerdem gab es in Ban Baw sogar einen kleinen Laden, in dem Güter des täglichen Bedarfs angeboten wurden, während in Ban Houy Pha Lam Einkäufe nur bei externen Händlern möglich waren. In Ban Baw konnten wir zudem die Anlieferung von Gasflaschen

beobachten (siehe Abb. 16), die sowohl in den Küchen, als auch für die Destillation von Alkohol genutzt wurden und von einem gewissen Wohlstand zeugten. Ferner gab es nur in Ban Baw einen buddhistischen Tempel. Das liegt zum einen daran, dass der Animismus in Ban Houy Pha Lam noch stärker ausgeprägt ist und der Buddhismus eine weniger wichtige Rolle spielt. Zum anderen hat dies jedoch auch finanzielle Gründe, da der Betrieb des Tempels und die Mitversorgung der dort lebenden Mönche gewährleistet sein müssen (KEO 2011).



Abb. 15 (links): Badendes Kind am Brunnen in Ban Houy Pha Lam (WESSELHÖFT 2011)

Abb. 16 (rechts): Gasflaschen in Ban Baw (FRETTER / QUALITZ 2011)

Wichtig für die Wirtschaft in Ban Baw war, dass die gesamte Wertschöpfungskette der Produkte, die dort hergestellt wurden, in der Umgebung des Dorfes lag. Die Baumwolle für die Tücher wurde auf Feldern in der Nähe des Dorfes angebaut. Die Fäden wurden zunächst gesponnen und danach in selbstgebauten, sehr einfachen Webstühlen (Abb. 17) verwoben. Auch der Verkauf fand im Dorf statt. Außerdem wurde der Alkohol *Lao Lao* in sehr einfachen Destillen selbst hergestellt und direkt verkauft (Abb. 18).



Abb. 17 (oben): Webstuhl In Ban Baw (FRETTER / QUALITZ 2011)

Abb. 18 (rechts): Lao Lao-Herstellung (FRETTER / QUALITZ 2011)

Der Einfluss durch den Tourismus ist in beiden Orten zu beobachten, reicht allerdings in Ban Baw noch sehr viel weiter als in Ban Houy Pha Lam. Seit der Öffnung des Landes für Touristen in den 1990er Jahren gab es eine stetige Steigerung der Touristenzahlen in Laos. Zu Beginn waren dies hauptsächlich Individualtouristen, mittlerweile nimmt jedoch die Zahl der Pauschaltouristen stark zu. Die Bootstour von Huay Xai über Pakbeng nach Luang Prabang ist bei Touristen besonders beliebt. Im Re-

gelfall wird dabei auch in einem der beiden Dörfer oder sogar in beiden ein Halt eingelegt. Dies führt dazu, dass sich die Dörfer mittlerweile auf die Touristen einstellen und durch sie Geld verdienen wollen. In Ban Houy Pha Lam war dies noch nicht besonders stark ausgeprägt. Dort gab es einzig ein Schild, auf dem um eine Spende für die Schule gebeten wurde. In Ban Baw hingegen war die lokale Wirtschaft schon sehr stark auf die Besucher ausgerichtet, es gab dort sehr viele Stände, an denen die selbst hergestellten Tücher verkauft wurden (Abb. 19). Außerdem konnte man den selbstgebrannten *Lao Lao* Schnaps probieren und kaufen.



Abb. 19: Tuchverkauf in Ban Baw (FRETTER / QUALITZ 2011)

Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Wirtschaftsstrukturen in Ban Baw deutlicher von einer reinen Subsistenzwirtschaft abweicht als in Ban Houy Pha Lam. Es ist davon auszugehen, dass auch in Ban Baw Subsistenzwirtschaft betrieben wird, jedoch war das Angebot der Überschussproduktion hier offensichtlich. Bestärkt wurde diese Beobachtung durch die Tempelanlage, die Gasflaschen, sowie die Tuch- und Reisschnapsproduktion, die vor allem für den Verkauf an Außenstehende hergestellt wurden. Dennoch sollte beachtet werden, dass sowohl die Tuchproduktion, als auch die Herstellung von *Lao Lao* traditionelle Wurzeln in Ban Baw haben. Außerdem kann festgehalten werden, dass Ban Houy Pha Lam noch mehr vom Animismus beeinflusst wird, während in Ban Baw der buddhistische Glaube durch das ansässige Kloster im Vordergrund steht. Allerdings konnten wir auch hier animistische Einflüsse, beispielsweise am Dorfeingang, der von zwei steinernen Löwen bewacht wurde, sehen.

Aufgrund des stärkeren Handels erfuhr Ban Baw eine Modernisierung. Auffällig war jedoch, dass Ban Houy Pha Lam mit Strom versorgt wurde, wohingegen in Ban Baw bisher noch Generatoren zur Elektrifizierung genutzt wurden. Die auffälligsten Veränderungen zeigten sich im Bau der Häuser. In beiden Dörfern wurden neue Häuser seit einiger Zeit mit Hilfe moderner Baumaterialien errichtet. Hier ist eine Entwicklung weg von traditionellen Baustoffen, wie Bambus oder Palmwedeln, zu erkennen.

Zu beiden Dörfern kann gesagt werden, dass der Mekong als Lebensader eine herausragende Stellung einnimmt. Zum einen als Grundlage für Fischerei und zum anderen als Handelsroute, da weder in Ban Baw, noch in Ban Houy Pha Lam eine Straßenanbindung existiert. Somit sind der Handel und die Versorgung mit Gütern, die nicht in dem Dorf selbst hergestellt werden können, nur per Boot über den Mekong möglich. Die Fischerei jedoch ist bedroht durch Überfischung und den Bau von Staudämmen zur Energiegewinnung. Außerdem setzt sich die *Mekong River Commission* für den Ausbau des Mekongs als Schifffahrtsroute ein. Dies wird langfristig eine Steigerung des Schiffverkehrs zur Folge haben, was einerseits als Chance durch die Anbindung an andere Länder gesehen werden kann, andererseits aber großen Einfluss auf das Ökosystem und die Dörfer am Mekong hat. Ein Vorteil für die Bewohner der Dörfer würde die größere Partizipation am Handel darstellen. Problematisch hingegen sehen wir, dass der zunehmende externe Einfluss das langsame Verschwinden traditioneller Lebenswei-

sen zur Folge haben könnte. Mit dem Ausbau des Mekong als Schifffahrtsstraße werden die Touristenzahlen noch weiter steigen, was die schon heute in den Dörfern wahrnehmbaren Veränderungen verstärken würde. Zu befürchten ist, dass sich die Dörfer zu reinen Touristenzielen entwickeln und dabei ihre Authentizität vollkommen verlieren.

Letztendlich lässt sich festhalten, dass der Mekong mittelfristig eine, wenn nicht sogar die einzige, Möglichkeit zur Weiterentwicklung der an seinen Ufern liegenden Dörfern darstellt. Die fortschreitende Integration in nationale Wirtschaftskreisläufe kann die Ausgangslage verbessern, allerdings auch eine vollständige Abkehr von traditionellen Lebensweisen und somit einen Verlust der eigenen Identität zur Folge haben. Eine abschließende Bewertung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, da die Auswirkungen heutiger und zukünftiger Entwicklungen kaum vorausgesehen werden können.

Literaturverzeichnis

- Active Travel (2011): Im Internet: http://www.activetravel.com.au/cmsAdmin/uploads/Map-p15-Mekong_001.jpg (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- GeoDZ (2011): Das Lexikon der Erde. Sekundärwald. Im Internet: <http://www.geodz.com/deu/d/Sekund%C3%A4rwald> (letzter Zugriff: 28/04/2011)
- Keo (2011): Vortrag von Herrn Keo vom 01.03.2011.
- Kotte, H. / Siebert, R. (2002): Laos. Aufbruch am Mekong. Bad Honnef.
- Kulke, E. (2011a): Feldbericht mit Herrn Kulke vom 28.02.2011.
- Kulke, E. (2011b): Feldbericht mit Herrn Kulke vom 01.03.2011.
- Länderlexikon (2011): Staatswappen von Laos. Im Internet: http://www.laender-lexikon.de/images/thumb/2/28/Wappen_laos.svg/367px-Wappen_laos.svg.png (letzter Zugriff: 28.04.2011).
- Löwenstein, T. (2009): Auf dem Mekong von Pakbeng nach Luang Prabang. Der Mekong als Verkehrs- und Lebensader im Wandel der Zeit. Im Internet: http://www2.hu-berlin.de/hu-geomatics/laos_hex/HEX_fuehrer/17_0510_Loewenstein.pdf (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- Manfield, S. / Koh, M. (1998): "Cultures of the world. Laos". 2nd edition. Tarrytown, NY, USA.
- Mekong River Commission (2011): Im Internet: <http://www.mrcmekong.org/> (letzter Zugriff: 28.04.2011)
- Mehrtens, B. / Penner, O. (2011): Primär-Wald. Im Internet: <http://www.globales-lernen.de/Nicaragua/landundleute/primaerwald.htm> (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- Mekong River Commission (2011): Internetpräsenz der Mekong River Commission. Im Internet: <http://www.mrcmekong.org/> (letzter Zugriff: 29/04/2011)
- Rigg, J. (2005): Living with transition in Laos. Market integration in Southeast Asia. London. New York.
- Vorlaufer, K. (2009): Südostasien. Brunei, Indonesien, Kambodscha, Laos, Malaysia, Myanmar, Osttimor, Philippinen, Singapur, Thailand, Vietnam. Darmstadt.
- Wirtschaftslexikon (2011): Subsistenzwirtschaft. Im Internet: <http://www.wirtschaftslexikon24.net/d/subsistenzwirtschaft/subsistenzwirtschaft.htm> (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- WWF (2005): Mekong. Im Internet: http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/pdf_misc-alt/projektblaetter/Projektblatt_Mekong_Mai05.pdf (letzter Zugriff: 27/04/2011)
- Zepp, H. (2004): Geomorphologie. Eine Einführung. Paderborn. München. Wien. Zürich.

Geschichte Luang Prabangs

Luang Prabangs Geschichte beginnt vor ca. 800 Jahren (seit 1292 ist eine Ansiedlung urkundlich belegt). Im Gegensatz zu vielen anderen historischen Städten Südostasiens (z.B. Angkor Wat, Sukhothai) ist Luang Prabang seit jeher besiedelt gewesen und hat daher eine besondere Stellung innerhalb von Laos, wodurch die Stadt nie in Vergessenheit geraten ist. Die Bedeutung der Stadt wandelte sich in den Jahrhunderten und verhalf ihr so zu einer historischen Stadtgeschichte mit unterschiedlich funktionaler Ausprägung, die im Folgenden beschrieben wird (SCHETTLER 2009).

1. Königsstadt und Hauptstadt

1353 wurde die Stadt Luang Prabang unter dem Namen *Muong Soua* vom Reichsgründer *Fa Ngoum* zur Hauptstadt des Königreiches *Lane Xang Hom Khao* (Reich der tausend Elefanten) gemacht (SCHULTZE 2006, S. 280). Der heutige Namensgeber der Stadt ist der *Phra Bang*, eine goldene Buddha-Statue aus dem achten Jahrhundert, die seit 1489 in Luang Prabang beheimatet ist und die damals als Anerkennung der Souveränität des neuen, großen Nachbarn vom König von Angkor gesandt wurde. Ab diesem Zeitpunkt erhielt die Stadt den heutigen Namen: Louang Phra Bang. Desweiteren schickte der König 10.000 Mönche, Künstler und Handwerker, die früh einen kulturellen Stil Luang Prabangs entwickeln sollten. Als Folge der burmesischen und siamesischen Angriffe im 15. und 16. Jahrhundert verlagerte der König *Setthathirath* 1560 seinen Königssitz ins leichter zu verteidigende Vientiane. Jedoch büßte die Stadt nichts von ihrer spirituellen und traditionellen Funktion für das Land ein. Weitere 140 Jahre (bis 1700) änderte sich nichts am Status der Stadt bis sie in Folge der Teilung des laotischen Reiches wieder Hauptstadt wurde. Infolge der territorialen Verkleinerung von Luang Prabang sank der Einfluss der Stadt und bot den Burmesen und Siamesen die Möglichkeit die Stadt anzugreifen und unter ihre Vorherrschaft zu bringen, was 1752 und 1778 auch der Fall war. Bis zur Kolonialepoche unterstand das Königreich Luang Prabang der siamesischen Oberhoheit und wurde ständig durch chinesische Gelb-, Rot- und Schwarzfahnen terrorisiert, so dass es zu keiner abermaligen kulturellen Blüte kam.

2. Kolonialstadt und Protektoratsstadt

Zum französischen Kolonialreich Indochina gehörend, unterlag Luang Prabang im neu entstandenen Laos einem französischen Generalgouverneur in Saigon, später Hanoi. Der größte Teil Südostasiens war schon kolonialisiert. Nur Laos blieb aufgrund seiner Abgeschlossenheit lange davon verschont. Nach dem die Kolonialisierung auch in Laos Einzug hielt, wurden Vorsteher eingesetzt, mit denen man kooperieren musste, wollte man seine Machtstellung ausbauen. Dies gelang Luang Prabang 1887 mit der Kolonialisierung durch die Franzosen. Dabei sollte Luang Prabang wieder als Königsstadt an Bedeutung gewinnen und wurde auch mit Hilfe der Kolonialmacht in den 30er und 40er Jahren des 20. Jahrhunderts wieder teilweise in den Zustand seiner vorherigen Pracht und Schönheit gebracht. Desweiteren etablierten die Franzosen ihre Administrationsstrukturen in Luang Prabang. Als Königssitz des Vereinten Königreiches Laos und nach den vollzogenen Restaurierungsarbeiten, gewann die Stadt als Standort für die Aristokratie an Bedeutung (WULF ET AL. 2011).

3. UNESCO-Weltkulturerbe

1945 erlangte Luang Prabang seine Unabhängigkeit und, obwohl die Stadt 1975 ihren Hauptstadtstatus erneut an Vientiane verlor, blieb sie immer noch das Zentrum für Religion und Tradition. Als allerdings auch der König 1975 auf Druck der Patriotischen Front abdankte und es mit der Machtübernahme der Pathet Lao (kommunistische Partei in Laos) auch in Luang Prabang zum Exodus regimefeindlicher Laoten kam (landesweit flohen rund 300.000 Menschen), fiel die Stadt Luang Prabang in einen „Dornröschenschlaf“. Danach geschah nicht mehr viel in der Stadt. Da nur wenig an wirtschaftlicher Substanz vorhanden war, die interessant für den Staat oder private Investoren gewesen wäre, drohte Luang Prabang der Verfall. Erst 1993, mit dem Titel „Denkmalschutz“ und zwei Jahre später mit dem Status als eine der am besten in seiner Ursprünglichkeit erhaltenen asiatischen Städte ausgezeichnet, wurde die Stadt in die UNESCO-Weltkulturerbenliste aufgenommen. Diese Ehrung spülte Geld in die Kassen und verhalf der Stadt zu einer neuen Blüte (GOSLING 2008).

Beobachtungen zur Stadtgeographie Luang Prabangs

„Die Stadt ist ein kompakter Siedlungskörper von hoher Wohn- und Arbeitsplatzdichte, mit vor allem durch Wanderungsgewinn wachsender Bevölkerung, mit breitem Berufsfächer bei überwiegend tertiär und sekundärwirtschaftlichen Tätigkeiten, mit deutlicher innerer Differenzierung, mit relativ hoher Verkehrswertigkeit, mit einem Bedeutungsüberschuss an Waren und Dienstleistungen für einen erweiterten Versorgungsbereich bei weitgehend künstlicher Umweltgestaltung mit deren Folgen für ihre Bevölkerung“

(HOFMEISTER 1993, S. 237).

Im Gegensatz zu dieser Definition einer Stadt von HOFMEISTER 1993 weist das heutige Luang Prabang einige Besonderheiten auf, die wie folgt aus Beobachtungen charakterisiert werden können: Zwar weist Luang Prabang einen kompakten Siedlungskörper auf, allerdings ist die Bebauungshöhe dafür sehr gering. Die Geschlossenheit der Stadt ist durch die Abgrenzung der Flüsse gewährleistet. Die verhältnismäßig, im Vergleich zu den anderen Städten von Laos, hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte ist sowohl der Bedeutung als wichtiges touristisches Ziel als auch der historischen Bedeutung zuzuschreiben. Diese Tatsachen, gepaart mit der Flucht großer Anteile der intellektuellen Bevölkerung nach 1975, haben dazu geführt, dass vor allem junge Menschen sich alternativen Berufen zuwandten, die meist nur in wirtschaftlich aktiven Städten vorzufinden waren. Folglich kam es nach 1975 zu keinem nennenswerten Wanderungsgewinn. Erst mit der Anerkennung zum UNESCO-Weltkulturerbe 1993 lässt sich eine Zunahme der Bevölkerung durch Wanderungsgewinne und eine Expansion der Stadt verzeichnen (WULF ET AL. 2011, vgl. Exkurs I). Damit die Stadt eine Versorgungsfunktion von sekundären und tertiären Sektorangeboten aufweist (z.B. Handwerk und Apotheken), ist ein im Gegensatz zum Umland breites Angebot an Berufen nötig, dem auch eine entsprechende Nachfrage für ihre Produkte oder Dienstleistungen gegenübersteht. Dies ist in Luang Prabang der Fall, wo der Bedeutungsüberschuss an Waren und Dienstleistungen für einen erweiterten Versorgungsbereich vorhanden ist. Desweiteren existieren viele Angebote, speziell im Tourismus, die über den herkömmlichen Bereich hinausgehen. Zu diesen, auf den Tourismus ausgelegte Branchen, gehören ein spezieller Nachtmarkt und Hotelagglomerationen innerhalb der Stadt.

Die innere Differenzierung der Stadt ist relativ gering, da jedes *Ban* (Dorf), aus dem sich die Stadt zusammensetzt, eine ähnliche Struktur aufweist. Die Verkehrswertigkeit ist durch die Flüsse und die Anbindung an die Nationalstraße NH13 gegeben. Die Stadt ist noch größtenteils von der künstlichen Umweltgestaltung des Umlandes verschont geblieben. Dennoch ist zu erwarten, dass in Zukunft einiges an Naturraum zugunsten neuer Bebauung verloren geht.

Luang Prabang ist ein typisches Beispiel für ein agrargesellschaftliches Stadtsystem. Innerhalb von Laos ist die Stadt trotz ihrer geringen Größe und ihren wenigen Einwohnern eine der wichtigsten Städte. Dies ist aufgrund der geringen Anzahl der Städte in Laos nicht verwunderlich. Dennoch nimmt Luang Prabang innerhalb von Laos eine spezifische Stellung ein. Wie in vielen agrarwirtschaftlich geprägten Ländern ist auch hier das Leben in kleinen Dörfern innerhalb der „Stadt“ die Regel (GOSLING 2008). Allerdings entwickeln sich die beruflichen Tätigkeiten weg von agrarwirtschaftlichen Aktivitäten hin zu tourismusorientierten Dienstleistungen.

Beobachtungen zur Stadtentwicklung und zum Stadtbild Luang Prabangs

Entsprechend der verschiedenen Theorien der Entstehung von Städten, ist für Luang Prabang zu vermuten, dass die günstige Lage an zwei Flüssen und die damit verbundene Schutzfunktion der entscheidende Faktor für die ursprüngliche Ansiedlung war. Die Lage auf einer Anhöhe und die Erreichbarkeit durch die Flüsse machten die Siedlung für Handelsaktivitäten zugänglich.

Die wechselvolle Geschichte Luang Prabangs hat dazu geführt, dass viele verschiedene Architekturstile vorzufinden sind. Durch seine temporäre Abgeschiedenheit hat Luang Prabang dazu die Chance gehabt, einen eigenen Stil zu entwickeln. Die religiöse Bedeutung Luang Prabangs ist vor allem den zahlreichen *Vats* zuzuschreiben, die das Bild der Stadt nachhaltig prägen. Durch den Status als Königs-, Kolonial- und Hauptstadt sind viele herrschaftliche Villen vorzufinden. Besonders der Einfluss der Ko-

lonialisten wird an vielen Orten sichtbar und man kann heute immer noch den französischen Geist in der Stadt spüren. Seit der Ernennung Luang Prabangs zum UNESCO-Weltkulturerbe und der Öffnung von Laos für den Tourismus, dient dieser als Motor für die Stadtentwicklung. Dabei wird das Erbe der Kolonialzeit häufig umgenutzt und z.B. alte Kolonialvillen zu Hotels umfunktioniert. Viele Maßnahmen, die über die Restaurierung hinausgehen, verdeutlichen die Bedeutsamkeit der Stadt.

Exkurs I: *Protected Area Masterplan*

1993 wurde Luang Prabang unter Denkmalschutz gestellt und zwei Jahre später erlangte die Stadt den Status als UNESCO-Weltkulturerbe. Das war der Startschuss für die Finanzierung eines umfassenden Restaurationsplans zur Erhaltung und zum Schutz der Bausubstanz. Der dafür ausgearbeitete Plan beinhaltet die Erfassung jener Gebäude, die unter bestimmten Voraussetzungen und Richtlinien restauriert werden sollten. Dabei wurde die Bausubstanz beschrieben und klassifiziert. Luang Prabangs *Protected Area Masterplan* umfasst ca. 800 Objekte, die in vier Kategorien gegliedert wurden. Die Kategorien wurden nach Sakralbauten (ca. 35 *Vats* (=Klöster) und ihre Nebengebäude), Kolonialarchitektur (Verwaltungsgebäude, Geschäftsgebäude aus der Kolonialzeit), traditionellen Wohnhäusern (traditionelle Stelzenhäuser aus dem 19. Jahrhundert) sowie sonstiger Kulturlandschaft (Teiche, Seen, Schwemmland) differenziert (UNESCO 2011).

In Luang Prabang kann man sich eigentlich nicht verlaufen, da die Straßen sehr orientierungsfreundlich angelegt sind. Es existiert eine Art Schachbrettmuster (vgl. Abb. 1), das stark den naturräumlichen Gegebenheiten (Isthmus) angepasst ist; zwei parallele Hauptstraßen und zwei Uferpromenaden bilden die Hauptachsen der Innenstadt. Grundsätzlich befindet sich die Straßeninfrastruktur im Gegensatz zum Rest der Stadt in einem sehr guten Zustand, da sie die wichtigsten Sehenswürdigkeiten und somit die meisten Touristen bedient. Finanzielle Mittel hierfür wurden aus Mitteln für die Erhaltung des Weltkulturerbes bezogen.

Luang Prabang hat eine vielfältige Architektur zu bieten. Der Charme der Stadt wird durch die Mischung von historischen und neuen Gebäuden geschaffen. Die geringe Bebauungshöhe verleiht der Stadt einen dörflichen Charakter. Die Stadt hat traditionelle laotische Stelzenhäuser (Abb. 2), Villen aus der Kolonialzeit (Abb. 3) und chinesische Handelshäuser (Shop-Houses; Abb. 4) zu bieten. Desweiteren verbinden sich verschiedenste Architekturstile im Stadtbild miteinander. Man kann überall die geschichtlichen Einflüsse ablesen. Der indochinesische Einfluss lässt sich an den Pagoden ablesen, der französische Einfluss an den Villen aus der Kolonialzeit und die Shop-Houses stehen stellvertretend für die chinesischen Ursprünge. Aber auch der vietnamesische Stil und der Khmerstil lassen sich anhand von Gebäuderverzierungen erkennen. Außerdem prägen viele Hotels und andere Gebäude, die auf die Touristen abgestimmt sind, das Stadtbild. Luang Prabang ist noch sehr grün, was zur Wohlfühlatmosphäre beiträgt. Die vielen Bäume und die Flüsse verleihen der Stadt einen naturnahen Charakter.



Abb. 2 (links): Laotisches Stelzenhaus (RUBY 2011)

Abb. 3 (rechts): Kolonialvilla, heute Hotel *Santi* (RUBY 2011)



Abb. 4 (rechts): Shop-House (RUBY 2011)

Die im *Protected Area Masterplan* festgehaltenen Auflagen werden, obgleich sie verpflichtend sind, an einigen Standorten missachtet. Neubauten werden beispielsweise ohne Genehmigung gebaut, Umbauten werden nicht entsprechend der Auflagen ausgeführt. Inkorrektes und unorganisiertes Bauen kommt oft vor. Hinzu kommt die begrenzte Bebauungsfläche gepaart mit einer wachsenden Nachfrage, die den Verlust von Einwohnern mit sich bringt, die zugunsten guter Investorenangebote abwandern und ihr Grundstück freigeben. Dies führt zum Verlust der einheimischen Bevölkerung in der Innenstadt. Zudem geht es darum, Engpässe in der Versorgungsinfrastruktur zu bewältigen, indem die Kapazitäten in den Bereichen Strom, Wasser und Müllentsorgung ausgebaut werden.



Abb. 5 (links): Blick auf eine der beiden Hauptstraßen der Stadt vom *Phou Si* (METZKE 2011)

Abb. 6 (rechts): Blick auf ein Häuserensemble Luang Prabangs vom *Phou Si* (METZKE 2011)

Heutige Funktionen von Luang Prabang

Die ehemalige Hauptstadt von Laos ist nicht nur ein bedeutendes kulturelles und touristisches Zentrum, sondern hat auch eine wichtige spirituelle Bedeutung für Buddhisten und Laoten. Luang Prabang ist eine Stadt der Mönche (vgl. Exkurs II). Ein unvergessliches Erlebnis ist der allmorgendliche Almsgang der Mönche (Abb. 7).



Abb. 7: : Mönche beim *Tak Bat* (traditionelles Almosensammeln) (FOTO-REISEBERICHTE 2011)

Exkurs II: Die kleinen Mönche von Luang Prabang

Eine Sendung von Jochen Voigt, NDR am 03.04.2011 (NDR 2011)

„Seine Eltern sind arm, im Alltag geht es nur ums Überleben. Noy, der 17-jährige Junge, weiß: In seinem kleinen Dorf am Mekong in Laos hat er keine Zukunft. Eines Tages packt er sein Päckchen und marschiert 140 Kilometer am Ufer des Mekong entlang - zu den Mönchen von Luang Prabang. Sie sollen ihm Lesen und Schreiben beibringen, dann will er Elektriker werden. Für dieses Ziel tauscht er seinen hoffnungslosen Alltag am Mekong gegen das harte Leben in einem Kloster. Jetzt ist er schon vier Jahre in der Pagode, täglich studiert er die Lehre Buddhas im monotonen Ablauf buddhistischer Zeremonien: Morgenmantra, Abendgebet, Almosengang – aber gleichzeitig sieht er auch zum ersten Mal eine Perspektive für sein späteres Leben. Noy besucht die Klosterschule und träumt davon, Solaranlagen in armen Dörfern zu installieren.“

Neben der spirituellen Funktion fungiert Luang Prabang auch als wichtiger Verkehrsknoten mit bedeutenden Handelsfunktionen. In der alten Königsstadt befindet sich ein internationaler Flughafen. Es gibt nur noch drei weitere internationale Flughäfen im Lande: den Flughafen Pakse im Süden, den Flughafen Savannakhet und den von Vientiane. Täglich starten 16 Maschinen von Luang Prabang in zahlreiche andere Städte. Er wird von Vientiane, Bangkok und Siem Reap angeflogen und vor allem von Touristen frequentiert. Außerdem gibt es Flugverbindungen nach Chiang Mai und Udon Thani mit *Lao Airlines* und nach Hanoi mit *Vietnam Airlines* (LUANG PRABANG AIRPORT GUIDE 2011).

Desweiteren befinden sich viele administrative Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser) in der Stadt und weisen auf eine zentralörtliche Funktion hin. Die umliegenden Dörfer sind von Subsistenzwirtschaft geprägt und versorgen die Stadt mit Nahrungsmitteln. Wenige spezialisierte Handwerksdörfer produzieren Grundbedarfsgüter (Eisenwerkzeug, Seide, Papier) für den städtischen Markt. Im Gegenzug versorgt die Stadt die umliegenden Dörfer mit Dienstleistungen jeglicher Art. Im Folgenden wird die Tourismusentwicklung in Luang Prabang und deren Bedeutung sowie Effekte näher erläutert.

Tourismusentwicklung in der Provinz Luang Prabang

Laos ist bis heute das unbekannteste und touristisch unerschlossenste Land Indochinas. Vielleicht liegt es daran, dass das „Land der Millionen Elefanten“ (WULF ET AL. 2011) als einziges Land Südostasiens keinen direkten Zugang zum Meer hat, vielleicht auch daran, dass Laos in der Weltgeschichte nie eine große Rolle gespielt hat. Während die Nachbarländer Kambodscha und Vietnam aktive touristische Marketingstrategien umsetzen, ist Laos noch etwas zurückhaltend (vgl. Exkurs III). Seit Ende der 1980er Jahre ist Laos wieder zugänglich für Touristen. Mehr als zehn Jahre war der Eintritt für ausländische Besucher weitestgehend verboten. Laos kam 1975 unter die kommunistische Herrschaft und grenzte sich von der restlichen Welt größtenteils ab. Seit 1985 bewegt sich Laos auf dem Weg wirtschaftlicher Reformen weg von der zentralen Plan- hin zur Marktwirtschaft. Und dazu zählt auch der

Tourismus, der Laos Devisen bringen soll, ohne dabei die nationale Identität zu gefährden. Neue Grenzübergänge zu den Nachbarländern wurden geöffnet und neue internationale Flugverbindungen aufgenommen (HEINEN 2001, S. 10ff.).

Exkurs III: Tourismusedwicklung in Laos

Die Anzahl der Touristenankünfte in Laos stieg seit der Öffnung kontinuierlich und verzehnfachte sich im Zeitraum zwischen 2000 und 2008 (vgl. Abb. 8). Dennoch spielt der internationale Tourismus in Laos noch eine sehr untergeordnete Rolle im Vergleich zu den Nachbarländern, wo die Touristenankünfte 2008 bei 4 Mio. (Vietnam) bzw. bei 14 Mio. (Thailand) Besuchern lagen. Die Deviseneinnahmen aus dem Tourismus konnten ebenfalls gesteigert werden und haben sich innerhalb von acht Jahren mehr als verdoppelt: Im Jahr 2000 lagen die Deviseneinnahmen aus dem Tourismus bei 114 Mio. US-Dollar, während sie 2008 bereits 276 Mio. US-Dollar betrugen (vgl. Abb. 9).

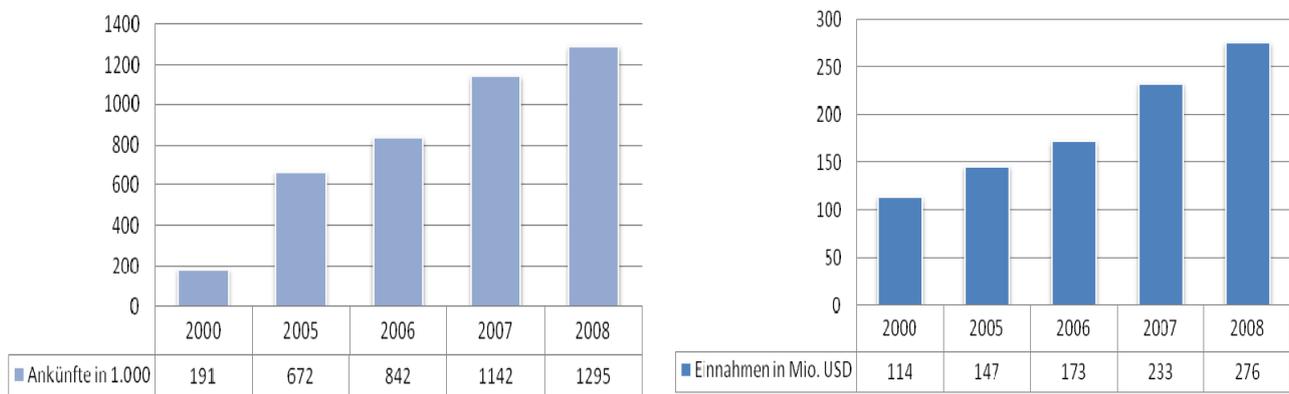


Abb. 8 (links): Internationale Ankünfte in Laos 2000-2008 (eigene Darstellung nach WKO 2011)

Abb. 9 (rechts): Internationale Deviseneinnahmen durch den Tourismus in Laos 2000-2008 (eigene Darstellung nach WKO 2011)

Aus den Abbildungen wird ersichtlich, dass der Tourismus in Laos in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen hat und eine wichtige Einnahmequelle für viele Einheimische darstellt. Nach der WKO (2011) machten die Deviseneinnahmen aus dem Tourismusgewerbe im Jahr 2008 einen Anteil von 5,2 Prozent am BIP aus.

Luang Prabang gehört wohl zu den kulturell herausragendsten Reisezielen Südostasiens und gilt als eine der am besten erhaltenen historischen Städte. Seit 1995 gehört die Altstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe und steht als Ganzes unter Denkmalschutz, was mit einer tiefgreifenden Restaurierung und nachhaltigen Pflege der Gebäude und der buddhistischen Klöster verbunden ist (UNESCO 2011). Seit der Ernennung zum Weltkulturerbe stiegen die Touristenzahlen rasant an (vgl. Abb. 8 und 10).

Luang Prabang ist nicht dem typischen Traveller-Billigtourismus-Segment zuzuordnen, sondern erfährt einen hohen ökonomischen Effekt durch eine spezielle Form des hochwertigen Kulturtourismus (ASHLEY 2009). Dabei spielt nicht nur die Vielzahl der kulturellen Sehenswürdigkeiten eine große Rolle, zahlreiche Tourveranstalter bieten zudem neue und alternative Touren an (Wasserfälle, Handwerksdörfer). Eine offene Politik ließ ausländische Investoren in der Reiseindustrie zu und mittlerweile haben sich einige internationale Hotels der gehobenen Kategorie angesiedelt (HEINEN 2001, S. 11). Der ökonomische Impuls erfolgt vor allem durch die hohen Ausgaben pro Tourist und Tag vor Ort. In der folgenden Abbildung 10 ist die Entwicklung der touristischen Unterkünfte, untergliedert nach Hotels, Gästehäusern/Resorts und Restaurants in der Provinz Luang Prabang dargestellt.

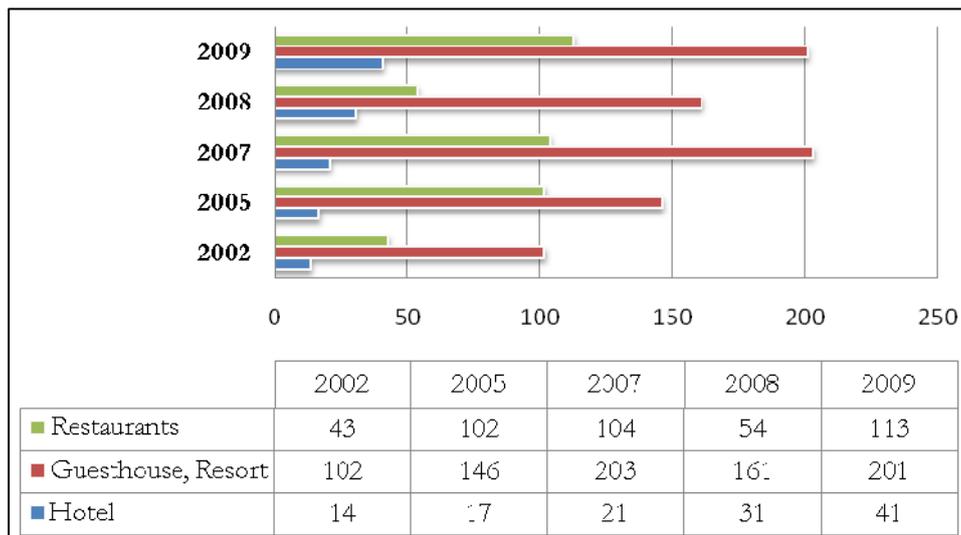


Abb. 10: Anzahl der Unterkünfte (unten) sowie der Übernachtungen (oben) in der Provinz Luang Prabang zwischen 2002 und 2009 (eigene Darstellung nach DEPARTMENT OF STATISTICS OF THE LAO PDR 2010)

Es ist deutlich erkennbar, dass in der Provinz Luang Prabang stetig neue touristische Einrichtungen (Hotels, Gästehäuser/Resorts, Restaurants) entstehen. Von 2002 bis 2009 hat sich die Zahl der Gästehäuser/Resorts verdoppelt, die der Hotels gar verdreifacht. Ausgenommen ist das Jahr 2008 mit einem Rückgang der Unterkünfte und Restaurants, welches möglicherweise die Folgen der Finanzkrise widerspiegelt (DEPARTMENT OF STATISTICS OF THE LAO PDR 2010).

Ein weiterer Indikator für den Bedeutungsgewinn des Tourismus ist die Anzahl der Reisebüros, die in der nachstehenden Abbildung 11 für die Provinz Luang Prabang illustriert ist. Die Zahl der Tourveranstalter bzw. Reisebüros ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 2002 gab es lediglich ein Reisebüro in der ganzen Provinz, während sich bis zum Jahr 2009 insgesamt 24 Reisebüros etablieren konnten (DEPARTMENT OF STATISTICS OF THE LAO PDR 2010).

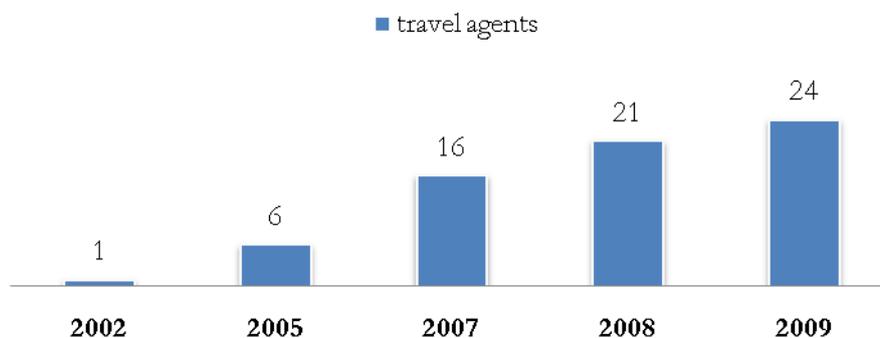


Abb. 11: Anzahl der Reiseveranstalter in der Provinz Luang Prabang 2002-2009 (eigene Darstellung nach DEPARTMENT OF STATISTICS OF THE LAO PDR 2010)

Auswirkungen durch den Tourismus in Luang Prabang

Wie bereits erwähnt wurde die Stadtentwicklung von Luang Prabang durch den Tourismus stark beeinflusst. Es ergaben sich negative, aber auch positive Effekte durch das rasante Wachstum der Touristenzahlen. Äußerst negativ zu betrachten ist der Anstieg der Nachfrage nach Bauland, denn es steht nur ein begrenztes Areal für die Bebauung zur Verfügung, was sich in der ungeplanten Bebauung und dem unkontrolliertem Wachstum der Stadt widerspiegelt. Ein weiteres Problem stellt das alte, unzureichende Versorgungsnetz dar. Zudem hat der Touristenboom auch Auswirkungen auf das kulturelle Erbe der alten Königsstadt. Es hat sich eine dominante Abhängigkeit vom Tourismus herauskristallisiert, welcher die Existenzgrundlage vieler Einheimischen darstellt (SCHETTLER 2009, S. 86). Letzteres unterstreichen die Erfahrungen von TARA GUJADHUR, Beraterin für nachhaltigen Tourismus bei der *Netherlands De-*

velopment Organization (SNV), welche in Luang Prabang für zwei Jahre im Bereich Tourismusförderung gearbeitet hat: „In her two years in Luang Prabang, Gujadhur has seen the city changing. She feels that more new people are coming into the city, bringing new economic activities with them, such as trading, hotels, restaurants. While these create employment opportunities for local people, they could also be long-term costs. [...] As a World Heritage site, Luang Prabang has more opportunities from tourism and economics, but the government and residents might not yet have thought about the long-term effect of this development” (MALIKAEW 2006).

Der Anstieg der Touristenzahlen in Luang Prabang bringt aber auch positive Effekte mit sich. Die Hauptstraße erstrahlt durch die zahlreichen Restaurants, Gästehäuser und Reisebüros in einem neuen Glanz. Die Jahreseinnahmen aus dem Tourismusgewerbe haben mehrere Millionen US-Dollar in die Stadtkassen gespült, die zur Instandhaltung der Stadt und zur Armutsbekämpfung erheblich beitragen (MONGKHONVILAY 2006, S. 25). Desweiteren wurden die buddhistischen Tempelanlagen durch die steigenden Besucherzahlen aufwendig restauriert. Der Tourismus schafft etwas Neues und leistet damit einen Beitrag zur Bildung von Volkseinkommen und langfristig zur Vermehrung des Volksvermögens. Es ergeben sich zahlreiche Multiplikatoreffekte, die aus dem Tourismus generiert werden können. Als überwiegend positiv gelten der Beschäftigungseffekt mit der Entstehung zahlreicher neuer Arbeitsplätze sowie der Einkommenseffekt, der als sekundäre Wirkung betrachtet werden kann und durch die Konsumausgaben der Touristen entsteht (KULKE 2008, S. 245). Ein weiterer positiver Effekt ergibt sich aus den höheren Deviseneinnahmen aus dem Tourismusgewerbe, die Kapital akkumulieren und zur Diversifizierung der Wirtschaft beitragen können (MONGKHONVILAY 2006, S. 1).

Schlussfolgernd ist zu erwähnen, dass der Tourismus in Luang Prabang stetig an Bedeutung gewinnt. Die zukünftige Aufgabe besteht darin, die Stadtentwicklung so auszurichten, dass der Tourismus zum Schutze des natürlichen und kulturellen Erbes (vgl. Exkurs IV) beiträgt.

Exkurs IV: Natürliches und kulturelles Erbe der Provinz Luang Prabang (s. Abb. 1)

1. Vat Vixun

Unseren ersten Halt machten wir am *Vat Vixun* (Abb. 12), welches sich am Rande des Berges *Phou Si* befindet (vgl. Abb. 14). Der Begriff *Vat* wird im Deutschen weitgehend mit Tempel bzw. Tempelanlage übersetzt. *Vat Vixun* wurde 1513 als Kloster vom König *Vixunarat* gegründet. Später wurde es durch Plünderungen der Chinesen im Jahr 1887 zerstört. Einst war *Vat Vixun* das wohl prächtigste Bauwerk der Stadt. Der Großteil der Anlage wurde im 20. Jahrhundert wieder aufgebaut, aber die Nachbildung weist nur noch im Grundriss Ähnlichkeiten mit dem ursprünglichen Kloster auf. Seit 1942 wird es als Museum mit zahlreichen buddhistischen Kunstschätzen genutzt (KEO 2011).



Abb. 12 (links): *Vat Vixun* (ROJAS CORTEZ 2011)



Abb. 13 (rechts): *Vat Xieng Thong* (ROJAS CORTEZ 2011)

2. Vat Xieng Thong

Ein weiterer Halt befand sich am *Vat Xieng Thong* (Abb. 13), dem ältesten Tempel der Stadt, der als einziger aus dem 16. Jahrhundert erhalten geblieben ist. Er befindet sich an der Spitze der Halbinsel in

Luang Prabang und wurde 1560 von König *Setthathirat* erbaut. Es sollte einst als königliches Kloster dienen, doch kurz vor der Fertigstellung wurde die Hauptstadt nach Vientiane verlegt und der Königsitz in Luang Prabang aufgegeben. Noch heute gilt dieses buddhistische Kloster als Vorbild für Renovierungen (KEO 2011).

3. *Ho Kham (Königspalast)*

Der ehemalige Königspalast *Ho Kham* wurde im Jahr 1903 durch die Franzosen errichtet. Der Baustil verbindet laotische und französische Elemente miteinander. Das Hauptgebäude besteht aus 13 Sälen, drum herum gruppieren sich 17 kleinere Nebengebäude, unter anderem die Wohnräume für das Personal, die Küche und die Bootslagerhalle. Der ehemalige Königspalast wurde von der Regierung 1976 als Museum eröffnet, nachdem die Königsfamilie aus der Stadt gebracht wurde und wahrscheinlich in Gefangenschaft geriet. Heute findet man hier wichtige Kunstsammlungen aus Südostasien, die zum großen Teil aus dem Vermächtnis der Königsfamilie stammen (KEO 2011).

4. *Berg Phou Si*

Der Hügel *Phou Si* (Abb. 14), mit seinen 328 Stufen auf einer Höhe von 130 m (gemessen vom Fuß des Hügels), bildet das physische und spirituelle Zentrum der Stadt und gilt als Ursprungsort der Stadtentstehung. Laut Gründungsmythos haben sich hier früher zwei Asketen mit übernatürlichen Kräften angesiedelt und die Stadt gegründet. Angeblich befand sich im Inneren des Berges ein Schatz (KEO 2011).



Abb. 14: Ausblick vom Berg *Phou Si* (ROJAS CORTEZ 2011)

Außerhalb von Luang Prabang:

Khouang Xi Wasserfall

Der Wasserfall liegt 32 km von Luang Prabang entfernt und ist ein sehr beliebtes Ausflugsziel. In der Trockenzeit, in der wir selbst dort waren, lädt dieser wunderschöne Ort mit seinen vielen Bassins zum Baden ein. In der Regenzeit hingegen führt der Wasserfall soviel Wasser, dass er unzugänglich ist.



Abb. 15 (links): *Khouang Xi* Wasserfall mit Brücke (ROJAS CORTEZ 2011)

Abb. 16 (rechts): *Khouang Xi* Wasserfall (ROJAS CORTEZ 2011)

Das Handwerksdorf *Ban Hat Hien*

Viele Dörfer in der Umgebung von Luang Prabang haben sich heute auf ein traditionelles Handwerk spezialisiert und zu kleinen Handwerksdistrikten zusammengeschlossen, von dessen Einnahmen die gesamte Gemeinde lebt. Am Nachmittag besuchten wir eines dieser Dörfer: das Handwerksdorf *Ban Hat Hien*. Dieses hat sich auf das Eisenschmieden in traditioneller Weise spezialisiert. Bei der Herstellung von Werkzeugen (Messern, Scheren) wird zuerst das Eisen in Holzkohle geschmiedet und anschließend geschliffen (Abb. 17). Dabei spielt die Verwendung von Stahl mit seinen Eigenschaften (Festigkeit, Korrosionsverhalten, Verformbarkeit, Schweißbeignung usw.) eine große Rolle.

Im Handwerksdorf *Ban Hat Hien* sind im Durchschnitt fünf Beschäftigte pro Werkstatt angestellt. Insgesamt leben in dem Dorf 25 Familien, die zum größten Teil in den Handwerksprozess involviert sind und die Konkurrenzsituation vorantreiben. Die lokale Herstellung der Produkte erfolgt in einer arbeitsteiligen Kleinserienproduktion (einer Art Manufaktur), welche die Vorstufe der industriellen Produktion repräsentiert. Der Verkauf der erzeugten Waren erfolgt meist über wasserbasierte Handelswege. Die günstige Lage am Mekong erleichtert den Transport und den regionalen Absatz in die entfernten Agglomerationsräume oder in die Berggebiete. Ebenso werden die Handwerksprodukte über Zwischenhändler auf dem Nachtmarkt in Luang Prabang zum Verkauf angeboten. Durch Händler wird der Bekanntheitsgrad der Produkte vergrößert; es entwickelt sich ein Herkunfts-Goodwill. Insgesamt sind die handwerklichen Aktivitäten im Umland der Städte hoch. In der Umgebung von Luang Prabang gibt es zahlreiche kleine und spezialisierte Betriebe, die sich neben der Herstellung von Eisenwaren auf das Bauhandwerk und auf die Holzverarbeitung (z.B. Möbelherstellung) konzentrieren und ihre Waren (inter)national (z.B. nach Thailand) vermarkten.

Die Handwerksdörfer sind auch zunehmend für Touristen interessant. Ein Besuch in einem oder mehreren der Handwerksdörfer ermöglicht den Besuchern nicht nur einen intensiven Einblick in die Herstellung der Waren, sondern sichert der lokalen Bevölkerung ihr Einkommen und erhält deren einheimische Traditionen.



Abb. 17: Laoten bei der traditionellen Herstellung von Eisenwerkzeug (ROJAS CORTEZ 2011)

Fazit – Kulturtourismus in Luang Prabang?

Die Stadt Luang Prabang vereint auf geradezu ideale Weise die laotische Geschichte. Traditionelle Tempel und Pagoden stehen in unmittelbarer Nachbarschaft zu französischen Kolonialbauten und repräsentieren eine architektonische Vielfalt. Was auf den ersten Blick als konträr erscheinen mag, harmonisiert in diesem laotischen Sinnbild geradezu perfekt miteinander. Seit Ende der 1980er Jahre ist Laos zugänglich für Touristen. Waren es am Anfang einzelne Individualtouristen, die das gering besiedelte Land bereisten, sind es heute überwiegend organisierte Reisegruppen mit besonderem Interesse am Kultur- und Ökotourismus. Seit der Ernennung Luang Prabangs zum Weltkulturerbe im Jahr 1995 stiegen die Touristenzahlen kontinuierlich. Desweiteren konnten die Deviseneinnahmen in Luang Prabang

jährlich gesteigert werden, die die Entwicklung der Stadt grundlegend vorantrieben (z.B. Ausbau der Infrastruktur, Armutsbekämpfung). Die Einkünfte aus dem Tourismus sind Anreiz für die touristische Erschließung der Stadt unter Betonung ihrer kulturellen Eigenart und Leistung. Dabei hat sich Luang Prabang zu einer Destination für Touristen der mittleren und hohen Einkommensgruppen entwickelt, die insbesondere den Kulturtourismus (hier das UNESCO-Weltkulturerbe) schätzen. Ausdruck dieses Segments ist die Existenz exklusiver Restaurants, Gästehäuser und Hotels, die die gehobenen Ansprüche und Bedürfnisse befriedigen sollen. Der Förderung dieses Tourismuszweigs hat sich auch die Regierung verschrieben: „The government has identified and declared the implementation, development and promotion of cultural, natural and historical tourism as to foster the growth in tourism and other service sectors“ (MONGKHONVILAY 2006, S. 4). Im Vergleich zu anderen Ländern spielt der internationale Tourismus in Laos eine noch eher untergeordnete Rolle. Doch im Hinblick auf die weitere Entwicklung muss gewährleistet werden, dass der nachhaltige Kulturtourismus (wie in Luang Prabang) gefördert wird, da er zum Schutz des natürlichen und kulturellen Erbes beiträgt und die Identität der Region stärkt.

Literaturverzeichnis

- ASHLEY, C. (2006): Participation by the poor in Luang Prabang tourism economy. Current earnings and opportunities for expansion. Im Internet: <http://www.odi.org.uk/resources/download/65.pdf> (letzter Zugriff am 26.04.2011).
- DEARBORN, L. M. / STALLMEYER, J. C. (2010): Inconvenient Heritage: Erasure and Global Tourism in Luang Prabang. Left coast Press Inc.
- DEPARTMENT OF STATISTICS OF LAO (PDR) (2010): Internetpräsenz und Yearbook 2009. Im Internet: <http://www.nsc.gov.la/> (letzter Zugriff am 28.04.2011).
- FOTO-REISEBERICHTE (2011): Im Internet: www.foto-reiseberichte.com (letzter Zugriff: 28.04.2011).
- GOSLING, B. (2008): Old Luang Prabang. Images of Asia. Oxford University Press, Michigan.
- HEINEN, C. (2001): Tourismus in Laos und deren Problematik. In: Pacific News Nr. 17, Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V., S. 10-12.
- HEINEBERG, H. (2001): Grundriss allgemeine Geographie: Stadtgeographie 2. Auflage, Schöningh UTB.
- HOFMEISTER, (1993): Stadtgeographie. Braunschweig: Westermann.
- KEO (2011): Gespräch mit Reiseführer KEO vom 2. März 2011
- KULKE, E. (2008): Wirtschaftsgeographie. 3.Auflage. Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn
- LONELYPLANET (2010): Laos (v. A. Burke, J. Vaisutis) MairDuMont.
- LUANG PRABANG AIRPORT GUIDE (2011): Flughafenlageplan. Im Internet: <http://www.luangprabangairport.com/> (letzter Zugriff am 26.04.2011)
- MALIKAEW, S. (2006): Balancing Heritage and Development in Luang Prabang. Im Internet: http://www.newsmekong.org/balancing_heritage_and_development_in_luang_prabang (letzter Zugriff am 30.04.2011)
- MONGKHONVILAY, S. (2006): Lao PDR Tourism Strategy 2006-2020. Im Internet: <http://www.latalaos.org/doc/Strategy2006.pdf>(letzter Zugriff am 30.04.2011)
- NDR (2011): Infoprogramm. Im Internet: http://www.ndr.de/info/programm/sendungen/zwischen_hamburg_und_haiti/laos105.html (letzter Zugriff am 26.04.2011)

- SCHETTLER, J. (2009): Das Weltkulturerbe Luang Prabang- Stadtentwicklung. Im Internet: http://www2.hu-berlin.de/hu-geomatics/laos_hex/HEX_fuehrer/9_18_2709_0610_Schettler.pdf (letzter Zugriff am 28.04.2011)
- SCHULTZE, M. (2006): Laos Reise Know-How Verlag peter Rump GmbH (6. Auflage)
- UNESCO (2011): Welterbeliste. Im Internet: <http://whc.unesco.org/en/list/479> (letzter Zugriff am 30.04.2011)
- WIEBEL, D. (2011): Allgemeine Grundlagen der Stadtgeographie Im Internet: <http://www.wibel.de/arbeit/sg1.html> (letzter Zugriff 30.4.2011)
- WKO (Wirtschaftskammer Österreich) (2011): Länderreport Laos. Im Internet: <http://wko.at/statistik/laenderprofile/lp-laos.pdf> (letzter Zugriff am 30.04.2011)
- WULF, A. / BERGMANN, J. / SCHWARZ, B. (2011): Kambodscha / Laos. Nelles

03. März 2011

Laos – „landlocked“ oder infrastrukturell erschlossen?

WIEBKE WESSELHÖFFT / ANNA-M. WAGNER



Abb. 1: Tagesroute und Besuchspunkte (Luang Prabang-Vang Vieng) (KINGFISHER ECOLOGIE 2008)

Besuchspunkte:

- Start: Luang Prabang
- Grundschule
- Aussichtspunkt
- Phou Khoun
- Aussichtsplattform
- Zielort: Vang Vieng

Einführung

Im vorliegenden Tagesbericht wird die Frage nach der infrastrukturellen Erschließung von Laos erörtert. Dabei wird vor allem auf die Gegebenheiten und Herausforderungen, denen Laos als ein „landlocked-country“ zum Aufbau von Infrastruktur entgegenzutreten muss, näher eingegangen. Im vorliegenden Bericht wird neben wissenschaftlicher Literatur stets Bezug auf die Ereignisse des Exkursionstages genommen, da dort die Fragestellung aufgegriffen und praktisch veranschaulicht wurde. Einige Bereiche der sozialen und technischen Infrastruktur und deren Zustände wurden für die studentische Exkursionsgruppe vor Ort erfahrbar. Einführend wird nun zunächst ein Überblick über den Ablauf des Tages gegeben (vgl. Abb. 1). Anschließend werden allgemeine Fakten zur Infrastruktur und geplante Strategien des Landes zum Infrastrukturausbau aufgeführt. Anknüpfend daran wird auf einzelne Bereiche der laotischen Infrastruktur, sowohl im technischen als auch im sozialen Bereich, näher eingegangen.

Früh am Morgen des 3. März 2011 verließ die studentische Exkursionsgruppe mit dem Bus die Provinzhauptstadt Luang Prabang, um nach 230km Busfahrt die Stadt Vang Vieng zu erreichen (vgl. Abb. 1). An diesem klassischen Transfertag stand die Untersuchung der infrastrukturellen Erschließung von Laos im Fokus. Der Streckenverlauf führte größtenteils die Nationalstraße 13 entlang, einer der wichtigsten Verkehrsachsen im Land. An verschiedenen Punkten wurden spontane Stopps eingelegt, wie beispielsweise an einer Grundschule, um Informationen über das Bildungssystem von einer lokalen Lehrerin zu erhalten. Im weiteren Tagesverlauf passierte die Gruppe neben beeindruckenden Aussichtspunkten unter anderem den Ort Phou Khoun, welcher zu den bedeutenden Verkehrsknotenpunkten in Laos zählt. Während des Transfers erhielt die Gruppe Informationen über die infrastrukturelle Erschließung des Landes. Hier wurde im Besonderen auf das Straßen-, Strom- und Kommunikationsnetz, sowie das Bildungssystem näher eingegangen. Soweit es möglich war, konnten die Inputs an den örtlichen Gegebenheiten veranschaulicht werden. Die bergige Relieflandschaft und die zum Teil sehr unterschiedlichen Straßenverhältnisse von Laos konnte die Gruppe während der Busfahrt am eigenen Leib erfahren.

Allgemeines zur infrastrukturellen Erschließung in Laos

Die Landfläche von Laos besteht zu 80% aus Hochplateaus, die es schwierig machen ein flächendeckendes Infrastrukturnetz aufzubauen. Dies gilt sowohl für das Transportwesen, das Strom- und Kommunikationsnetz als auch für den Zugang zu Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen. Neben dieser naturräumlichen Herausforderung ist Laos zusätzlich ein Binnenland bzw. ein „landlocked-country“ ohne Zugang zum Meer (vgl. Abb. 2; ORABOUNE 2007).

Studien belegen, dass ein Fehlen von Infrastruktur häufig mit Armut korreliert. Dies gilt insbesondere für Regionen in ländlichen Gebieten. Fehlende Zugangswege zu Märkten verhindern oft den Schritt aus der Subsistenzwirtschaft heraus, da die Bewohner für ihre Agrarprodukte keine Verbindung zu einem Absatzmarkt haben und daher ihre Produktion auch nicht ausweiten werden. Somit kann in abgelegenen Regionen kaum Handel entstehen. Neben dem Zugang zu Märkten fehlen auch Schulen und Krankenhäuser. Zudem sind Strom- und Wasseranschlüsse durch unterentwickelte Infrastruktur oft nur sehr rudimentär vorhanden. Durch die Verbesserung der Infrastrukturanbindung wird vor allem die Etablierung der lokalen Wirtschaft angestrebt, welche in Laos durch die Strategie der sogenannten farm-to-market-Wege verwirklicht werden soll. Durch diese Verbindungswege sollen die ländlichen Produkte mit Absatzmärkten verbunden werden. Nach ORABOUNE (2007) wird diese Einführung ländlicher Wirtschaftssysteme durch eine Ausweitung der Produktion zu einer Reduzierung der Armut führen und die Entwicklung des privaten Sektors vor Ort fördern. Die Infrastrukturentwicklung führt demnach primär zu einer Weiterentwicklung der Ökonomie.

Bei der Implementierung der Infrastruktur in Laos werden verschiedene Strategien auf unterschiedlichen Ebenen verfolgt. Auf regionaler Ebene kommt es häufig zu Kooperationen mit angrenzenden Nachbarstaaten in Grenzregionen, wie beispielsweise in der sogenannten „Triangle Area“ zwischen Laos, Thailand und Kambodscha. Da die Grenzregionen häufig ähnliche Voraussetzungen aufweisen, sei es in naturräumlicher, sozialer oder ökonomischer Hinsicht, wird mit Hilfe von regionalen Strategien versucht in diesen Gebieten den Aufbau von Infrastruktur länderübergreifend zu koordinieren und vor

allein in Bezug auf wirtschaftliche Aktivitäten Synergieeffekte zu erzielen (ORABOUNE 2007). Auf nationaler Ebene wird die sogenannte „landlinked“ Strategie verfolgt. Hauptakteur ist die laotische Regierung, die durch den Infrastrukturausbau das Land von einem „landlocked-country“ in ein „land-linked-country“ wandeln will (EPPRECHT 2008). Durch den Ausbau erhofft man sich vor allem stärkere Bindungen an die Nachbarstaaten und eine bessere wirtschaftliche Integration von Laos in Südostasien. Eines der Hauptziele dieser Strategie ist, dass Laos durch die wirtschaftliche Integration den Status eines *Least Developed Country* ablegt und als Transitland für die Nachbarstaaten dienen kann. Laos könnte beispielsweise Mautgebühren oder Zölle erheben, wenn Nachbarstaaten ihre Güter durch Laos in andere Staaten transportieren (ORABOUNE 2007).

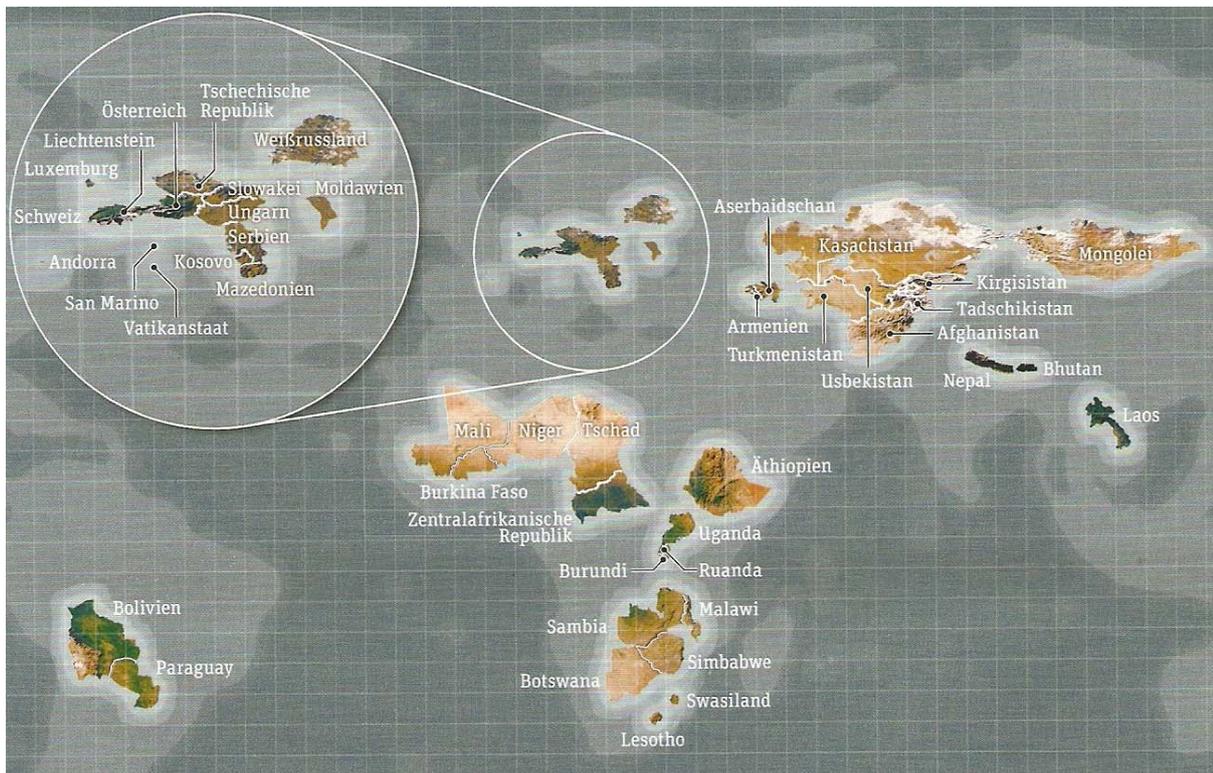


Abb. 2: Trockenländer nass gemacht – „landlocked-countries“ (GOLDEN SECTION GRAPHICS GMBH 2011, S. 22)

Neben der laotischen Regierung verfolgt auch die ASEAN auf multinationaler Ebene den Ausbau von Infrastruktur. Sie sieht im Ausbau der infrastrukturellen Verbindungen zwischen den Staaten vor allem eine Festigung der Wirtschaftsgemeinschaft. Zudem fokussiert die ASEAN einen Ausbau des Flugverkehrs, um den Tourismus in Laos weiter zu fördern und zu stärken (ORABOUNE 2007).

Bildungssystem in Laos

Der erste Stopp wurde an einer Schule 20km südlich von Luang Prabang gemacht, und während das Bildungssystem von Laos in einem kurzen Vortrag erläutert wurde, organisierte der Guide KEO neben der Erlaubnis der hiesigen Polizei, sich auf dem Gelände der Bildungseinrichtung aufhalten zu dürfen, ein Interview mit einer Lehrerin der Grundschule. Sie beantwortete alle gestellten und von KEO übersetzten Fragen. Die Schule wird von 108 Schülern dieses Dorfes besucht. Fünf Lehrer unterrichten dort in der Zeit von 8:00-11:30 und 13:00-15:00 Uhr. In der Mittagspause gehen alle Kinder nach Hause um dort zu essen. Sie werden, wie in Laos üblich, mit sieben Jahren eingeschult und besuchen die Primärschule für fünf Jahre. Vorher ist ein Besuch des benachbarten Kindergartens (ab drei Jahren) möglich. Eine Sekundarschule ist im Ort, womit dieser infrastrukturell im Bildungsbereich gut erschlossen ist. Weiterführende Schulen sind jedoch eher in urbaneren Gebieten zu finden, wo es zusätzlich Internate für die Schüler gibt. Es gibt allerdings auch Schüler, die nach dem fünften Schuljahr nicht mehr zur Schule gehen. Es kommt auch durchaus vor, dass Schüler nicht kommen, um bei der Ernte zu hel-

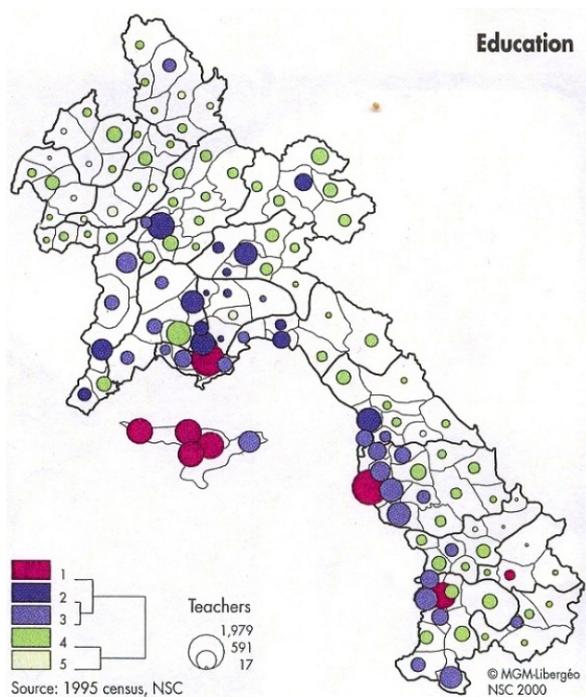
fen. Lehrinhalte, wie z.B. die Sprachen Lao und Englisch, werden vom Staat vorgeschrieben. Exkursionen, Computer oder Internet gibt es in der Schule nicht. Die Unterrichtsmaterialien stellt der Staat, was in Thailand beispielsweise nicht der Fall ist. Mit 15 Jahren legen alle Schüler eine Prüfung ab, wer diese besteht, darf eine höhere Schule besuchen (GRUNDSCHULLEHRERIN 2011).

Auf die Frage nach ihrem Ausbildungsort, erklärte sie, dass vier der fünf Lehrer im nicht weit entfernten Luang Prabang ausgebildet wurden, wo es, wie in mehreren größeren Städten entlang der gut erreichbaren Verkehrswege, ein Ausbildungszentrum gäbe (GRUNDSCHULLEHRERIN 2011).

Das Bildungssystem in Laos steht vor vielen Herausforderungen. Es mangelt an finanziellen Mitteln für Lehrmaterialien sowie an unzureichenden Gehältern für das Lehrpersonal, was sich in sinkenden Zahlen innerhalb des Bildungssektors niederschlägt, obwohl der Beruf des Lehrers hier hoch angesehen ist. Zudem fehlt es auch an einem flächendeckend ausreichenden Ausbildungsangebot für Lehrkörper. Laut IMF sind 35% der Grundschullehrer unterqualifiziert (SISOUPHANTHONG / TAILLARD 2000, S. 34).

Eine weitere Schwierigkeit für die flächendeckende Versorgung des Landes mit Bildung ist die Unterrichtssprache Lao, da sich die komplexe laotische Gesellschaft aus vielen unterschiedlichen ethnischen Gruppen zusammensetzt, deren Sprachschatz häufig von der offiziellen Landessprache abweicht. Das erschwert vielen Kindern ethnischer Minderheiten (33% der Bevölkerung) dem Unterricht erfolgreich zu folgen. Dies ist ein möglicher Grund für die niedrige Einschulungsrate (60-70%) der 7-10-Jährigen Laoten in Grundschulen (SISOUPHANTHONG / TAILLARD 2000, S. 34). „Zukünftig soll [jedoch] auch Unterricht in anderen einheimischen Sprachen erfolgen“ (AUSWÄRTIGES AMT 2011).

Die Abbildung 4 vermittelt einen Eindruck über das Ausmaß der Disparitäten in Bezug auf die Verteilung von Bildung sowie deren Qualität (Grund- und Realschulniveau).



Indicator	Class	1	2	3	4	5
Pre-school teachers					--	--
Primary teachers			++	+		-
Junior secondary teachers		+	+			--
Senior secondary teachers		+				-
Junior technical teachers			+			
Senior technical teachers					--	
Higher education teachers		++		+	--	
Manpower in education		--				-



Abb. 3 (oben): Lehrerin einer laotischen Grundschule (WESSELHÖFFT 2011)

Abb. 4 (links): Bildung in Laos (SISOUPHANTHONG / TAILLARD 2000, S. 145)



Abb. 5 (links): Klassenzimmer einer laotischen Grundschule (WESSELHÖFFT 2011)

Abb. 6 (rechts): Schulgebäude einer laotischen Grundschule (WESSELHÖFFT 2011)

Straßennetz und Straßenausbau

Die Tagesroute verlief weiter entlang der Nationalstraße 13 (Abb. 7) – der bedeutendsten Nord-Süd-Verbindung des Landes. Sie ist in einem Zustand, der zunächst vermuten lässt, auf einer besseren laotischen Landstraße zu fahren. Beim zweiten Halt – einem Aussichtspunkt – erfuhr die Gruppe, dass es sich jedoch um eine der wichtigsten nationalen Verkehrsachsen handelt. Im Norden an der Grenze zu China beginnend passiert sie die Städte Pak Mong, Luang Prabang, Phou Khoun, Vang Vieng, Vientiane und Pakse bis sie an der Grenze zu Kambodscha in die kambodschanische National Road 7 übergeht. Gleichwohl ist es eine der wenigen asphaltierten Straßen des Landes und wurde in den vergangenen Jahren maßgeblich erneuert. Nur etwa ein Siebtel des rund 31.200 km langen Straßensystems im Land ist asphaltiert (Abb. 8; INWENT 2011).



Abb. 7 (links): Überregionaler Güterverkehr auf der Nationalstraße 13 (WESSELHÖFFT 2011)

Abb. 8 (rechts): Unbefestigte Straße bei Vang Vieng (WESSELHÖFFT 2011)

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ist selten anzutreffen. Einige wenige Linienbusse verkehren zwischen den größten Städten. Ansonsten sind Fahrrad, Pick-up oder sogenannte *Songthaews* (Pick-ups mit Holzsitzen oder Bänken versehen, für Long-Distance-Strecken und den lokalen öffentlichen Transport) die häufigsten Verkehrsmittel (KEO 2011).

Die Situation der Dörfer, die entfernt von den Hauptstraßen liegen, ist sehr nachteilig, denn sie können nur durch ungeteerte und lediglich einfach befestigte Straßen erreicht werden, die meist nicht ganzjährig passierbar sind. Das Straßennetz befindet sich noch im Ausbau und es kann davon ausgegangen werden, dass das Straßensystem noch nicht den Zustand erreicht hat, um mit einfachen Instandhaltungsmaßnahmen jederzeit den Zugang zu den Dörfern zu gewährleisten. Die meisten Wege werden auf

Grund mangelnder Finanzen der Kommunen nur in Notfällen, beispielsweise nach Überschwemmungen, Notreparaturen unterzogen – die häufigste Form der Bautätigkeiten an laotischen Fahrwegen. Nach der Regenzeit müssen beispielsweise viele Brücken wiederhergestellt werden. Die Regierung ist allein für das *National Road System* zuständig, während die Provinzen und Kommunen das lokale Straßennetz und die obengenannten farm-to-market-Wege tragen müssen. Dies ist jedoch sehr problematisch, da gerade die Landstraßen, größtenteils farm-to-market-roads, in schlechtem Zustand sind; genau diese sind jedoch die ökonomisch wichtigsten Pfade (VAIDYA 2004).

Bei dieser Reisepause sowie bei der Serpentina-Fahrt wurden dank guter Aussicht viele kahle Stellen im Bergland sichtbar, die teilweise durch Rodung bzw. shifting cultivation freigelegt worden waren und wo während der Regenzeit vermutlich Bergreis angebaut wird. Dieser und andere landwirtschaftliche Produkte müssen in möglichst kurzer Zeit sicher zu den Märkten der entfernten Siedlungszentren gelangen. Die ländliche Bevölkerung ist auf die Straßen angewiesen, um über die Subsistenzwirtschaft hinaus zukommen. Infolgedessen haben sich die Menschen in kleinen dörflichen Einheiten, oftmals nahe den Straßen, niedergelassen. Besonders dichte Besiedlung gibt es außerdem an Flussverläufen. Streusiedlungen kommen so gut wie nicht vor. Insgesamt hat die Demokratische Volksrepublik Laos mit 10-mal weniger Menschen pro km² als die BRD eine sehr geringe Bevölkerungsdichte (UN 2011). Allgemeine Beobachtungen auf der gesamten Strecke ergaben, dass sehr wenig Verkehr existierte. Selten waren LKWs zu sehen, obwohl der Großteil der Güter auf den Straßen transportiert wird (vgl. Abb. 7). Die wirtschaftlichen Aktivitäten können daher nur sehr kleinräumig stattfinden und sind lokal eingeschränkt. Obwohl sie als Hauptverkehrsachse von Laos gilt, ist die National Road 13 insgesamt recht schmal und eng, so dass maximal zwei entgegenkommende LKWs auf gleicher Höhe Platz haben. Mancherorts ist sie sogar nur einspurig, da es auf Grund des starken Gefälles mitunter schwierig ist, eine breitere Straße zu bauen. Der spärliche Güter- und Personenverkehr auf der Nord-Süd-Hauptverbindung des Landes ist nur ein Indiz für den großen Bedarf eines qualitativ guten und gut vernetzten Verkehrsnetzes. Die Topographie des Landes erschwert die Erschließung jedoch erheblich.

Lokaler Marktort Phou Khoun

Einen weiteren Stopp legten wir in Phou Khoun, einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt ein. An diesem Ort trifft die Nationalstraße 7, von West nach Ost verlaufend, auf die Nationalstraße 13 (siehe Abb. 1, 9 und 10). Schon zu Zeiten der französischen Kolonialherren spielte Phou Khoun eine nicht unbedeutende Rolle. Die strategische Lage des ehemaligen französischen Garnissionssitzes hat den Ort historisch geprägt. Nachdem der Ort von den Franzosen aufgegeben wurde, fiel er zunächst mit der unmittelbaren Umgebung an die *Hmong*, ein Bergvolk Ostasiens. Dieses Gebiet war im Vietnamkrieg heftig umkämpft, da es das CIA-Hauptquartier in Laos beherbergte. Die umstrittene Sperrzone wurde bis 2007 nicht aufgehoben (KEO 2011).



Abb. 9 (links): Knotenpunkt Phou Khoun (WAGNER 2011)

Abb. 10 (rechts): Kreuzungspunkt der Nationalstraßen 13 und 7 (WESSELHÖFFT 2011)

Noch heute macht die Lage des Ortes seine Bedeutung aus, wie im Folgenden dargelegt wird. Beobachtet wurde zum einen ein traditioneller Gemüsemarkt, auf dem ausschließlich lokale Produkte verkauft wurden. Zum anderen gab es Stände, die Haushaltswaren (Töpfe, Schüsseln etc.) und Werkzeuge, vorrangig für die Landwirtschaft, veräußerten. Hier war vor allem ein Messerstand auffällig, an dem das Handwerk bzw. die Herstellung der Messer im Verkaufsstand mit integriert war. Des Weiteren gab es Stände mit Bekleidung, die zum Teil mit Waren aus zweiter Hand ausgestattet waren. Alles in Allem erschienen die Waren von sehr einfacher Qualität zu sein und wurden dementsprechend preisgünstig für den lokalen Markt angeboten (vgl. Abb. 11 und 12).



Abb. 11 (links): Lokaler Versorgungsmarkt in Phou Khoun (WESSELHÖFFT 2011)

Abb. 12 (rechts): Handwerksstand in Phou Khoun (WESSELHÖFFT 2011)

Neben dem Einzelhandel gab es ergänzende wirtschaftliche Aktivitäten wie einen Reparaturbetrieb, eine Apotheke, Guesthouses, kleine Gastronomiebetriebe, eine Filiale der Western Union, Handygeschäfte und eine Telekomfiliale der Firma „Unitel“. Zielgruppe der Verkäufer und Dienstleistungsanbieter ist vorrangig die lokale Bevölkerung, für die Phou Khoun einen wichtigen lokalen Versorgungsmarkt darstellt. Diese kann dort sowohl Motorroller, Holzkohle für die heimische Küche und Bekleidung, als auch Haushaltswaren und Produkte für die Landwirtschaft (aus Metall und Plastik, welche die Menschen vor Ort nicht selbstherstellen können) erstehen. Damit wird Phou Khoun zu einem zentralen Markt- und Versorgungsort. Diesen Schluss zog die Gruppe aus Untersuchungen zum Einzelhandel vor Ort. Nachrangig fungiert dieser Verkehrsknotenpunkt auch als eine Art Versorgungsstation für Durchreisende, vor allem mit Nahrungsmitteln. Touristische Anziehungskraft besitzt Phou Khoun jedoch keineswegs, viel mehr wird dort eine Konzentration auf die Versorgung der lokalen Bevölkerung gelegt. Damit existiert in Phou Khoun ein eher niedrigpreisiges Gemischtwarensortiment für die Menschen von Nah und Fern.

Exkurs : Telekommunikationsnetz

In den Provinzhauptstädten und in Vientiane gibt es ein gut ausgebautes Telekommunikationsnetz. Telefon- und Faxanschlüsse sowie Internetzugang sind in ausreichendem Maße verfügbar. In den restlichen Gebieten und vor allem im ländlichen Raum ist die Nutzung des Mobiltelefons stark verbreitet. In Laos sind 85% aller Telefone Handys, von denen rund 90% privat genutzt werden. In Laos ist demnach das Handy das Hauptkommunikationsgerät. Es gibt insgesamt fünf Handynetzbetreiber, von denen drei privat und zwei staatlich organisiert sind. In den letzten 30 Jahren erfolgte eine deutliche Verbesserung der Erschließung, vor allem seit den 2000er Jahren (ORABOUNE 2007).

Diese positive Entwicklung der Erschließung hängt vor allem mit der Erfindung des Handys zusammen, die für Entwicklungsländer wie Laos einen Segen darstellt. Denn bei der Nutzung des Mobiltelefons müssen keine Kabel verlegt werden, wie es beim Aufbau eines Festnetzanschlusses von Nöten ist. Das Aufstellen von Funkmasten macht die Erschließung des Gebiets möglich. Dies ist insbesondere für das bergige Reliefprofil von Laos von Vorteil, da sich eine Kabelverlegung aufgrund der zahlreichen Hänge als schwierig gestalten würde. Während der Schifffahrt auf dem Mekong einige Tage zuvor wa-

ren einige Mobilfunkmasten am Ufer ersichtlich.

Die Firma „Unitel“ existiert seit 2009 und ist aus einem Joint Venture zwischen der „Lao Asia Telecom“ und der vietnamesischen Firma „Viettel“ entstanden, die der vietnamesischen Armee angehört. Laut „Unitel“-Direktor *Le Huu Hien* hat „Unitel“ das größte Infrastrukturnetz der insgesamt fünf Anbieter in Laos. Es gibt insgesamt 900 Basisstationen und rund 8.000km verlegte Glasfaserkabel (MANSFIELD 2009).

Im Bereich der Internetanschlüsse gestaltet sich die Erschließung schwieriger, da dort eine flächenhafte Verlegung von Kabeln unumgänglich ist. Es gibt zwar bereits insgesamt zwölf Internetserviceprovider im Land, jedoch haben pro 100 Einwohner nur 0,4 Menschen einen Internetzugang (Vergleich Thailand: 13,3). Ferner besitzen 1,8 Leute pro 100 Einwohner in Laos einen PC, in Thailand sind es 7 (HUSA/ WOHLSCHLÄGEL 2009, S.4).

Stromversorgung

Die Landesfläche von Laos beträgt in etwa 237.000 km², die Einwohnerzahl rund 5,8 Millionen. Es gibt ca. 1,1 Millionen Haushalte, von denen 80% in ländlichen Regionen wohnen. Die laotische Regierung verfolgt das Ziel bis 2020 90% aller Haushalte elektrifiziert zu haben. Im Jahre 2007 waren bereits 60% der Haushalte mit Strom versorgt (Abb. 13; JIE 2008).

Eine tragende Rolle bei der Stromversorgung spielt die Wasserkraft. Laos verfügt über ein Wasserkraftvolumen von ca. 18.000MW von denen derzeit rund 690MW durch Staudammanlagen genutzt werden. Sowohl der Mekong und dessen Zuflüsse, als auch das bergige Terrain und hohe Niederschlagsmengen in der Regenzeit sorgen für das große Potenzial an Wasserkraft. Der Staat verfolgt das Ziel diesen Wasserreichtum in Strom umzuwandeln. Für die ländlichen Regionen stellt die Weltbank finanzielle Hilfsmittel bereit, um vorrangig Gebäude der öffentlichen Infrastruktur wie Krankenhäuser, Schulen und Tempelanlagen, aber auch Reis- und Sägemühlen zu elektrifizieren (JIE 2008).

Großes Interesse an dem Wasserkraftvolumen äußern auch die umliegenden Nachbarstaaten. Insbesondere Thailand, Vietnam und Kambodscha erhoffen sich günstige Stromimporte aus Laos. Daher gibt es verschiedene Kooperationen unter den Ländern; eine davon ist das sogenannte „Memorandum of Understanding“ zwischen allen vier Staaten. Diese Initiative versucht eine zukunftsorientierte und nachhaltige Planung der Wasserkraftnutzung in Laos. Der Ausbau sieht insgesamt 19 Staudammprojekte vor, deren totale Kapazität bei 991MW liegen soll. Von seinen Nachbarstaaten wird Laos oft als „Batterie Südostasiens“ bezeichnet (ORABOUNE 2007).

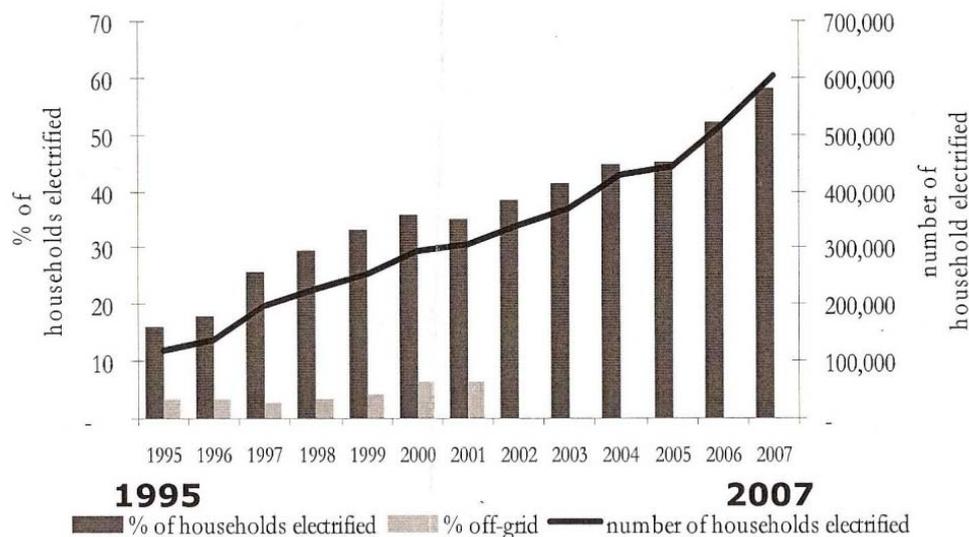


Abb. 13: Entwicklung der Elektrifizierungsrate in den ländlichen Regionen in Laos (JIE 2008)

Positiv an dem Interesse der Nachbarstaaten ist, dass Laos über die Stromexporte seine Abhängigkeit von der Holzwirtschaft mindern kann. Jedoch sind die Auswirkungen, die durch den Bau von Staudämmen ausgelöst werden, insbesondere auf den Mekong, nicht unerheblich. Etwa 50 Millionen Menschen

sind vom Mekong und dessen Zuflüssen abhängig. Ein Staudamm verändert nicht nur die Fließgeschwindigkeit des Flusses und führt zu einer Verschlechterung der Wasserqualität, sondern dämmt auch das Fischvorkommen ein, da diese bei ihrer Wanderung durch einen Staudamm behindert werden. Die Auswirkungen können also auch in weit entfernten Siedlungen spürbar werden und ein ökologisches Ungleichgewicht hervorrufen. Obwohl die Siedlungsdichte in Laos sehr gering ist (23 Ew./km²; in Deutschland sind es 230 Ew./km²; UN 2011) und sich somit der Siedlungsbedarf an Flussufern in Grenzen hält, gibt es dennoch immer wieder Zwangsumsiedlungen von Dörfern, um Staudammprojekte realisieren zu können. Dies wird mitunter kritisch betrachtet, da durch die Zwangsumsiedlungen kulturelle Entwurzlungen der ehemaligen Dorfbewohner befürchtet werden (ORABOUNE 2007).

Allgemein kann gesagt werden, dass die stark reliefierte Landfläche und die geringe Bevölkerungsdichte es schwierig gestalten ein flächendeckendes Stromnetz aufzubauen (vgl. Abb. 14 und 15). Das Ziel, jeden Haushalt ans staatliche Stromnetz anzubinden, ist zudem mit einem hohen Kostenaufwand verbunden, vor allem dann, wenn abgelegene Dörfer in Bergregionen ans Netz angeschlossen werden sollen. Nichtsdestotrotz hat es seit 1995 (16% der Haushalte waren elektrifiziert) fast eine Vervierfachung der Elektrifizierungsrate gegeben (2007: 60%), welche dank der Hilfe der Weltbank realisiert werden konnte (JIE 2008). Die Strominfrastruktur ist technisch betrachtet zwar noch eher unterentwickelt, da die Anlagen, Strommasten und Umspannwerke etc. nur selten den neusten Standards entsprechen, jedoch ist die Vervierfachung der Elektrifizierungsrate seit 1995 als eine äußerst positive Entwicklung zu sehen (ORABOUNE 2007).



Abb. 14 (links): Strommasten im bergigen Terrain (WESSELHÖFFT 2011)

Abb. 15 (rechts): Strommast in ländlicher Region (WESSELHÖFFT 2011)

Hauptakteur des Stromnetzausbaus ist der staatliche Energiekonzern *Electricite du Lao* (EdL), der dem Ministerium für Energie und Minen untersteht. Von diesem Staatskonzern wird zum einen der Netzausbau weiter vorangetrieben, zum anderen der Bau von netzungebundenen Anlagen forciert. Diese werden häufig in bergigen Regionen erbaut, wo sich der Anschluss ans staatliche Stromnetz sehr schwierig und kostenaufwendig gestalten würde. Viel mehr entstehen in diesen Regionen Solaranlagen, deren Energie zwar nicht so konstant und stabil ist, aber neuerdings in Batterien gespeichert werden kann. Die laotische Regierung legt besonderen Wert darauf, dass die Stromtarife für die Bevölkerung finanzierbar bleiben um somit so vielen Haushalten wie möglich eine Stromversorgung zu gewährleisten. Für die wirtschaftliche Tragfähigkeit der EdL sind die geringen Stromtarife nur mit Hilfe von Subventionen des Staates und multilateraler Hilfsorganisationen finanzierbar (BAMBAWALE ET AL. 2010).

Beobachtungen aus dem Bus ergaben, dass mit zunehmender Annäherung an große Städte, wie beispielsweise Luang Prabang, die infrastrukturelle Erschließung stark zunimmt. Auffällig waren hier vor allem die parallel zur Nationalstraße 13 verlaufenden Stromleitungen (vgl. Abb. 16).



Abb. 16: befestigte Straße mit Stromverkabelung in Luang Prabang (WESSELHÖFFT 2011)

Eisenbahn und Flugverkehr

Der Aufbau eines Eisenbahnnetzes in Laos gestaltet sich durch die bergige Landschaft sehr schwierig. Dennoch gibt es Planungen, die zum Teil aus Machbarkeitsstudien der ASEAN entstanden. Eine kurze Streckendistanz besteht bereits zwischen Thanaleng (Laos) und Nongkhai (Thailand), die über die *Friendship-Bridge* führt und einen Grenzübergang nach Thailand mit der Bahn möglich macht (vgl. Abb. 17). Diese Strecke umfasst eine Fahrtzeit von ca. 15 Minuten. Sie wurde durch die *France Development Agency* und durch den thailändischen Staat finanziert. Eine Weiterführung dieser Strecke ins Landesinnere nach Vientiane ist nun in Planung. Der Streckenverlauf soll dabei parallel zur Nationalstraße 13 von Nord nach Süd verlaufen und letztendlich eine Verbindung für den Thailand-China Verkehr, vor allem für den Gütertransport, darstellen. Großes Interesse an diesem Ausbau äußert vor allem Thailand. Diese Vorhaben sind aus persönlicher, empirischer Erfahrung – insbesondere auf Grund der starken Reliefierung neben der Nationalstraße 13 – als höchst fragwürdig und ökonomisch nicht tragfähig einzuschätzen. Eine weitere geplante Bahnstrecke soll zwischen West und Ost verlaufen und eine Anbindung an das vietnamesische Schienennetz ermöglichen. Neben den naturräumlichen bzw. ingenieurtechnischen Herausforderungen an die geplanten Bahnstrecken gestaltet sich vor allem die Frage nach der Finanzierung bei den Projekten als äußerst schwierig (ORABOUNE 2007).



Abb. 17: Thanaleng Station bei Vientiane (WESSELHÖFFT 2011)

Der Flugverkehr hingegen ist weitaus besser ausgebaut und stellt insbesondere während der Regenzeit, wenn einige Straßen auf Grund von Überschwemmungen unbefahrbar sind, eine wichtige Alternative für den Warentransport dar. Es gibt insgesamt zehn regionale Flughäfen, alle in den Provinzhauptstädten gelegen, von denen Inlandsflüge abgewickelt werden. Darüber hinaus gibt es 39 kleinere Flughäfen mit meist unbefestigten Start- und Landebahnen. Der internationale Flugverkehr wird über Vientiane, Luang Prabang und Pakse abgewickelt. Über Vientiane fliegen beispielsweise *Vietnam Airlines*, *Thai Airways* und *China Airlines* (ORABOUNE 2007). Reformen und Teilprivatisierungen haben in den letzten Jahren zu Verbesserungen innerhalb des Flugsektors geführt. Neben der staatlichen *Lao Airlines* existiert seit kurzem auch die privat-staatlich organisierte *Lao Air* Fluggesellschaft. Der Ausbau und die Modernisierungen des Flugverkehrs stärken insbesondere den Tourismussektor. Des Weiteren führen sie aber auch zu einer Verbesserung der inländischen Verkehrsverbindungen, um beispielsweise in der Regenzeit Agrarprodukte aus dem Süden in den Norden zu befördern (ORABOUNE 2007).

Wasserwege und Wasserversorgung

Der Mekong ist auf laotischem Boden rund 1.400 km lang, wovon ca. 1.150 km schiffbar sind. Er stellt während der Regenzeit eine wichtige alternative Verkehrsverbindung dar, wenn Straßen zum Teil unbefahrbar sind. Allerdings hat er in den letzten Jahren im Zuge des Ausbaus des Straßennetzes als Transportweg an Bedeutung verloren. Weitere wichtige Flüsse sind Nam Ou, Nam Tha, Nam Ngum und Nam Theun (vgl. Abb. 18; ORABOUNE 2007; STATISTISCHES BUNDESAMT 1994).



Abb. 18: Vier wichtige Flüsse in Laos (KINGFISHER ECOLOGDE 2008)

China zeigte vor allem in den 1990er Jahren großes Interesse daran, den Mekong durchgängig schiffbar zu machen und zu einem internationalen Wasserweg auszubauen. Dies sollte durch Ausbaggern seichter Stellen und Umleitung hinderlicher Stromschnellen auf dem Abschnitt zwischen Laos und Myanmar geschehen (STATISTISCHES BUNDESAMT 1994). In der Trockenzeit ist der Mekong häufig nur mit sehr schmalen Booten mit einem geringen Tiefgang zu befahren. Der Transport von Agrar- und Industriegütern, wie beispielsweise Holz, Stahl und landwirtschaftlichen Produkten nimmt stetig ab, da durch den Straßenausbau und dem Bau der *Friendship-Bridge* immer häufiger LKWs eingesetzt werden. Dennoch spielt der Norden des Flussverlaufs für den Tourismus eine wichtige Rolle, da viele Urlauber per Boot von Thailand nach Laos einreisen (ORABOUNE 2007).

Die *Friendship-Bridge* (*Mittaphab-Brücke*) stellt ein wichtiges Infrastrukturelement für Laos dar. Sie verläuft über den Mekong und verbindet Laos (Thanaleng bei Vientiane) mit dem Nordosten Thailands (Nongkhai). Sie wurde 1994 als Symbol der Öffnung von Laos errichtet und ist ca. 1,1 km lang. Die

Brücke ist durch finanzielle und technische Unterstützung aus Australien entstanden. Eine zweite Brücke über den Mekong verbindet Savannakhet und Mudahan (Thailand). Sie wurde im Jahre 2006 eröffnet (STATISTISCHES BUNDESAMT 1994).

Knapp ein Sechstel aller Laoten wohnt mittlerweile in Städten. Davon bezieht allerdings nur weniger als die Hälfte Wasser aus der Leitung. Bis 2020 will die Regierung vier Fünftel aller Stadthaushalte ans Wassernetz anbinden. Vor allem in ländlichen Regionen und in den Slums städtischer Gebiete werden häufig Brunnen als Alternative gebaut (vgl. Abb. 19). Allerdings kosten Bohrung und Bau solcher Brunnen viel Geld. Zudem ist das Grundwasser im Süden des Landes häufig mit Arsen (einem giftigen Schwermetall) belastet. Hinzu kommt, dass in Städten durch wachsende Dienstleistungsangebote (Hotels und Restaurants) und durch einen raschen Bevölkerungsanstieg der Bedarf an Wasser immer weiter steigt (SITTHIRATH 2010).



Das Programm der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen (UN-Habitat) sieht es als Erfolg an, dass die Regierung das Problem verstanden hat und sich das Ziel gesetzt hat, das Trinkwassernetz zunächst in den urbanen Räumen auszubauen. Die Versorgung mit aufbereitetem Wasser ist auch fester Bestandteil der *Millennium Development Goals*. Die ländliche Bevölkerung wird bei den Plänen der laotischen Regierung jedoch noch nicht berücksichtigt (SITTHIRATH 2010, S. 10).

Das Programm der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen (UN-Habitat) sieht es als Erfolg an, dass die Regierung das Problem verstanden hat und sich das Ziel gesetzt hat, das Trinkwassernetz zunächst in den urbanen Räumen auszubauen. Die Versorgung mit aufbereitetem Wasser ist auch fester Bestandteil der *Millennium Development Goals*. Die ländliche Bevölkerung wird bei den Plänen der laotischen Regierung jedoch noch nicht berücksichtigt (SITTHIRATH 2010, S. 10).

Abb. 19: Brunnen eines Dorfes am Mekong (WESSELHÖFFT 2011)

Fazit

Laos ist ein „landlocked-country“, darum ist es essentiell die infrastrukturelle Erschließung zunächst innerhalb des Landes zu gewährleisten. Die Demokratische Volksrepublik weist beispielsweise keine räumliche Arbeitsteilung auf, wie sie in den globalisierten Betrieben der Welt gegenwärtig oft üblich ist. Stattdessen herrscht die Strategie der regionalen Selbstversorgung vor, da die Infrastruktur für eine räumliche Arbeitsverteilung zu unterentwickelt bzw. nicht gut genug ausgebaut ist. Aus diesem Grund sind exogene Innovationen wie mobile Telefone ein „Segen“ für Laos, da sie keine Verlegung von Telefonkabeln, wie im Rahmen einer Festnetzinfrastuktur, nötig machen. Der Funkverkehr ermöglicht eine rasche Erschließung. Im Bereich des Internets treten hingegen Schwierigkeiten auf, da Kabel verlegt werden müssen. Für die Abwicklung effizienter Kommunikationsprozesse und die Teilhabe am globalen Informationsaustausch fehlen hier die digitalen market-to-farm-Wege (wie beispielsweise Internet), die eine Verbesserung der Infrastrukturanbindung und eine Etablierung überregionaler Ökonomien darstellen würden.

Eine der wichtigsten Verbindungen zwischen Laos und seinen Nachbarn bzw. dem Weltmarkt ist die *Friendship-Bridge*. Sie ist das Haupttor für den Transport von Gütern, Waren und Personen. Eine Eisenbahnlinie von Thanaleng nach Vientiane ist in Planung. Es ist ein umstrittenes Projekt, da die Durchführung technisch schwer bis unmöglich scheint, dennoch ist es Ausdruck des laotischen Drangs das Land in den Status eines „landlinked-country“ zu verhelfen.

Ein anderes Konzept, welches die infrastrukturelle Erschließung des Landes derzeit vorantreibt ist ein Dammbau-Projekt: das Wasserkraftwerk Nam Theun 2, welches saubere und alternative Energie erzeugen soll. Die daraus erwirtschafteten Erträge sollen in Entwicklungsprojekte des Landes fließen und für den Ausbau von technischer und sozialer Infrastruktur verwendet werden. Es baut auf Erfahrungen aus früheren Wasserkraftprojekten auf und soll Erlöse in Höhe von zwei Milliarden US-Dollar einbringen. Diese sollen im Sinne der Armutsbekämpfung in den Ausbau von Bildung, Gesundheit, Infrastruktur und Umweltschutzmaßnahmen investiert werden (WELTBANK 2011).

Laos ist durch verschiedene Maßnahmen bemüht, seinen „land locked“-Status zu überwinden. Hierfür wird versucht innerhalb der politischen Grenzen und geographisch-topographischen Möglichkeiten eine Infrastruktur aufzubauen, die es dem Land ermöglicht, sich zu vernetzen, zu bilden, zu genesen und zu entwickeln.

Literatur

- AUSWÄRTIGES AMT (2011): Länderinfo Laos. Im Internet: http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Laos/Kultur-UndBildungspolitik_node.html (letzter Zugriff: 25.04.2011).
- BAMBAWALE, M. J.; D'AGOSTINO, A. L.; SOVACOO, B. K. (2010): Realizing rural electrification in Southeast Asia: Lessons from Laos. Im Internet: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=MIimg&_imagekey=B94T4-51RBP3P-1-1&_cdi=56456&_user=964000&_pii=S0973082610000694&_origin=search&_coverDate=03%2F31%2F2011&_sk=999849998&view=c&wchp=dGLbVzz-zSkzV&md5=de6f68e8aae111dc077697e52e31c040&ie=/sdarticle.pdf (letzter Zugriff: 14.02.2011).
- DEPARTMENT OF ELECTRICITY, MINISTRY OF ENERGY AND MINES LAO PDR (2007): Rural Electrification Situation in Lao PDR. Im Internet: <http://www.cap-redeo.com/upload/FI308.pdf> (letzter Zugriff: 14.02.2011).
- EPPRECHT, M. (2008): The geography of poverty and inequality in the Lao PDR. Swiss National Centre of Competence in Research (NCCR) North-South, Geographica Bernensia. Bern.
- INWENT (2011): Länderinformationen Laos. Im Internet: <http://www.liportal.inwent.org/laos/ueberblick.html> (letzter Zugriff: 22.04.2011).
- GRUNDSCHULLEHRERIN (2011): Gespräch mit Grundschullehrerin (Grundschule in Dorf nahe Luang Prabang) am 03.03.11.
- GOLDEN SECTION GRAPHICS GMBH (2011): Trockenländer nass gemacht. In: GEO – Die guten Lehrer. Nr. 02/11. Verlag Gruner + Jahr AG & Co. KG.
- HUSA, K.; WOHLSCHLÄGEL, H. (2009): Südostasien „ergraut“. Demographischer Wandel und Alterung der Bevölkerung in Südostasien. In: Geographische Rundschau. 61 (10). Westermann. S. 4-12.
- JIE, T. (2008): Do Government and Financiers listen to men and women? Lao PDR Gender in Rural Electrification. Im Internet: <http://www.adb.org/Documents/Events/2008/Gender-Equality-Infrastructure/MOD2-LAO.pdf> (letzter Zugriff: 15.02.2011).
- KEO (2011): Gespräch mit Reiseführer KEO am 03.03.2011.
- KINGFISHER ECOLODGE (2008): Karte von Laos. Im Internet: <http://www.kingfisherecolodge.com/images/laos%20map.jpg> (letzter Zugriff: 25.04.2011).
- MANSFIELD, I. (2009): New Mobile Network Launched in Laos. In: Cellular News, 19th Oct. 2009. Im Internet: <http://www.cellular-news.com/story/40120.php> (letzter Zugriff: 04.04.2011).
- ORABOUNE, S. (2007): Infrastructure Development in Lao PDR. In: ERIA Research Project 2007 No. 2. International Infrastructure Development in East Asia – towards Effective and Balanced Regional Integration, Kapitel 6, S. 166-203.
- PHISSAMAY, P. (2010): ICT INFRASTRUCTURE IN LAO PDR Im Internet: http://www.tein3.net/upload/pdf/Phonpasit_Phissamay.pdf (letzter Zugriff: 13.02.2011).
- SISOUPHANTHONG, B.; TAILLARD C. (2000): Atlas of Laos. The spatial structures of economic and social development of the Lao People's Democratic Republic. Nias. Copenhagen.
- SITTHIRATH, V.(2010): Laos – Wachsende Städte, wenig Trinkwasser, 16. August 2010. Im Internet: http://www.weltblick.ipsnews.de/archiv/2010/pdf/wb_nr_33_10.pdf (letzter Zugriff:

25.04.2011).

STATISTISCHES BUNDESAMT (1994): Länderbericht Laos. Metzler-Poeschel-Verlag, Stuttgart.

UN (UNITED NATIONS) (2011): Proportionen der Bevölkerung. Im Internet: <http://www.pdwb.de/dichtgru.htm> (letzter Zugriff: 04.04.2011).

VAIDYA, T. (2004): Review of Rural Road Maintenance in Lao PDR: Current Status, Issues and Options). Im Internet: <http://www.ilo.org/public/english/employment/recon/eip/countries/asia/lao.htm> (letzter Zugriff: 25.04.2011).

WELTBANK (2011): Doing a Dam Better: The Lao People's Democratic Republic and the Story of Nam Theun 2. Im Internet: <http://www.web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/EASTASIAPACIFICEXT/LAOPRDEXTN/0,,contentMDK:21685264~pagePK:141137~piPK:141127~theSitePK:293684,00.html> (letzter Zugriff: 25.04.2011).

04. März 2011

Vang Vieng – eine Karstregion und ehemaliger Militärstützpunkt „auf der Ameisenstraße zum Massentourismus“

THOMAS WILD / KRISTIN KEGEL

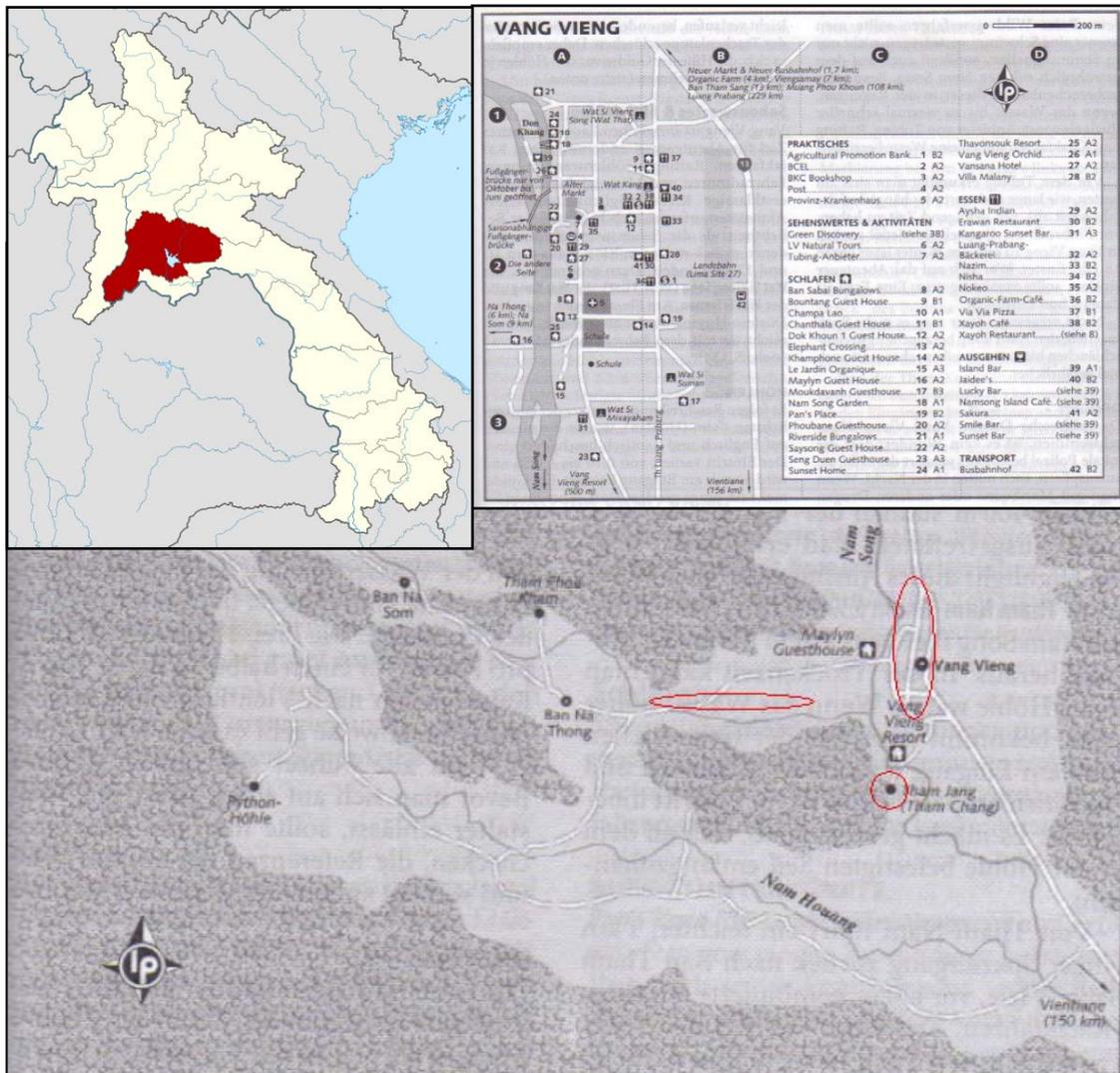


Abb. 1: Stadt und Umgebung von Vang Vieng (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 129, 133)

- Besuchspunkte des Tages:
1. Karsthöhle von Tham Chong
 2. Karstlandschaft westlich von Vang Vieng
 3. Organic Farm (ökologischer Landbau)
 4. Kartierung der touristischen Infrastruktur in Vang Vieng

Einleitung

Vang Vieng ist eine Kleinstadt in der Provinz Vientiane und liegt an der laotischen Hauptverkehrsader, der Nationalstraße 13, zwischen den Städten Luang Prabang (historische Hauptstadt und ehemaliger Königssitz) und der gegenwärtigen politischen Hauptstadt Vientiane. Vang Vieng befindet sich in einem langgestreckten Tal umgeben von Kalksteinfelsen. Das Tal ist durch den Fluss Nam Song und durch ein Karstgebiet geprägt. Ursprünglich war der Fluss der Namensgeber der Siedlung, bevor die

französischen Besetzer den Ort im 19. Jahrhundert in Vang Vieng umbenannten. Während des Vietnamkriegs wurde Vang Vieng als Militärstützpunkt der CIA genutzt. Dazu wurde ein Flugplatz errichtet, der den Namen *LIMA SITE 6* trug. Das massive Rollfeld prägt noch heute das Stadtbild (vgl. Abb. 2), wird jedoch nur noch als öffentliche Busstation genutzt (DÜKER / MONREAL 2009, S. 199).



Laut dem statistischen Amt des Vang Vieng Distrikts belief sich die Einwohnerzahl im Jahre 1996 auf etwa 42.000. Den Hauptteil hiervon stellte die ethnische Gruppe der *Lao Loum* (Tieflandlaoten) mit 65,4% dar. Die nächstgrößte Gruppe waren die *Lao Theung* (Hochlandlaoten) mit fast 27,3%. Die *Lao Sung* (Berglandlaoten) hatten mit rund 7,3% nur einen geringen Anteil an der Gesamtbevölkerung des Distrikts. Diese Verteilung entspricht in etwa der allgemeinen Zusammensetzung der laotischen Bevölkerung nach Ethnien (CHANTHIRATH 1999, S. 310).

Abb. 2: Rollfeld des ehemaligen Flugplatzes *LIMA SITE 6* (KEGEL / WILD 2011)

In Kriegszeiten war Vang Vieng in zwei Zonen aufgeteilt; eine unter dem Einfluss der *Pathet Lao* (kommunistische Partei) und die andere unter dem Einfluss der Neutralisten unter *Kong Le*. Heute leben vor allem *Lao* und *Hmong* in Vang Vieng, die während des Krieges aus Sam Neua, einer Stadt im Nordosten Laos, umgesiedelt wurden (SCHULTZE 2006, S. 233).

Seit der Öffnung und Liberalisierung von Laos Anfang der 1990er Jahre gibt es in der Region um Vang Vieng einen ungemeinen Zuwachs an Touristen. Die touristische Entwicklung hinterlässt Spuren in der Region und im Stadtbild von Vang Vieng. So hält die Stadt offiziell den Status eines *Ban* (Dorfes), erfüllt jedoch für die Region und deren Einwohner viele Funktionen, die einer Provinzhauptstadt ähneln. Die Siedlung schlängelt sich an zwei Nord-Süd-ausgerichteten Straßen, die parallel zum Fluss verlaufen und einige Querstraßen besitzen (vgl. Abb. 1).

Neben dem Tourismus gilt Vang Vieng als Zentrum der laotischen Zementindustrie. Außerhalb des Siedlungszentrums errichtete die laotische Regierung mit Hilfe von chinesischen Investoren Anfang der 1990er Jahren zwei Zementfabriken. Diese wurden durch den Abbau von Rohmaterial, dem Kalkstein, der um Vang Vieng reichlich vorhanden ist, versorgt (SCHULTZE 2006, S. 233).

Die Transportwege sind, bezogen auf das Land, gut ausgebaut, was den neuen Bergminen und Zementfabriken sowie deren ausländischen Investoren zu verdanken ist. Vang Vieng und das Tranninh Plateau sind vor allem unter Backpackern sehr beliebt; neben der einzigartigen Karstlandschaft mit vielen atemberaubenden Höhlen kann in unmittelbarer Umgebung eine Vielzahl von Aktivitäten wie Kajakfahren, Trekken oder Klettern ausgeübt werden (DÜKER / MONREAL 2009, S. 199). Ein bekannter Reiseführer ist sich in seiner Bewertung hinsichtlich des touristischen Werts Vang Viengs unsicher, ob man es „eher hasst oder liebt“. Es rufe „unterschiedliche Empfindungen hervor“. Wahrscheinlich sei es eine „Hassliebe, wobei das was man lieb gewinnt, etwas von einem selbst abhängt“ (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 130).

Die Umgebung von Vang Vieng – das Kalksteinplateau von Tranninh

Die im Vergleich zum Tiefland um Vientiane vorzufindende Vegetation des Kalksteinplateaus von Tranninh besteht noch hauptsächlich aus natürlichen laubabwerfenden Mischwäldern, die ihrerseits eine durch Holzrodung verursachte Degradation des tropischen Trockenwaldes darstellen. Die Topographie des nördlich vom *Nam Ngum Reservoir* gelegenen Vang Vieng Distrikts ist als ein Teil der *Northern Mountainous Region* zu betrachten, dessen Erhebungen auf Höhen zwischen 1.000m und 2.000m liegen (CHANTHIRATH 1999, S. 313).

In dieser Region sind Karstlandschaften mit bis zu 500m hohen Karstkegeln zu sehen, welche durch

Lösungsverwitterung entstanden sind, als während des Zeitalters des Perm (letzte Periode des Erdaltertums; vor 299-251 Mio. Jahren) das weichere Sandgestein durch Flussläufe und die Witterung bis auf die Talsohle erodierte und das härtere, heute dunkelfarbig erscheinende, Kalkgestein widerstand (vgl. Exkurs I). Sie bilden ein Gebirge, welches sich auf einer Länge von 30 km in nordsüdlicher und 15 km in ostwestlicher Richtung erstreckt und gleichzeitig die westliche Grenze des Nam Song Tals bildet. Im Laufe der Zeit entstanden zusätzlich von Flüssen (Nam Song und dessen Nebenflüsse) ausgeschwemmte Höhlen, die heute mit einzigartigen Stalagmit- und Stalaktit-Formationen (vgl. Abb. 3) viele Besucher anlocken (KIERNAN 2009, S. 74f.).

Exkurs I: Entstehung der Landschaft um Vang Vieng

Die Landschaft in Nordthailand und Laos ist in der Zeitrechnung von Geologen eine junge Landschaft. Das Untersuchungsgebiet hat sich durch zwei, geologisch „zeitnahe“ Prozesse geformt. In der Zeit zwischen Paläozoikum und oberem Jura (vgl. Tab. 1) war die Landschaft, in der sich heute Laos und Thailand befinden, von einem flachen Meer überzogen. In derselben Epoche haben erste Nord-Süd-Faltungen der Erdoberfläche stattgefunden und somit die Erdkruste aus dem Wasser „gehoben“. Später, in der Zeitspanne vom Mesozoikum bis zum Tertiär, fanden auf der „neuen“ Erdoberfläche intensive Verwitterungsprozesse statt, wobei im Exkursionsgebiet zu dieser Zeit kaum tektonische Aktivitäten

Ära/Zeitalter	Periode	Epoche	Alter in Mio. Jahren			
Känozoikum (Erdneuzeit)	Quartär	Holozän	1,9 5,3 23 35 54 65 135 195 235 290 340 400 440 500 570			
		Pleistozän				
	Tertiär	Neogen		Pliozän		
				Miozän		
		Paläogen		Oligozän		
				Eozän		
				Paläozän		
				Mesozoikum (Erdmittelalter)	Kreide	Obere
						Untere
						Jura
Dogger						
Lias						
Trias	Obere					
	Mittlere					
	Untere					
Paläozoikum (Erdaltertum)	Primär	Perm				
		Ober	Karbon			
			Devon			
		Unter	Silur			
			Ordovizium	Oberes		
				Mittleres		
				Unteres		
			Kambrium	Oberes		
				Mittleres		
				Unteres		
Präkambrium						

abließen. Die Folge der intensiven Verwitterung und fast nicht vorhandenen Plattenbewegungen waren Sandsteingebirge mit Tafelbergen und Turmkarstlandschaften. In der Erdneuzeit, beginnend mit dem jungen Tertiär, bewegten sich die indisch-australische Platte und das eurasisch-chinesische Festland aufeinander zu und es kam zu einer Kollision. Unter Freisetzung von enormen Kräften wurde die Erdkruste gehoben und gefaltet, wobei es zur Formung der heutigen, nord-südlich verlaufenden Gebirgsketten kam. Die Merkmale dieser Gebirgsketten sind Kerbtalreliefs sowie Hochgebirgsebenen, so genannte intramontane Ebenen. Die Aufschüttungsebenen, also das verwitterte Gesteinsmaterial, sind von enormer anthropogener Bedeutung. Die durch Sedimentablagerungen entstandenen Aufschüttungsebenen weisen typische tropische Bodentypen auf: sogenannte Fluvisole (fluvial bedeutet Wasser, Sol ist der Boden), die in Fluss-Auen vorzufinden sind. Auf den Rumpfflächen finden sich für die Landwirtschaft eher schlechte Böden, wie Ferralsole (aus Ferrum (Eisen) und Alumen (Aluminium)), Plinthosole (eisenhaltige Böden) und Acrisole, (rötliche, saure, tonige Böden). Diese Bodenarten sind nach der Rodung nur für ein paar ertragreiche Ernten gut. So hatte sich der Brandrodungs- und Wanderfeldbau in dieser Region etabliert. In den Hanglagen findet man neben Acrisolen auch Cambiosolen (Braunerden), welche sehr stark verwittern (PFEFFER, 2003 S. 9, 23ff.).

Tab. 1: geologische Zeittafel (Zeittafel 2011)



Abb. 3: Stalagtiten (links) und Stalagmiten (rechts) in der Karsthöhle von Tham Jong (südlich von Vang Vieng) (KEGEL / WILD 2011)

Während aufgrund der Orographie die jahresdurchschnittlichen Niederschlagsmengen in Vang Vieng bei etwa 2.600-3.000 mm liegen (etwa das Fünffache von Berlin), fallen die Niederschlagsmengen in Vientiane mit 1.300-2.000 mm pro Jahr erheblich moderater aus. 90% der Niederschläge fallen dabei auf die Monate Juli und August (Monsuneinfluss). In der Trockenzeit zwischen November und April bewegen sich die Niederschlagsmengen nicht selten zwischen 10-30 mm. Die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt bei 25°C, wobei zum Ende der Trockenzeit (April) mittlere Temperaturen von 28°C auftreten können, während zum Dezember hin das monatliche Mittel auf 21°C fallen kann (CHANTHIRATH 1999, S. 313). Wie aus Exkurs I ersichtlich, ist die Entstehung der Landschaft um Vang Vieng ein Resultat vieler unterschiedlicher, reliefbildender Prozesse wie der Verwitterung, Erosion (Abtragung von Verwitterungsmaterialien) und Akkumulation (Ablagerung von Sedimenten). Allerdings ist dieses Resultat nur temporär, so dass sich ein ständig wechselndes Erscheinungsbild ergibt.

Ein Sonderfall dieser reliefbildenden Prozesse ist die Verkarstung. Die Verkarstung kommt auf der ganzen Welt vor und weist unterschiedliche Charakteristika und Erscheinungsformen auf. Alle Karstgebiete weltweit machen ein Drittel der Landfläche auf der Erde aus. Bei dem Prozess der Verkarstung spielen hauptsächlich exogene Kräfte (Wind, Wasser, Wärme) eine Rolle (vgl. Exkurs II).

Die Verkarstung: Einordnung in die reliefbildenden Prozesse

Reliefbildende Prozesse werden grob in endogene und exogene Prozesse unterschieden (siehe Exkurs II). Es sei nochmals kurz erwähnt dass die endogenen Prozesse im Erdinneren entstehen bzw. aus dem Erdinneren kommen. Unter exogene Prozesse fallen alle Einwirkungen, welche von außen auf die Erdoberfläche und ihre jeweiligen Bestandmaterialien wirken. Endogene Prozesse schaffen zum Beispiel unterschiedliche Höhen in einer Landschaft. Der „Feinschliff“ hingegen unterliegt den exogenen Prozessen. Diese geben dem Relief ihre Struktur und sorgen durch Verwitterung und Abtragung dafür, dass Berge nicht in unermessliche Höhen steigen. Durch die exogenen Vorgänge der Verwitterungsarten (chemische, physikalische oder auch biologische Verwitterung) werden die abgetragenen Materialien zuerst durch die Schwerkraft, dann mittels Wasser, Eis oder Wind transportiert. Bei der chemischen Verwitterung findet sogar eine Stoffumwandlung statt. Im Vergleich zur physikalischen Verwitterung, bei der keine neuen Stoffe entstehen, sondern das verwitterte Material nur mechanisch zerkleinert wird, ist die chemische Verwitterung ein Prozess, der in einem viel kleineren Maßstab abläuft. Die Produkte der chemischen Verwitterung sind auch kleiner und feiner als die der physikalischen Verwitterung; bei dieser können die Produkte ganze Felsblöcke sein. Des Weiteren ist zu erwähnen, dass exogene Formungsprozesse immer von den jeweiligen Klimaten der Karstregion abhängig sind (ZEPP 2002, S. 22f.). Der chemische Verwitterungsprozess wird durch Bodenlösung (Wasser) und die jeweilige mineralische Zusammensetzung der Gesteinsarten in der jeweiligen Region bestimmt. Eine weitere wichtige Rolle

bei der chemischen Stoffumsetzung spielen der pH-Wert und der Sauerstoffgehalt des Wassers. Dabei ist hier anzumerken, dass sämtliche chemische Verwitterungsarten nur ablaufen um einem Konzentrationsunterschied entgegenwirken. So wie die Verkarstung ein Sonderfall der reliefbildenden Prozesse ist, ist die Lösungsverwitterung ein Spezialfall der chemischen Verwitterung. Die Lösungsverwitterung löst bei der Verkarstung Kalkstein durch CO₂-haltiges Wasser; dieser Vorgang wird als Korrosion bezeichnet (Zepp 2002, S. 240f.).

Exkurs II: Geomorphologische Prozessbereiche

Es gibt verschiedene Prozesse welche die Landschaft auf typische Art und Weise formen.

Exogene Prozesse:	→	Skulpturformen
Endogene Prozesse:	→	Strukturformen
gravitative Prozesse	→	Bergstürze, Lawinen
fluviale Prozesse	→	Massentransport durch z.B. Flüsse
äolische Prozesse	→	Stofftransport durch Wind
glaziale Prozesse	→	Gletscher transportiert abgetragenes Material
litorale Prozesse	→	Wellen oder Gezeiten

Die Prozesse laufen wie folgt ab.

Erosion / Denudation → **Transport** → **Akkumulation**

Erosionsform



Akkumulationsform

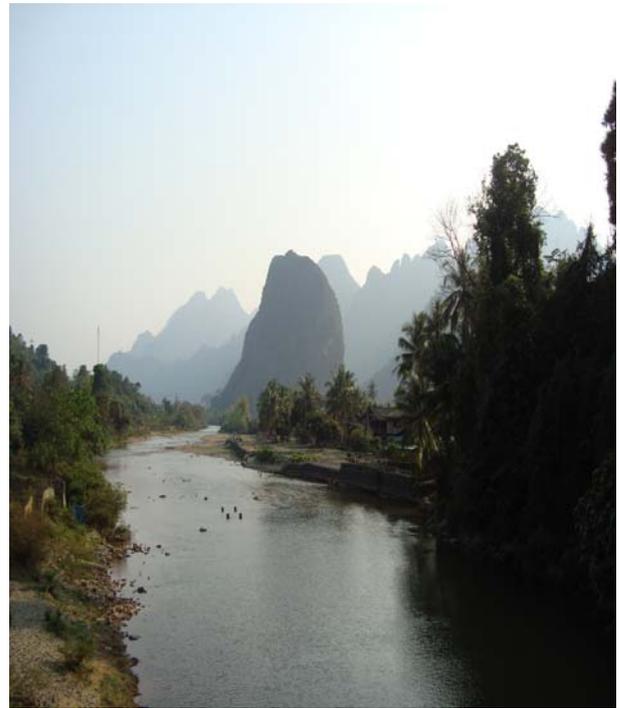


Abb. 4: Erosionsform und Akkumulationsform der Karstlandschaft in der Umgebung von Vang Vieng (KEGEL / WILD 2011)



Abb. 5: Karstlandschaft in Vang Vieng (KEGEL / WILD 2011)

Vorraussetzungen für den Verkarstungsprozess

Für die Entstehung einer Karstlandschaft gibt es vier Kriterien, welche erfüllt sein müssen, um den Prozess der Verkarstung stattfinden zu lassen.

Die Löslichkeit des Gesteinsmaterials ist die erste Grundvoraussetzung für die bei der Verkarstung ablaufenden Prozesse. Unter Löslichkeit versteht man in diesem Fall das Herauslösen der Mineralionen aus dem Kristallgitter (Ionengitter), welches den Gesteinen ihre Stabilität, und somit den Zusammenhalt gibt. Die Ionen in diesem Gitter sind einfach oder mehrfach positiv oder negativ geladen. Das Wasser hingegen ist ein Dipolmolekül, es hat einen positiven Teil (das Wasserstoffion) und zwei negative Teile (die beiden Sauerstoffionen). Durch diese Eigenschaft kann das Wasser sowohl positive als auch negative Ionen aus dem Kristallgitter „herauslösen“ (ZEPP 2002, S. 240f.).

Betrachtet man den chemischen Aufbau aller Gesteine, oder genauer gesagt ihrer Gesteinsminerale, sind grundsätzlich alle Gesteinsarten wasserlöslich bzw. wasserangriffsfähig. Stein- und Kalisalze sowie Anhydrit (Calciumsulfat) und Gips sind die am besten wasserlöslichen Gesteinsarten. Die sehr gute Löslichkeit dieser Gesteinsarten ist der Grund dafür, dass sie nur in trockenen Gebieten der Erdoberfläche vorzufinden sind. Eine weniger lösliche Gesteinsgruppe ist die Gruppe der reinen Kalke, diese Gruppe ist für die weltweiten Karsterscheinungen die wichtigste Gruppe. Zu dieser Gruppe kommen Dolomit, Dolomitsandstein, Marmor, Kalksandsteine, Kalkglimmerschiefer und Kalkkonglomerate hinzu. Zu den schlecht löslichen Gesteinen gehören silikatische Gesteine, wie Granite und Gabbros. Die Silikatgesteine bilden nur in tropischen Regionen karstähnliche Formen aus. Zum Vergleich von verschiedenen Löslichkeiten unterschiedlicher Gesteine dient Tabelle 2. Gesteine sind aus Mineralien, und somit aus Ionen aufgebaut, weswegen man sie auch als Salzgestein bezeichnen kann (ZEPP 2002).

Die zweite Bedingung für die Verkarstung ist das Vorhandensein von Wasser im flüssigen Aggregatzustand. Das Wasser wird in ausreichenden Mengen für den Korrosionsvorgang benötigt, da dieser Vorgang bei Trockenheit oder Frost behindert wird.

Das dritte Kriterium ist die Durchlässigkeit des Gesteins sowie eine hohe mineralogische Reinheit der zu verwitternden Gesteinsart. Eine hohe Wasserdurchlässigkeit des Gesteins ist für die Karstentwicklung fördernd. Unter mineralogischer Reinheit ist ein geringer Anteil nicht löslicher Bestandteile gemeint. Dazu gehören beispielsweise Ton- und Schluffpartikel, welche die Durchlässigkeit negativ beeinflussen würden. Unter Durchlässigkeit versteht man auch die Tiefensickerung des Wassers. Die Folge davon ist, dass Karstgebiete immer über dem Grundwasserniveau liegen. Wäre das nicht der Fall würde

das Wasser im Gestein zum Stillstand kommen. Dadurch würde sich eine Lösung bilden die einen so hohen Kalkgehalt hätte, dass keine weitere Korrosion mehr möglich wäre (man spricht von einer gesättigten Lösung).

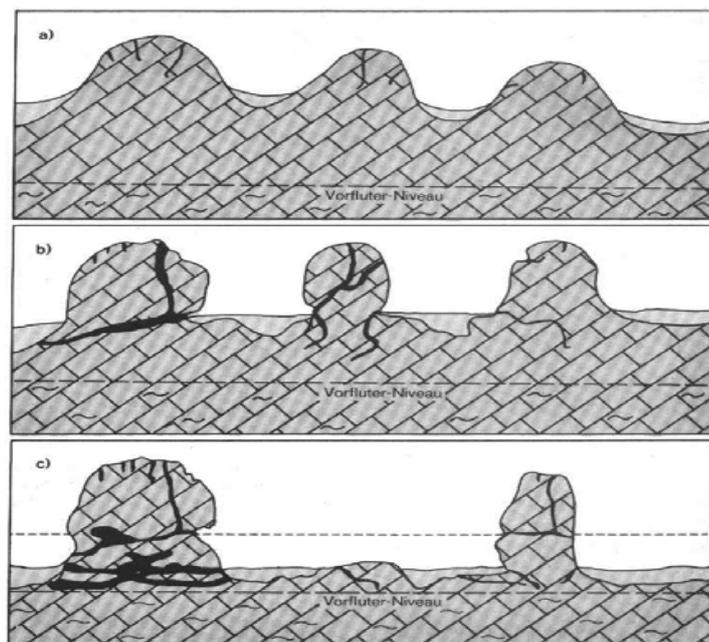
Gestein	Chem. Formel	Löslichkeit	mit Säure
Steinsalz, Kalisalz	NaCl KCl	356 g/l	
Gips	CaSO ₄ x 2 H ₂ O	2,6 g/l	
Kalk, Dolomit	CaCO ₃ CaMg(CO ₃) ₂	1,5-13 mg/l	100-400 mg/l

Tab. 2: Löslichkeit von Salzgesteinen in Wasser bei 18 °C (ZEPP 2002, S. 87)

Die letzte Voraussetzung der Verkarstung ist genug „aggressives“ CO₂ in den Karstsystemen (damit ist ein CO₂-Überschuss gemeint). Ist dies nicht der Fall, kommt es auch zu keinem Konzentrationsaustausch und somit auch nicht zur Verkarstung. Das „aggressive“ CO₂ kommt vornehmlich in Bodennähe vor. Es kann ein Abfallprodukt der biogenen Prozesse von Mikroorganismen im Boden sein. Biogene Prozesse sind mechanische oder chemische Prozesse, welche von Pflanzen oder Tieren verursacht werden wie beispielsweise Wurzelsprengung oder saure Ausscheidungsprodukte von Lebewesen. Der CO₂-Gehalt in der Luft ist im Vergleich zum CO₂-Gehalt im Boden sehr gering (ZEPP 2002, S. 87ff).

Die Karstlandschaft

Wie schon bei den Voraussetzungen für den Verkarstungsprozess erwähnt, sind Klüftigkeit und Löslichkeit des Gesteins der Grund für einen sehr guten Wassertransport. Karstlandschaften haben genau diese Eigenschaften und deswegen fehlt diesen Regionen meistens die Oberflächenentwässerung. Weitere Begriffe für die Karstlandschaften sind „Korrosionslandschaften“ oder „Lösungslandschaften“, diese Begriffe beziehen sich auf die Hauptkomponenten, die diese Landschaft formen: Wasser und die Tektonik. Die Art des Karstes ist von den jeweiligen klimatischen Bedingungen abhängig. Bezogen auf das Exkursionsgebiet (subtropische und tropische Klimate), wäre somit der Turm- und Kegelkarst vorzufinden.



Der Prozess des Tiefenwachstums (Tiefenkorrosion), der Verkarstung, kann durch zwei Umstände beendet werden. Zum einen, wenn das Niveau des Karstwasserspiegels erreicht ist, zum anderen, wenn eine Schicht unlöslichen Gesteins angetroffen wird. Ab diesem Zeitpunkt spricht man von Kuppenkarst. Es findet keine Tiefenkorrosion mehr statt und es beginnt die Bildung des Kegelkarstes. Diese wird durch die seitliche Verwitterung des Gesteins eingeleitet. Der Kegelkarst um Vang Vieng hat eine Hangneigung von bis zu 70°, im Vergleich dazu können in Südchina und Thailand Kalktürme bzw. Karsttürme mit einer Hangneigung von 70° bis 90° vorgefunden werden (vgl. Abb.6; KIERNAN 2009, S. 74).

Abb. 6: Entwicklung vom Kegel- zum Turmkarst durch seitliche Korrosion (WILHELMY 1978, S. 40)

Im Laufe des Verkarstungsprozesses entstehen unabhängig davon, ob Turmkarst oder Kegelkarst, im Inneren dieser Karstformationen Höhlen. Diese Höhlen werden sowohl durch Korrosion als auch durch Erosion geschaffen. In diesen Höhlen kann man Stalagmiten sowie Stalaktiten betrachten, welche typische Merkmale einer Tropfsteinhöhle sind. Durch die fast vollständig fehlende Oberflächenentwässerung wird nicht nur das Relief der Landschaft geprägt, sondern auch die Pflanzenwelt und die Entwicklung des Bodens beeinflusst. Diese Aspekte verursachen ein komplett neues und sehr charakteristisches Landschaftsbild (MARK 1991, S. 5).

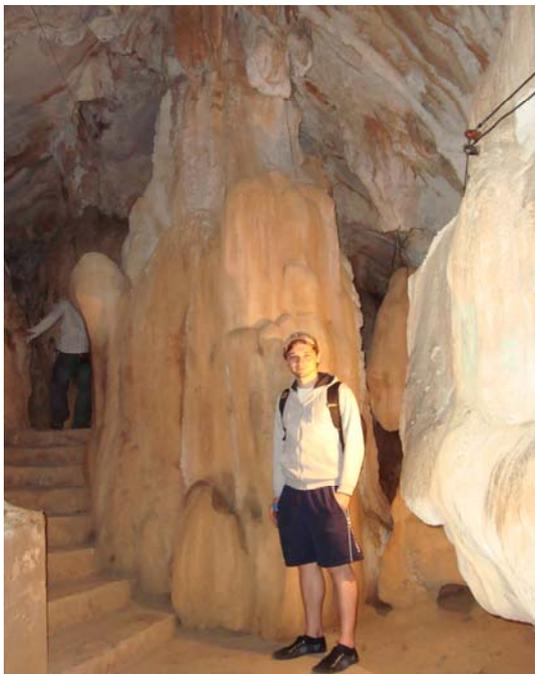
Die Bezeichnungen Turm- und Kegelkarst orientieren sich am Erscheinungsbild der Vollform. Dabei gibt es in Laos zwei Möglichkeiten: entweder tritt der Karst in vereinzelt Erhebungen auf (diese sind weiter nördlich von Vang Vieng entlang der Straße 13 zu sehen) oder er tritt in einem zusammenhängenden Gebirgskomplex auf (wie auf dem Weg von Luang Prabang nach Vang Vieng zu sehen ist). In Vang Vieng sind die populärsten und zugleich leicht zugänglichen Höhlen wie beispielsweise *Tham None*, *Tham Xang* oder *Tham Chang* (siehe Abb. 1) vorzufinden. Neben dem Tourismus dienen die Höhlen den Menschen als spirituelle und religiöse Orte (wie die Höhle, die während der Mekong-Bootsfahrt besichtigt wurde) Viele weitere Höhlen sind jedoch nur sehr beschwerlich zu erreichen bzw. gar nicht zugänglich.

Besondere Bestandteile und Formengesellschaften des Karstes um Vang Vieng

Karsthöhlen

Im Karst entstehen die Höhlen meist dort, wo zwei Klüfte (Risse im Boden) aufeinander treffen. Die Klüfte reichen tief ins Erdinnere hinein. Dabei vermischt sich Kalk mit Wasser, welches durch die Öffnungen versickert. Es kommt zur Mischungskorrosion: die Fähigkeit des Wassers den Kalk zu lösen nimmt zu. Die kalkhaltigen Gesteine, welche in näherer Umgebung zu den Klüften lagern, werden nun korrodiert. Es entsteht ein Hohlraum, der im Laufe der Jahre zu einer Höhle „wachsen“ kann.

In der Höhle entstehen genau dort Tropfsteine, wo die Klüfte auf die Höhlendecke treffen. Der Grund



hierfür ist der Konzentrationsausgleich des kalkgesättigten Wassers, welches aus den Klüften vortritt (Sickerwasser) und mit der CO₂-ärmeren Luft in der Höhle in Kontakt kommt. Während des Kontaktes in der Höhle findet die Diffusion, ein einseitiger Konzentrationsausgleich, statt (siehe Exkurs III). Das Sickerwasser verliert an CO₂-Anteil und gibt diesen an die Luft der Höhle ab. Es kommt zu einer kalkübersättigten Lösung und es kann Sinterkalk ausfallen. Die Form der Ausfällung wird an der Decke als Stalaktit und auf dem Boden als Stalagmit bezeichnet. Stalagmiten entstehen durch Tropfen, die auf den Höhlenboden aufprallen und beim Aufprall CO₂ „abgegeben“. Präziser formuliert, wird bei diesem Vorgang Kalk aus der „gesättigten“ Lösung der Tropfen ausgeschieden und es wächst ein Stalagmit. Stalagtiten entstehen durch Tropfen, die an der Decke hängen. Wachsen Stalaktit und Stalagmit über Jahrzehnte hinweg zusammen bildet sich eine Travertinsäule (siehe Abb.7; ZEPP 2002, S. 242).

Abb.7 Travertinsäule in einer Karsthöhle (KEGEL / WILD 2011)

Kuppen-, Kegel- und Turmkarst

Für den Karst in tropischen Gebieten und somit für den Karst in Thailand und Laos sind diese drei Formen charakteristisch. Die Karstgenese läuft in folgender Reihenfolge ab: Initialstadium, Kuppenkarst mit cockpits, Kegelkarst, Turmkarst (vgl. Abb. 8). Dabei sind die Kuppen die Initialform der Karstkegel. In den Tropen herrscht ganzjährig ein immerfeuchtes, warmes Klima, welches alle Stoffumwandlungsprozesse begünstigt. Das bedeutet, dass die Lösungsvorgänge, aufgrund der erhöhten Reak-

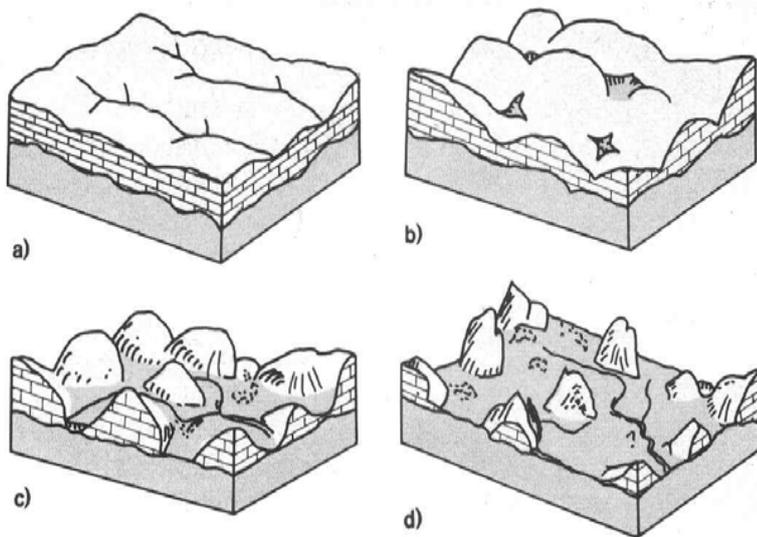


Abb. 8: Schema der Karstentwicklung in den Tropen; a) Initialstadium, b) Kuppenkarst mit cockpits, c) Kegelkarst, d) Turmkarst (DÜSTERHÖFT 2004, S. 17)

tionsgeschwindigkeit, die Oberflächenkorrosion enorm beschleunigen. Es ist ein höherer Kohlensäuregehalt von Wasser und Bodenluft festzustellen. Durch die ständig vorherrschenden optimalen Bedingungen der Stoffumwandlungsprozesse sind eine ständige CO_2 -Zufuhr und dadurch die erhöhte Oberflächenkorrosion zu erklären. Ein weiterer verstärkender Effekt ist der hohe Anteil an organischen Säuren, welcher als Stoffwechselprodukt der Mikroorganismen den Verkarstungsprozess unterstützt.

Exkurs III: Chemische Prozesse der Verkarstung (nach ZEPP 2002, S. 240f.)

Korrosion

Zunächst ist zu erwähnen, dass die Korrosionsfähigkeit (Kalklösefähigkeit) von Wasser mit steigendem CO_2 -Gehalt zunimmt. Das bedeutet, wenn im Wasser weniger Kalk gelöst ist, ist das Wasser weiterhin „kalkaggressiv“. Wenn im Wasser allerdings mehr Kalk gelöst ist, kommt es zur Kalkfällung. Das Wasser ist dann eine so genannte „gesättigte“ Lösung und kann kein weiteres CaCO_3 lösen.

Die Kalklösekraft ist von drei wesentlichen Faktoren abhängig:

- CO_2 -Partialdruck der Bodenluft

Dieser ist im Vergleich zum atmosphärischen CO_2 -Partialdruck stark erhöht. Der Partialdruck ist der Druck in einem Gasgemisch (Luft), der einem Gas zugeordnet werden kann.

- Wassertemperatur

Kälteres Wasser kann mehr CO_2 lösen als wärmeres Wasser.

- Salzgehalt des Wassers

Steigt der Salzgehalt des Wassers, so ist die Kalklöslichkeit geringer.

Welche Reaktionen laufen bei der Verkarstung ab?

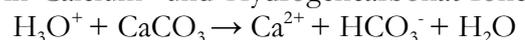
Zuerst reagiert das CO_2 der Luft mit dem Wasser:



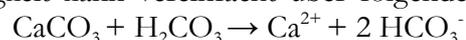
Es bildet sich eine schwach saure kohlensäurehaltige Lösung. Dann dissoziiert die Kohlensäure in wässriger Umgebung zu Hydrogencarbonat-Ionen und Carbonat-Ionen. Diese Dissoziation wird in der Chemie als der angeregte oder selbsttätig ablaufende Zerfall eines Moleküls in seine Bestandteile verstanden.



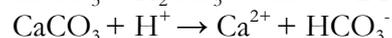
Kommt nun Kalk in das CO_2 -haltige Wasser, wird dieses in Calcium- und Hydrogencarbonat-Ionen aufgespalten.



In der Verwitterungslösung werden die wasserlöslichen Ionen Ca^{2+} und HCO_3^- „ausgeschwämmt“ und in weiteren chemisch-biologischen Prozessen zum Beispiel in Kalkschalen von Tieren eingebaut. Das Lösen des Kalks aus dem Gestein ist dann beendet, wenn keine freien H_3O^+ -Ionen mehr in der Lösung vorhanden sind. Der komplette Prozess der Kalklösefähigkeit kann vereinfacht über folgende Gleichungen dargestellt werden.



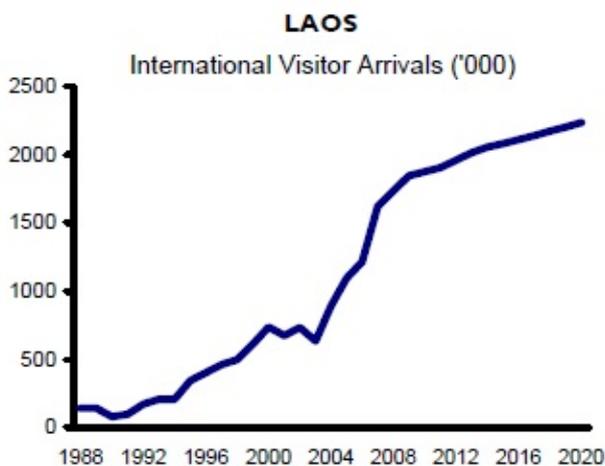
bzw.



Tourismus in Laos – „Vergessen und verträumt“

Das sozialistische System, das in den 1970er Jahren in Laos vorherrschte, verhinderte lange Zeit eine touristische Entwicklung des Landes. Ausländische Reisende wurden auf Grund von Visaverweigerungen nicht in das Land gelassen, eine touristische Infrastruktur existierte nicht. Damit verpasste Laos den weltweiten Einstieg in den Massentourismus. (DÜKER / MONREAL 2009, S. 199). Erst Anfang der 1990er Jahre, seit der Wiederöffnung der Landesgrenzen, stiegen die Besucherzahlen kontinuierlich an. Während im Jahr 1990 gerade einmal 14.400 Gäste in Laos gezählt wurden, kamen zehn Jahre später knapp 750.000. Dieser enorme Anstieg entspricht einer Wachstumsrate von ca. 39% jährlich. Im Jahr 2005 wurde der Höchststand von knapp über 1 Mio. Besucher gezählt. Die neusten Zahlen der nationalen Tourismusbehörde gehen von über 2 Mio. Touristen in Laos im Jahr 2009 aus (LNTA 2009, S. 8). Der Tourismus stellt inzwischen den wichtigsten Wirtschaftszweig des Landes dar und bringt im Vergleich zu anderen Exportprodukten die meisten Devisen ein (MARQUARDT 2006, S. 6).

Im Anfangsstadium ließ die sozialistische Regierung in den 1990er Jahren nur gebuchte Touren zu und es erforderte eine langwierige Genehmigungspraxis für Reisen in andere Provinzen. Dies geschah vor allem aus dem Wunsch heraus, den aus Thailand bekannten Massen- und Rucksacktourismus fernzuhalten und nur zahlungskräftige Reisende ins Land zu holen. 1994 wurde die Freundschaftsbrücke in Vientiane eröffnet, die eine verkehrsgünstige Grenzverbindung zwischen Thailand und Laos herstellte. Dies förderte ein Umdenken der Regierung im Hinblick auf den Tourismus. Die Visabestimmungen wurden gelockert und Auflagen abgeschafft. Heute kommen die Touristen zwar noch vornehmlich aus den ASEAN-Ländern, insbesondere Tagesausflügler aus Thailand, jedoch entwickelt sich Laos immer mehr zu einer ruhigen Alternative innerhalb Südostasiens und zieht „thailandmüde“ Reisende an (HEINEN 2001, S. 11). Die Regierung möchte insbesondere Laos als ökotouristisches Ziel Südostasiens ausbauen und hat dazu eine nationale Strategie entworfen (LNTA 2005).



WTTC: Travel & Tourism Economic Impact 2010 Laos

Abb. 9: Entwicklung und Prognose der Besucherzahlen in Laos (WTTC 2011, S. 20)

Tourismusentwicklung in der Provinz Vientiane

In der Provinz Vientiane, zu der auch die Region Vang Vieng gehört, hat sich die Anzahl der Touristen zwischen 2002 und 2009 fast verzehnfacht (2002: 30.480 Besucher; 2009: 290.015) (LNTA 2009, S. 18). Die steigenden Besucherzahlen führten zu einem vermehrten Angebot an Hotels und weiteren Übernachtungsmöglichkeiten sowie an Restaurants. Im Zeitraum von 2002 bis 2009 verdoppelte sich die Zahl der Hotels, während die Zahl der Gästehäuser und Resorts sogar um mehr als das Vierfache, von 49 (2002) auf 217 (2009), stieg (LNTA 2009, S. 19). Besonders das gestiegene Angebot an Gästehäusern lässt sich als Reaktion auf die gestiegene Nachfrage im Niedrigpreissegment interpretieren. So bevorzugen die meisten Besucher der Provinz Vientiane eine Übernachtung in einem Gästehaus anstatt in einem Hotel. Zudem lässt sich eine zunehmende Auslastung der Übernachtungsmöglichkeiten von

2002 bis 2009 feststellen. Waren 2002 durchschnittlich nur 37% der Zimmer belegt, so waren es 2009 bereits 61%. Auch im Gaststättengewerbe lässt sich ein klarer Trend erkennen. Dabei stieg die Anzahl der Restaurants von 2002 bis 2009 um fast das Neunfache von 15 (2002) auf 126 (2009) (LNTA 2009, S. 17f.).

Einbettung Vang Viengs in die tourismuskonzeptionelle Planung

Die nationale Tourismusstrategie für Laos, die für den Zeitraum 2006 bis 2020 erstellt wurde, beinhaltet auch konkrete Maßnahmen für Vang Vieng und die Provinz Vientiane. Sie sieht vor allem die Vermarktung und Förderung der Entwicklung des Tourismus vor. Dazu gehören auch eine verstärkte Integration des Landes in die Region und die Verbesserung der Infrastruktur, um eine bessere Vernetzung zwischen den verschiedenen Landesteilen zu schaffen. Zudem soll der Ökotourismus ausgebaut werden. Für Vang Vieng ist folgendes Ziel maßgeblich: „Promote tourism sites in VangVieng [...] to become perfect ecotourim“ (LNTA 2007 S. 22).

In der nationalen Ökotourismusstrategie von 2005 bis 2010 hingegen sind keine ortsspezifischen Projekte vorgesehen, sondern landesweite Ziele. Es sollen einheitliche Regelungen im Bereich der Planung und Verwaltung des Ökotourismus in Laos erstellt werden, der Natur- und Umweltschutz soll unterstützt werden und die Ausbildung im Bereich des Ökotourismus soll verbessert und erweitert werden. Außerdem sollen eine sozioökonomische Entwicklung und der Schutz des Kulturerbes der Gemeinden gewährleistet werden. Mehr Informationen zum Ökotourismus sollen bereitgestellt und die Forschung unterstützt werden (LNTA 2005, S. 4ff.). Diese Ziele lassen sich kaum in der tatsächlichen touristischen Entwicklung in Vang Vieng wiederfinden. Auch der Zusammenhang zwischen der Tourismusstrategie der Greater Mekong Subregion von 2005 bis 2015 und der Entwicklung des Tourismus in Vang Vieng ist nicht eindeutig. Das Ziel dieser Strategie ist einen aktiven Beitrag zur Förderung der *Millennium Development Goals* dieser Region zu leisten. Dazu gehören die Armutsreduzierung, die Gleichberechtigung der Geschlechter, die Emanzipation der Frauen und eine umweltverträgliche Entwicklung (ASIAN DEVELOPMENT BANK 2005, S. 13ff.). Durch die zunehmende Anzahl an Besuchern lässt sich auf steigende Einnahmen der Einwohner Vang Viengs schließen. Ob eine Entwicklung hin zum Massentourismus eine wirkliche Armutsreduzierung in Vang Vieng nach sich zieht, ist fraglich. Ebenso fragwürdig ist die Umweltverträglichkeit der touristischen Entwicklung in Vang Vieng. Durch den Bau immer neuer Übernachtungs- und Unterhaltungsmöglichkeiten wird neues Bauland gebraucht, sodass Wald abgeholzt werden muss und Ackerland versiegelt wird. Durch die Touristen entsteht zudem ein steigender Bedarf an Trinkwasser und eine erhöhte Nachfrage nach westlich orientierten Produkten, welche zumeist importiert werden müssen. Ein nachhaltiger Tourismus, wie er von der Tourismusstrategie des Greater Mekong Subregion angestrebt wird, kann auf diese Weise nicht gewährleistet werden.



Abb. 10: Bootstour auf dem Nam Song (KEGEL / WILD 2011)

Touristisches Potenzial in der Region Vang Vieng

Das touristische Potenzial der Region resultiert eindeutig aus den naturräumlichen Gegebenheiten. Ein bekannter Reiseführer beschreibt diese wie folgt: „Die bedeutendste Attraktion der Gegend ist schon immer die dramatische Landschaft um Vang Vieng gewesen“ (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 130). Die Kalksteinfelsen des Karstgebiets sind bspw. ein sehr gut geeignetes Klettergebiet und zählen unter südostasiatischen Klettertouristen zu den besten Revieren. Mehr als 100 Touren wurden inzwischen von internationalen Teams erarbeitet und mit Sicherungshaken bestückt (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 137). Gleichzeitig sind die Höhlen der Region zum größten Teil naturbelassen und unerforscht. Doch nicht nur die Felsenlandschaft, sondern auch der Nam Song ist Grundlage vieler touristischer Freizeitaktivitäten. Neben Kajakfahren und Rafting ist das Tubing unter den Reisenden sehr beliebt: Auf alten Schläu-



Abb. 11: Partytourismus am Fluss Nam Song (KEGEL / WILD 2011)

chen von LKWs lassen sich die Touristen den Fluss hinuntertreiben. Allerdings ist dieses Vergnügen nicht ungefährlich, eine Frau ist dabei bereits ums Leben gekommen. Die Strecke ist 3,5 km lang, beginnt an der Organic Farm (vgl. Abb. 1) und hat unter den Reisenden in Südostasien Kultstatus erlangt. Auf zahlreichen kleinen Inseln und am Uferstrand wurden kleine Bars eingerichtet, in denen die Reifepaddler ermutigt werden zu trinken. Oftmals wird mit freien Drinks geworben, da ein Überangebot an Bars besteht (vgl. Abb. 11; BURKE / VAISUTIS 2008, S. 132).

Innerhalb des Ortes Vang Vieng gibt es drei sehenswerte Tempel- bzw. Klosteranlagen aus dem 16. und 17. Jahrhundert: *Wat Kang*, *Wat Si Suman* und *Wat Si Mixayabam*. Auch der Fahrrad- und Motorradverleih für Ausflüge in die Umgebung und in nahe gelegene Dörfer ist in Vang Vieng möglich. Den größten Teil der Touristen machen junge Besucher aus, die mit einem Rucksack Laos bereisen. Die FAZ schreibt dazu: „Wer mit Rucksack und wenig Geld nach Laos reist, kommt irgendwann nach Vang Vieng“ (FAZ 2008).

Folgen des Tourismus für die Region Vang Vieng

Die zunehmende Besucherzahl und die damit eingenommenen Devisen tragen zu einem wirtschaftlichen Wandel der Region um Vang Vieng bei. Der einsetzende Tourismusboom seit Mitte der 1990er Jahre hat Auswirkungen und Folgen auf das Stadtbild von Vang Vieng, die Lebensqualität der Einwohner, die lokalen Wirtschaftsstrukturen und die Natur. Zunächst ist offensichtlich, dass Vang Vieng kein „typisches“ laotisches Dorf im Sinne eines *Ban* ist. Auf dem ersten Blick sind die Häuser aus Stein gebaut und zum größten Teil mindestens zweistöckig. Im gesamten Ort lassen sich viele kleinere Bauprojekte finden, sei es eine Hausetagenaufstockung oder ein kompletter Hausneubau. Die Hausstrukturen im Innenbereich des Ortes erfüllen meistens die Funktion eines Gästehauses mit zehn bis 30 Zimmern, einer gastronomischen Einrichtung in Form eines Restaurants oder eines Mischwarengeschäft für Reisende (DÜKER / MONREAL 2009, S. 206). Zunehmend befinden sich vor allem am Flussufer größere touristische Unterkünfte im Bau (vgl. Abb. 12). Dabei handelt es sich meistens um Mittelklassehotels mit mehr als 50 Zimmern. Zu nennen sind hier beispielsweise das *Vansana Resort* (Abb. 13) oder das *Elephant Crossing Hotel* (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 130).



Abb. 12 (links): Hotel im Rohbau am Nam Song (KEGEL / WILD 2011)

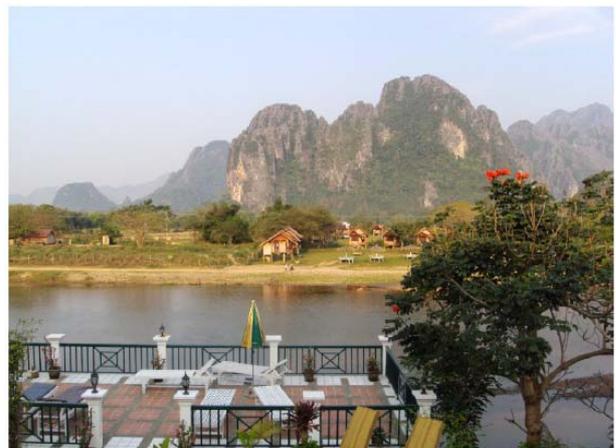


Abb. 13 (rechts): Ausblick vom Vansana Resort auf ein kleines Gästehaus (KEGEL / WILD 2011)

Die typischen Merkmale einer laotischen Siedlung werden zunehmend verdrängt. So findet der Markt nicht mehr im Zentrum statt, sondern wurde nördlich der Stadt verlegt (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 130). Der Einzelhandel im Ort ist auf Touristen ausgerichtet. In zahlreichen Geschäften kann der Reisende diverse Utensilien vom kleinen Snack, über Sonnenbrille und Flip Flops bis zum neuen Rucksack alles finden. Die Geschäfte unterscheiden sich preislich und von der Angebotsstruktur kaum. Neben Einzelhandelsprodukten werden in Vang Vieng zusätzliche touristische Dienstleistungen angeboten wie zahlreiche Massagesalons und Spas sowie Reisebüros und Agenturen, die „ökotouristische Touren“ vermarkten.

Vang Vieng ist vom administrativen Status her ein Dorf, erfüllt jedoch Funktionen, die mindestens einer laotischen Provinzhauptstadt gleichkommen würden. Es gibt eine Bank, mehrere Geldautomaten für internationale Bankkonten, ein neu eröffnetes, gut ausgestattetes Krankenhaus sowie mehrere Einrichtungen weiterführender Schulen (Colleges) usw. (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 131).

Die gastronomischen Einrichtungen Vang Viengs sind im Innenstadtbereich auf ausländische Touristen orientiert. Buchstäblich bietet jedes Restaurant die gleichen, an den westlichen Geschmack angepassten, Gerichte in der gleichen Preisstruktur an (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 137). Da ein Überangebot an Restaurants besteht, werden diese vor den Eingängen kräftig vom Personal beworben. Zusätzlich werden in fast allen Restaurants an den Hauptstraßen DVD-Filme, meist amerikanische Blockbuster oder Fernsehserien wie „Friends“ oder „Simpsons“, gezeigt. „Überall läuft die amerikanische Sitcom „Friends“, täglich von morgens um neun, wenn die Restaurants öffnen, bis abends um zehn, wenn sie schließen.“ (FAZ 2008). Einheimische Restaurants, die laotisches Essen anbieten, sucht der Reisende vergebens. Diese wurden auf die andere Seite des ehemaligen Flugplatzes verdrängt. Dort kann man zu laotischen Preisen laotisches Essen genießen. Die „attraktiven“ Standorte im Innenbereich sind jedoch touristischen Einrichtungen vorbehalten.

Bars ermöglichen ein breitgefächertes Nachtleben in Vang Vieng: „Meist sucht man es vergebens in Laos: ein aufregendes Nachtleben. In Vang Vieng ist es nicht nur möglich, sondern fast unumgänglich.“ (DÜKER / MONREAL 2009, S. 211). Besonders die schmale Insel Don Khang, umgeben vom Fluss Nam Song, ist für ihre Open-Air-Bars, das Partyleben und die Lagerfeuer bekannt. Früher gingen die Nächte mit lauter Musik bis in die frühen Morgenstunden. Um die Lärmbelästigung durch die laute Musik zu verkürzen, wurde neuerdings eine Sperrstunde in Vang Vieng eingeführt, sodass alle Bars um Mitternacht schließen müssen (FAZ 2008).

Vang Vieng gilt als Drogenparadies in Südostasien. Fast überall in der Region ist es möglich, einfach Drogen zu erwerben. Gaststätten werben mit ihrem „happy menu“. Das sind Speisekarten, auf denen Drogen wie Marihuana, psychedelische Pilze und Opium frei angeboten werden. Diese werden dann oft in Shakes oder Tees gemixt. Die Reiseführer warnen vor diesem Tourismus, da in der Vergangenheit, wohl unverschuldet, Ahnungslose diesem zum Opfer gefallen sind. Gerade die Kombination des Tubings oder Raftings mit dem Drogenkonsum erzeuge eine gefährliche Kombination (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 138). Außerdem stelle der Drogenkonsum eine Einnahmequelle der korrupten lokalen Polizei da. Diese würden mit Geldstrafen von mindestens 500 US-Dollar die Reisenden „unter der Hand abkassieren“ (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 132). Im Allgemeinen lässt sich sagen, dass durch die Beliebtheit Vang Viengs im Hinblick auf seinen Drogenkonsum und das ausschweifende Nachtleben, die Stadt daran gehindert wird als ideales ökotouristisches Ziel aufzutreten und vermarktet zu werden, wie es die nationale Tourismusstrategie von Laos eigentlich vorsieht (LNTA 2006, S. 5). Für die ursprünglichen Entdecker des Ortes, die Pioniere des Tourismus, hat der Ort größtenteils „seine Seele verloren“ (BURKE / VAISUTIS 2008, S. 130). Vielmehr befindet sich Vang Vieng auf dem Weg zu einem Massentourismus, der von jungen, partybegeisterten Reisenden gesteuert wird.

In den vergangenen Jahren erlebte Vang Vieng einen rasanten ökonomischen Aufschwung. Es kam zu Verbesserungen in der Infrastruktur z.B. zur Sanierung von Straßen und der Kanalisation (2006 und 2007) sowie zur unterirdischen Verlegung der Stromleitungen (DÜKER / MONREAL 2009, S. 199). Der Bau einer Betonbrücke über den Nam Song 2006 ersetzt die provisorischen Brücken in der Trockenzeit und den Fährdienst in der Regenzeit (vgl. SCHULTZE 2006, S. 234). Diese Brücke trägt unter anderem dazu bei, dass die Touristen leicht die andere Uferseite erreichen können, auf der sich der beeindruckende tropische Turm- und Kegelkarst befindet.

Exkurs IV: Positivbeispiel für die wirtschaftliche Entwicklung: Die Organic Farm

Ein Beispiel für den Ökotourismus in Vang Vieng und Umgebung ist die Vang Vieng Organic Farm. Sie liegt 4km nördlich von Vang Vieng am Nam Song in der Nähe des Dorfes Phoudindaeng (siehe Abb. 1). Gegründet wurde die Organic Farm 1996. Sie verfügt heute über eine Fläche von 10ha. Neben einigen Ostbaumarten wie Mango, ist sie besonders für Maulbeerbäume (Abb. 14 und 15) und die Produktion von Wein, Shakes und Tees bekannt. Zur Gründungszeit war es die Absicht des Besitzers biologische Anbauweisen in einem Gebiet einzuführen, das von Abholzung und vom Einsatz starker Chemikalien geprägt war. Die in einem ganzheitlichen Ansatz entstehenden Produkte verkauft die Farm in die Hauptstadt und vor allem nach Luang Prabang.



Abb.14 (links): Maulbeerpflanzen (KEGEL / WILD 2011)

Abb. 15 (rechts): Junge Maulbeerpflanzen (KEGEL / WILD 2011)

Auf der Farm gibt es auch Ziegen und Seidewürmer, welche mit den Maulbeerblättern ernährt werden. Zudem gehören ein Restaurant, in dem es Gemüse aus eigenem ökologischem Anbau gibt (Abb. 17), und Übernachtungsmöglichkeiten zur Organic Farm. Es ist möglich auf der Farm Freiwilligenarbeit in der Landwirtschaft oder bei sozialen Projekten zu leisten. Der ökologische Anbau von landwirtschaftlichen Produkten ist nur ein Teil des Projekts. Englischer Sprachunterricht sowie die Produktion von Textilien und Milchprodukten gehören auch dazu. Für die Herstellung von Produkten aus Seide wurden lokale Frauen eingestellt; der Verkauf unterstützt derzeit etwa 20 lokale Familien. Damit entsteht ein Kreislauf aus einer umweltfreundlichen Produktion von Gütern und einem wirtschaftsfördernden Effekt auf die Region. Auf diese Weise, das heißt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Privatsektors im Ökotourismus, wird versucht die Armut der lokalen Bevölkerung zu verringern. In der Folge sollen auch Regionen und Betriebe, die bisher kaum am schnellen touristischen Wachstum teilhaben konnten, stärker eingebunden werden. Besonders in ländlichen Gebieten, in denen es häufig an Arbeitsmöglichkeiten mangelt, kann durch solche Initiativen, die von Touristen besucht werden, Einkommen für die lokale Bevölkerung generiert und Arbeitsplätze geschaffen werden (WASHINGTON POST 2010).



Abb. 16 (links): Maulbeershake (KEGEL / WILD 2011)

Abb. 17 (rechts): Essen mit eigenem Gemüse (KEGEL / WILD 2011)

Fazit

Vang Vieng ist ein Ort, der in den letzten 20 Jahren eine rasante wirtschaftliche Entwicklung durchlaufen hat. Ausgehend von den naturräumlichen Gegebenheiten des Karstgebietes, entstand eine äußerst attraktive Landschaft für den Tourismus. Nach der Liberalisierung und wirtschaftlichen Öffnung von Laos kamen mehr und mehr Rucksacktouristen in den Ort, die vor allem ökotouristische Attraktionen wie das Klettern an Felswänden oder Wasseraktivitäten am Fluss schätzten. Durch den Ausbau der touristischen Infrastruktur in und um Vang Vieng und der guten Lage an der „touristischen Ameisenstraße“ stieg die Touristenzahl an. Das touristische Konzept Vang Viengs änderte sich zu einem Party- und Backpackertourismus, der eng verbunden mit Drogenkonsum und „Tubing“ steht. Die eigentlichen Attraktionen des Karstgebietes wurden teilweise nur Kulisse dieser Form des Tourismus. Zurzeit kann in Vang Vieng nicht von einem umweltverträglichen, nachhaltigen Tourismus gesprochen werden. Erst kürzlich schritt die Regierung gegen die Lärmbelästigung und Umweltbelastungen durch die unzähligen Bars und Nachtclubs ein.

Der Ort profitierte von dem wirtschaftlichen Aufschwung beispielsweise durch den Ausbau der Infrastruktur. Seit einigen Jahren werden im Ort zunehmend Mittelklassehotels errichtet, die auf ein anderes Zielpublikum hindeuten. Zunehmend spezialisieren sich Reiseunternehmen auf Ökotourismustouren und Gruppenreisen, die vor allem den Kulturtourismus für sich entdeckt haben. Inwiefern jedoch mit dieser Zielgruppe in Vang Vieng ein Ökotourismus aufgebaut werden kann, bleibt abzuwarten. Wahrscheinlich kann auf die jungen, partybegeisterten Backpacker nicht ganz verzichtet werden.

Literaturverzeichnis

- ASIAN DEVELOPMENT BANK (2005): Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion. Sharing Growth and Prosperity, Im Internet: <http://www.adb.org/documents/strategy/gms/sec/gms-action-plan-south-summary.pdf> (letzter Zugriff 29.04.2011).
- BÖGLI, A. (1978): Karsthydrographie und physische Speläologie. Berlin: Springer-Verlag.
- BURKE, A. / VAISUTIS, J. (2008): Laos. Lonely Planet. Ostfildern.
- CHANTHIRATH, K. (1999): Forest Utilization by Local People in VangVieng District. In: A Step toward Forest Conservation Strategy (2): Interim Report 1999, S. 313-317.
- DÜKER, J. / MONREAL, A. (2009): Laos. Stefan Loose Travel Handbücher, 3. Auflage, Ostfildern.
- DÜSTERHÖFT, H. (2004): Geologie, Relief und Boden-Karstlandschaften. Hochschule Vechta.
- FAZ (2008): Stillstand mit Bier. Artikel vom 17.06.2008, Im Internet: [http://www.faz.net/s/RubB4457BA9094E4B44BD26DF6DCF5A5F00/Doc~E661E6A2E74194DDFADDB952DCDA79A6C~ATpl~Ecommon~Scontent.html%20\(25.07.2009\)](http://www.faz.net/s/RubB4457BA9094E4B44BD26DF6DCF5A5F00/Doc~E661E6A2E74194DDFADDB952DCDA79A6C~ATpl~Ecommon~Scontent.html%20(25.07.2009)) (letzter Zugriff 28.04.2011).
- HEINEN, C. (2001): Tourismus in Laos und dessen Problematik, In: Pacific News, Band 17, S.10-12.
- KIERNAN, K. (2009): Distribution and Character of Karst in the Lao PDR. In: Acta Carsologica. Jg. 38, Heft 1, S. 74-75.
- KUMMER, D. (2000): The Physical Environment. In: LEINBACH, T. R. / ULACK, R. (Hrsg.) Southeast Asia: Diversity and Development. Upper Saddle River, Prentice Hall. S. 7-33.
- LNTA (LAO NATIONAL TOURISM ADMINISTRATION) (2005): National ecotourism Strategy and Action Plan 2005 – 2010, Im Internet: http://www.ecotourismlaos.com/directory/publications/lao_nta_ecotourism_strategy.pdf (letzter Zugriff: 30.04.2011).
- LNTA (LAO NATIONAL TOURISM ADMINISTRATION) (2007): Lao PDR Tourism Strategy 2006-2020, Im Internet: [http://www.tourismlaos.org/userfiles/Lao%20PDR%20Tourism%20Strategy%202006-2020%20in%20English\(2\).pdf](http://www.tourismlaos.org/userfiles/Lao%20PDR%20Tourism%20Strategy%202006-2020%20in%20English(2).pdf) (letzter Zugriff: 27.04.2011).
- LNTA (LAO NATIONAL TOURISM ADMINISTRATION) (2009): 2009 Statistical Report on Tourism in Laos, Im Internet: <http://www.tourismlaos.org/userfiles/2009%20Statistical%20>

- Report%20 on%20Tourism%20in%20English%20version.pdf (letzter Zugriff: 29.04.2011).
- MARK, H. (1991): Karststudien in Thailand. Bochumer Geographische Arbeiten. Heft 54. Paderborn.
- MARQUARDT, D. (2006): (Öko)tourismus in Laos – Entwicklungszusammenarbeit zwischen Visionen und Realität. In: Pacific News, 26, S. 6 - 9.
- PFEFFER, K.-H. (2005): Mediterraner Karst und tropischer Karst. In: Geographische Rundschau 57, Heft 6, S. 12-18.
- PFEFFER, K.-H. (2003): Thailand: Naturpotenzial – Nutzung und Gefährdung. In: HOHNHOLZ, J. / PFEFFER, K.-H. (Hrsg.): Studium Generale – Thailand, S. 9-23.
- SCHULTZE, M. (2006): Laos. Reise Know-how. 6. Auflage. Bielefeld.
- SCHULZ, A. (Hrsg.) (2010): Grundlagen des Tourismus. Lehrbuch in 5 Modulen. Oldenburg.
- WASHINGTON POST (2010): In Laos, organic farm puts eco-tourists in touch with the land, and its people, Artikel vom 13.06.2010, Im Internet: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/06/10/AR2010061005284.html> (letzter Zugriff: 27.04.2011).
- WILHELMY, H. (1978): Geomorphologie in Stichworten: III. Exogene Morphodynamik. Karst-erscheinungen – Glazialer Formenschatz – Küstenformen. Coburg: Verlag Ferdinand Hirt. 3. Auflage.
- ZEITTADEL (2011): Im Internet: <http://www.schnitzius-weine.de/schieferpfad/images/zeittafel.jpg> Zeittafel (letzter Zugriff am 29.04.2011).
- ZEPP, H. (2002): Geomorphologie. 3. Auflage. Paderborn

05. März 2011

Energieversorgung, Bodenschätze und Religionen in Laos

CHRISTIAN RUBY / MATTHIAS LIEDER



Abb. 1: Besuchspunkte Energieversorgung und Bodenschätze (eigene Bearbeitung)



Abb. 2: Besuchspunkte in Vientiane (eigene Bearbeitung nach IMAGESHACK 2011)

Energiewirtschaft und Bergbau in Laos – Potenziale und Schwierigkeiten

Laos verfügt sowohl über einen erheblichen Reichtum an natürlichen Bodenschätzen als auch über ein riesiges Potenzial zur Energiegewinnung aus Wasserkraft. Die Ziele sind klar im Aufbau einer funktionierenden Infrastruktur und gewinnorientierten Wirtschaft verankert. Damit soll die Lebensqualität der Bevölkerung gesteigert und die Armut bekämpft werden. Die Einbindung aller Provinzen in das nationale Stromnetz oder zumindest die Versorgung mit netzunabhängiger elektrischer Energie rangiert dabei an erster Stelle. Der folgende Bericht versucht, nach einer Bestandsaufnahme erneuerbarer und nicht erneuerbarer Ressourcen in Laos, Möglichkeiten und Herausforderungen für deren Nutzung darzulegen. Dabei wird insbesondere die Energiewirtschaft anhand von Projekten der Wasserkraft und der Photovoltaik vorgestellt.

Bodenschätze und Bergbau in Laos

Laos ist reich an natürlichen Bodenschätzen. Es bestehen 570 mögliche Abbaugebiete. Bereits 2009 machte der Montansektor 9,5% des BIP aus. So sind in Expertisen bisher 182 Mio. t Kupfererz entdeckt worden; darüber hinaus 17 Mio. t Golderz (verhüttet 500-600 t reines Gold), Bauxit, Silber, Kalkstein und Kohle. Derzeit sind 150 Bergbauunternehmen in Laos lizenziert. Von den 35 betriebenen Minen werden zwölf in Kooperation mit ausländischen Investoren betrieben. Allerdings schürfen lediglich zwei der Minen nach modernen Standards, der Rest zeigt eher eine negative Produktionsbilanz (MINDECO 2006). So förderte bspw. die *Sepon*-Mine in der Provinz Savannakhet 2009 über drei Tonnen Gold und 67.500 t Kupfer. Diese Zahlen lassen erkennen, welches Potenzial im Montansektor von Laos steckt. Das gewonnene Kupfer wird vorrangig nach Thailand und Vietnam exportiert; für 2011 ist eine Steigerung auf 83.000 t geplant. Neben Edelmetallen werden aber auch fossile Brennstoffe abgebaut. Der Ausbau des Kohletagebaus soll bis 2015 stark vorangetrieben werden. Weitere Minen, die überwiegend nach Zinn, Zink und Bauxit schürfen, sollen erschlossen werden (KYOPHILVONG 2009).

Ausländische Direktinvestitionen (ADI) stehen für Laos dabei im Vordergrund der Devisenbeschaffung. 2007 betrug der Inflow 950 Mio. US\$. Der Abbau von Bodenschätzen mit ausländischem Engagement begann 2003. Der Montansektor in Laos ist ausschließlich auf den Export orientiert, da keine Binnennachfrage existiert. Die Erlöse aus Gewinnen und Steuern werden vornehmlich in die soziale Infrastruktur – Schulen, Hospitäler, etc. – investiert. Des Weiteren werden spillover-Effekte erwartet, welche zu einem nachhaltigen Wissens- sowie Technologie-transfer beitragen. Zuletzt hatte der Bergbau einen positiven Effekt auf den Arbeitsmarkt, die *Sepon*-Mine bspw. beschäftigt im Durchschnitt 35.000-45.000 Angestellte. Laos möchte einen nachhaltig effektiven und erfolgreichen Montansektor ausbauen. Dafür wird eine landesweite Infrastruktur geplant und ebenso werden Belange des Umweltschutzes beachtet, um die Biodiversität nicht zu gefährden (KYOPHILVONG 2009).

An erster Stelle rangiert trotzdem die Profitmaximierung und Technisierung des gesamten Sektors. Diese soll nach den Vorstellungen der Planer zur weiteren Investitionsgewinnung beitragen und langfristig den nationalen Bergbau stärken. Die internationale Kooperation zielt darauf ab Know-How zu erlangen und im Endeffekt einen krisenfesten staatlichen Bergbau aufzubauen. Eine tragende Rolle im Wissens- und Technologietransfer kommt dabei den ADI zu. Lizenzen werden für eine Dauer von 15 bis 20 Jahren vergeben; bei Joint-Ventures für 20 bis 50 Jahre. Dabei unterliegen sowohl die ADI als auch die Joint-Ventures dem Zwang hauptsächlich Laoten – die Beschäftigungsquote liegt bei mindestens 90% – einzustellen. Dies stellt sich derzeit als erheblicher Nachteil heraus, da es in allen Bereichen an Fachkräften mangelt. Die Besteuerung der jeweiligen Unternehmungen wird in vier Sektoren, je nach verfügbarer Infrastruktur, erhoben. Die Investitionen kommen vorrangig aus den Anrainerstaaten – 2009 betrieben China sechs, Thailand drei und Vietnam zwei Minen. Ein weiterer Kandidat für Laos ist Japan. Der japanische Bergbau verfügt über umfangreiches Know-How sowohl im Bereich der ADI als auch im Montansektor. Auch die nötigen finanziellen Mittel für langfristige Investitionen sind vorhanden und werden auch beiderseits angestrebt. Davon erhofft sich Laos vor allem spillover-Effekte im Technologiebereich sowie nachhaltige Wirkungen für die nationale Wirtschaft (KYOPHILVONG 2009).



Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Laos ein großes Potenzial im Bergbausektor besitzt. ADI können dieses Potenzial anzapfen, denn sie ermöglichen sowohl den notwendigen Technologie- und Wissenszuwachs als auch die nötigen Investitionen in die Infrastruktur. Der Ausbau der Infrastruktur stellt für Laos allerdings momentan noch die größte Herausforderung dar. Der mangelnde Bestand an Strukturen in vielen Bereichen – Transport, Fachkräfte, Ausbildung, Kommunikation, usw. – hält viele Investoren noch von einem Engagement in Laos ab.

Abb. 3: Zementfabrik in der Nähe von Vang Vieng (KULKE / SUWALA 2011)

Der Energiesektor und die Energieversorgung in Laos

Die Wirtschaft der Demokratischen Volksrepublik Laos (DVR) verfolgt das Ziel „Batterie“ der ASEAN-Region zu werden. Das hydroenergetische Potenzial (schätzungsweise 18 GW, die erst in geringem Umfang genutzt werden) aus günstigen geomorphologischen Bedingungen sowie hohen Niederschlagsraten einerseits und der geringe nationale Energiebedarf andererseits generieren erhebliche Überschüsse. Ein weiterer positiver Faktor ist die Nähe zu expandierenden Volkswirtschaften wie Thailand. Anfang 2010 verfügte Laos über eine Stromerzeugungskapazität von 1377 MW (also nur einem Bruchteil des Potenzials). Neun Wasserkraftwerke lieferten 98% der gesamten Produktion, wovon 90% nach Thailand exportiert wurden (BRÜSELER 2010). Der Export von Strom aus Wasserkraft ist eine bedeutende Einnahmequelle für die DVR. Es bestehen Pläne über den erheblichen Ausbau des Energiesektors. Derzeit sind 60 Standorte in Planung und Entwicklung, teilweise werden diese bereits umgesetzt. Bis 2015 soll die Kapazität auf 3 GW angehoben werden, Ziel sind rund 7 GW in 2020. Von den 60 möglichen Standorten sind allerdings 45 noch in der Prüfphase und es ist unklar, inwieweit die Projekte auch realisiert werden (HIRSCHLE 2010).

Obwohl Laos über 90% der erzeugten Energie exportiert, ist es nicht in der Lage die eigene Bevölkerung flächendeckend mit Strom zu versorgen. Jährlich müssen ca. 500 Mio. kWh importiert werden. Das Problem besteht in der mangelnden Vernetzung der nationalen Stromverbindungen. Nur 13 der 18 Provinzen sind in das nationale Netz eingebunden (VORREITER 2007). Ferner teilt sich das vorhandene System in vier unabhängige Fragmente. In 2009 griffen lediglich 47% der Haushalte auf das nationale Stromnetz zu, bis 2015 sollen es 80% werden. Die Verwaltung prognostiziert eine jährliche Bedarfszunahme an elektrischer Energie von 18% (ASEM 2009). In Zusammenarbeit mit der *Asian Development Bank* (ADB) und mit der Hilfe verschiedener Geberländer (Südkorea, Kuwait, u.a.) werden die laotischen Stromnetze in die der Anrainerstaaten eingebunden und das lokale Verteilungsnetz mit 115 kV- sowie 22 kV-Leitungen (Kilovolt) erweitert. Die Vorteile sind finanzieller Natur, da Strom aus Diesel, Benzin oder Kerzen um ein Vielfaches teurer ist. Die meistgenutzte Energiequelle in 2002 war mit einem Anteil von 75% Holz (auch Holzkohle), welches überwiegend beim Kochen verwendet wird (VORREITER 2007). 1994 hatte der Hausbrand mit Holzkohle noch einen Anteil von 89% am totalen Energiekonsum, nahezu 93% der Haushalte nutzten diesen als primäre Energiequelle. Ein Rückgang im Verbrauch der Holzkohle ist ersichtlich, allerdings nutzen noch nahezu alle ländlichen Haushalte Holzkohle als primäre Energiequelle (WORLD BANK 2009).

Akteursgruppen innerhalb des Energiesektors

Administrativ untersteht der Energiesektor dem *Ministerium für Energie und Bergbau* und das *Handelsministerium* beaufsichtigt den Bereich der fossilen Energiequellen. Das *Nationale Energie Komitee*, unter der Leitung des Ministeriums für Energie und Bergbau, ist die zuständige Regierungsbehörde für die Entwicklung der Stromversorgung. Die Koordinierung und Entscheidungsfindung der jeweiligen Sektoren regelt das *Komitee für Planung und Zusammenarbeit*. Die Forschung und Entwicklung neuer Projekte im Energiesektor sowie die Einhaltung der Umweltpolitik obliegt der *Agentur für Forschung, Technik und Umwelt* (WORLD BANK 2009).

Electricité de Laos (EDL) ist der staatseigene Stromversorger. Darüber hinaus ist EDL als Netzbetreiber zuständig für Transport, Verteilung und Export der erzeugten Energie. Mit der Liberalisierung des nationalen Energiemarktes 1997 investieren zunehmend unabhängige Stromversorger (IPP) in den laotischen Stromsektor. In 2007 erzeugten die IPP bereits 52% der Stromproduktion (CAP 2007). Derzeit werden vier Kraftwerke durch ausländische Investoren in Kooperation mit der EDL betrieben, bis 2019 werden zehn weitere Anlagen fertiggestellt. Die *International Development Association* (IDA) der Weltbank und die ADB sind maßgeblich an den Entwicklungen des laotischen Energiemarktes beteiligt (BRÜSSELER 2010).

Die Regierung der DVR und die Geber sind sich einig, dass eine Trennung der Finanzen zwischen Staat und EDL erfolgen muss. Die Entwicklung eines einheitlichen Preismodells, Verlustreduktion sowie eine nachfrageorientierte Produktion sind weitere nötige Schritte für die Etablierung eines effizient arbeitenden Energiesektors (WORLD BANK 2009).

Übergeordnete Ziele der Akteursgruppen

Die Stromversorgung des gesamten Landes, vor allem der ländlichen Regionen, ist das Hauptziel der Akteure. Dafür soll eine finanzierbare, sichere und nachhaltige Stromversorgung etabliert und erweitert werden. Dabei stellt die Devisenbeschaffung durch den Export der erzeugten Energie einen strategischen Wachstumsimpuls für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Landes dar (PHOLSENA 2004). Die angestrebte Privatisierung der EDL soll weitere Investoren bewegen in den expandierenden laotischen Energiemarkt zu investieren. Ein weiteres Ziel ist die transnationale Vernetzung mit den Anrainernstaaten. Dadurch wäre die Abdeckung von Spitzenlasten gewährleistet, die die häufigen Stromausfälle reduzieren würde (BRÜSSELER 2010). Die günstigen geomorphologischen Bedingungen für die Erzeugung von Energie aus Wasserkraft sind allerdings für die landesweite Vernetzung ein schwer überwindbarer Nachteil. Zumindest grenznahe Gebiete erhalten durch eine transnationale Vernetzung Anschluss an die Stromversorgung. Die Anbindung der schwer erreichbaren Regionen des Landes wird über Off-Grid-Projekte gewährleistet. Zum einen ist Laos durch günstige klimatische Bedingungen für die Installation von Photovoltaik-Anlagen geeignet. Zum anderen kommt die Energieerzeugung aus Biomasse in Frage (VORREITER 2007).

Zusammenfassend lassen sich zwei Hauptziele erkennen: erstens die flächendeckende nationale Energieversorgung und zweitens die Devisenbeschaffung durch den Export von Strom. Vor allem die Gewinne aus dem Export sollen die Entwicklung des Landes und die Armutsbekämpfung nachhaltig vorantreiben.

Finanzierung von Infrastrukturvorhaben und Erschließung peripherer Regionen

Seit der Öffnung des Energiesektors 1997 stieg die Zahl der Investitionen in den laotischen Energiemarkt erheblich an. So flossen seit 2001 ca. 4 Mrd. US\$ in den Sektor (HIRSCHLE 2010). Der Export aus Wasserkraft erzeugter Energie soll die Investitionen amortisieren und die Finanzierung und Entwicklung der eigenen Stromversorgung gewährleisten.

Im Juni 1993 verabschiedeten die DVR und das Königreich Thailand ein Abkommen – *Memorandum of Understanding* (MOU) – zur Entwicklung und Unterstützung von Projekten der Energieerzeugung. Darüber hinaus war dies ein Vertrag über die Lieferung von 1,5 GW Strom nach Thailand. Durch den stetig steigenden Energiebedarf Thailands wurde das MOU mehrfach verlängert und ausgeweitet. Bis

2020 soll der Stromexport nach Thailand auf eine Kapazität von 7 GW erhöht werden. Weiterhin besteht seit 1998 ein MOU mit Vietnam zur Entwicklung von Energieprojekten in Laos und dem Export von 2 GW. In 2006 weiteten beide Länder das Abkommen auf die Lieferung von 3 GW bis 2015 aus. Die letzte Vereinbarung aus dem Jahr 2008 erhöhte nochmals die Kapazität, auf 5 GW bis 2020 (PHOMSOUHA 2009).

Die Finanzierung der nationalen Stromversorgung kann durch die Einnahmen sicher gestellt werden. Bisher fördert die Regierung vor allem Klein- und Kleinstkraftwerke für den nationalen Bedarf. Der Anschluss ländlicher Regionen wird durch das *Off-grid-Promotion and Support Office* (OPS) abgedeckt. Diese Institution wurde im Rahmen des Weltbank finanzierten Projektes *Southern Provinces Rural Electrification* (SPRE I) gegründet. Mit SPRE I wurden zunächst in 46 Ortschaften Pilotanlagen finanziert. Das folgende Projekt SPRE II wurde dann auf das gesamte Land ausgeweitet. Im Fokus steht die Installation und Stromversorgung netzferner Regionen mit günstigen und wartungsarmen Systemen (VORREITER 2007).

Das Beispiel Wasserkraft (Megastaudämme; vgl. Abb. 4 und 5)

Bis in die späten 1960er Jahre bestanden in Laos keine Wasserkraftanlagen. Dies steht in starkem Kontrast zur aktuellen Entwicklung. Der Energiesektor rangiert heute an dritter Stelle im Export des Landes. Vor 1993 waren lediglich drei Wasserkraftanlagen in Betrieb. Momentan arbeiten bereits zwölf Anlagen und zehn weitere befinden sich im Bau. Diese rapide Entwicklung zeigt auf, welches Potenzial im Energiesektor des Landes steckt. Im März 2010 ging das Kraftwerk *Nam Theun II* (vgl. Abb. 4), mit einer Kapazität von 1,1 GW ans Netz. Von der erzeugten Energie werden 90% nach Thailand exportiert. Das in Kooperation von EDL und dem französischen Energiekonzern EDF errichtete Kraftwerk soll jährlich 270 Mio. US\$ erwirtschaften. Davon fließen 80 Mio. US\$ an die laotische Regierung (BRÜSSELER 2010). Dieses Beispiel zeigt, welche Gewinne der Export ermöglicht um sowohl die wirtschaftliche als auch die soziale Entwicklung des Landes abzusichern. Dazu setzt die DVR vor allem auf Großprojekte, welche von IPP entweder in Kooperation mit der EDL oder zukünftig auch allein betrieben werden. Allerdings sind Megastaudämme in vielerlei Hinsicht äußerst umstritten. So sind bis heute Kompensationsverpflichtungen an Umsiedler offen geblieben und es ist unklar, ob diese überhaupt je beglichen werden (BRÜSSELER 2010). Einen weiteren erheblichen Kritikpunkt stellt der massive Eingriff in das Ökosystem dar. Dabei beläuft sich die Manipulation nicht bloß auf die aufgestaute Fläche, sondern auch auf den weiteren Flusslauf.



Abb. 4 (links): *Nam Theun II* Bauphase (POWERING 2009)

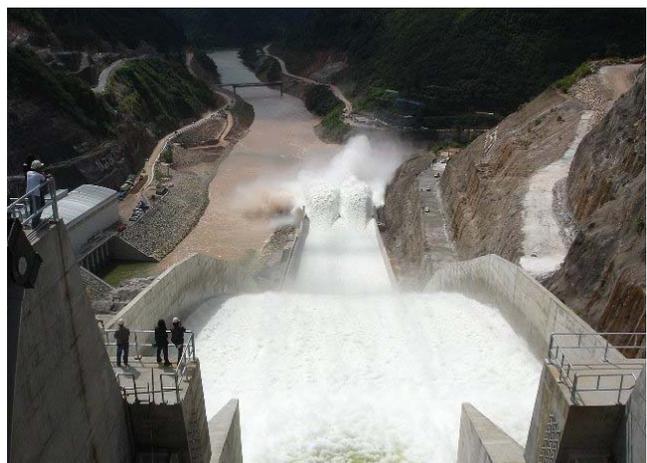


Abb. 5 (rechts): *Nam Ngum* Staudamm (POWERING 2009)

Der WORLD WILDLIFE FUND (2010) warnt nachdrücklich vor dem uneingeschränkten Bau geplanter Megastaudämme am Hauptarm des Mekong. Zahlreiche Fischpopulationen sind durch den Bau gefährdet, da bspw. ihre natürlichen Wanderwege unterbrochen werden. Dies ist vor allem für die 60 Mio. Menschen der Mekongregion problematisch, da der Fisch die Haupteiweißquelle darstellt. Weiterhin ist

auch die Landwirtschaft massiv betroffen. Studien belegen, dass die Nährstoffanreicherung im Mekong-Delta erheblich beeinträchtigt wird. Dieses Gebiet zählt zu den wichtigsten Korn- und Reiseanbaugebieten Vietnams. Mittlerweile bestehen zahlreiche Vorschläge, alternative Projekte zur Energiegewinnung zu etablieren: z.B. die Installation von Turbinen in den Nebenarmen des Mekong, welche einfach in den Flusslauf eingehängt und durch die Strömung betrieben werden; auch die Erweiterung bestehender Anlagen stellt eine denkbare Lösung dar. Anhand dieser dezentralen Organisation könnte der immense Energiebedarf Thailands und Vietnams, aber auch die nationale Versorgung, ökologisch nachhaltig abgedeckt werden. Die Alternativen stoßen bisher allerdings auf wenig Interesse bei der Regierung und den Investoren (VORREITER 2007).

Das Beispiel Photovoltaik

Die netzunabhängige Versorgung mit elektrischer Energie obliegt dem bereits erwähnten OPS. SPRE I war als fünfjähriges Projekt angelegt, um Strukturen zur Elektrifizierung des ländlichen Raumes zu schaffen. Die Erfahrungen wurden in einem Handbuch dokumentiert. Im Rahmen dieses Projektes erhielten 4.600 Haushalte in sechs ausgewählten Provinzen einen Stromanschluss. Die in der ersten Phase geschaffenen Strukturen und gesammelten Erfahrungen dienten als Basis für die zweite Phase SPRE II, in der das Projekt auf das gesamte Land ausgedehnt wurde. Im Vordergrund stand sowohl die Entwicklung möglicher Systeme zur Energieversorgung als auch der Test dieser auf ihre Eignung im ländlichen Raum. Robuste Technologien, der geringe Wartungsaufwand der Anlagen und vor allem geringe Investitionskosten machten das Vorhaben attraktiv (VORREITER 2007). Anfangs versuchte das OPS so genannte *Energy Service Companies* (ESCOs) – kleine private Energieversorger – zu gründen. Fehlendes Kapital und der Unwillen der privaten Investoren, Unternehmen und NGOs ließen dieses Vorhaben aber scheitern. Daraufhin entwickelte das OPS ein Modell, welches die Energieversorger vertraglich an das OPS bindet und *Village Electrification Managers* (VEM) einsetzt. Die beauftragten Energieversorger planen und betreiben seitdem die Energieversorgung der jeweiligen Gebiete in Zusammenarbeit mit dem VEMs. Ein generelles Problem der netzfernen Elektrifizierung besteht allerdings in der dauerhaften Beschaffung finanzieller Mittel. Die Kosten zum Anschluss eines Haushaltes belaufen sich auf durchschnittlich 270 US\$, was oftmals nicht von den Abnehmern selbst finanziert werden kann (THEUAMBOUNMY 2005).

Erste Photovoltaik-Anlagen (PV) wurden in den 1980er Jahren durch internationale Hilfsorganisationen und Telekommunikationsunternehmen errichtet und dienten vorrangig dem Kühlen von Impfstoffen und der Versorgung mit Telekommunikationsanlagen. Seit den ersten installierten Anlagen erfreuen sich PV-Anlagen einer immer größeren Beliebtheit. Im Bereich der privaten Nutzung etablieren sich vor allem solare Batteriesysteme. Diese zählen heute zu den wichtigsten Systemen im ländlichen Raum von Laos. Derzeit installieren zwei konkurrierende Anbieter PV-Anlagen in Laos. Zum einen das staatliche Pilotprojekt „Rent-to-buy“ des *Ministeriums für Industrie und Handwerk* (MIH) in Kooperation mit der Weltbank, zum anderen der private Investor *Sunlabob Rural Energy System Co. Ltd.* (VORREITER 2007).

Das MIH Weltbank Konzept vergibt günstige Kredite für private Solarsysteme, Kleinwasserkraftanlagen, usw. Die monatlichen Raten werden über eine Laufzeit von fünf bis zehn Jahren abgezahlt und die Kreditnehmer sind danach die Eigentümer der Anlagen. Die Installation und auch die Wartung werden von geschulten Technikern vollzogen, welche durch die lokalen Energieversorger unterstützt werden. Das aus zwei Bausätzen – Solarpanel (vgl. Abb. 6) und Inneninstallation – bestehende „Rent-to-Buy“ System ist für „arme“ Familien von enormem Wert. Vorteile sind der geringe Wertverlust der Anlage und der daraus resultierende, hohe Wiederverkaufswert. Bei einer fünfjährigen Kreditlaufzeit betragen die Raten 1 bis 20 US\$, bei zehnjähriger Rückzahlung sind es 1 bis 4 US\$ monatlich. Bis 2007 wurden im Rahmen dieses Programms 5.200 Solaranlagen installiert. Laotische Experten schulten dafür in den vergangenen Jahren Mitarbeiter von Kleinunternehmen für die Installation und Wartung der Anlagen (VORREITER 2007).

Demgegenüber steht die *Sunlabob* als einziger privater Vertreiber von Solaranlagen in Laos. Dieses Unternehmen bietet neben der Installation von Einzelhaushalten auch Anlagen für gesamte Siedlungen. Hauptsächlich werden zwei Systeme von *Sunlabob* vertrieben, Gemeinschaftsanlagen für Siedlungen und Systeme für Haushalte auf Mietbasis. Bis 2007 installierte die Firma ca. 950 Gemeinschaftsanlagen. Die Leistungen der einzelnen Anlagen variieren von 10 Wp bis über einige kWp (Wp = Watt Peak – die Spitzennennleistung eines Solarmoduls). 2003 begann der Vertrieb von Mietsystemen auf Franchise-Basis. Dafür schuf *Sunlabob* ein Netzwerk aus regionalen, intensiv geschulten ESCOs, welche als Franchisenehmer die Anlagen ordnungsgemäß installieren und warten konnten. Der große Vorteil dieser Variante besteht in den fehlenden Investitionskosten für die Abnehmer, denn es entfallen nur Kosten auf den verbrauchten Strom und die Hardwaremiete. Die Anlagen selbst verbleiben im Besitz von *Sunlabob*. Nachteil dieses Systems sind die hohen Mietkosten der Anlagen, welche den in Frage kommenden Kundenkreis auf 10% der ländlichen Bevölkerung begrenzt (VORREITER 2007).



Abb. 6: Solarpanel (CAP 2007)

Beide Systeme sehen sich mit derselben Problematik konfrontiert. Diese besteht in der Entrichtung der Kosten an die lokalen ESCOs, welche nur mit Mühe und nicht von allen Nutzern monatliche Zahlungen erhalten. Der Vorteil des Weltbanksystems sind die geringeren Kosten durch die erhebliche Subventionierung des Systems. Im direkten Vergleich ist das *Sunlabob* System dreimal so teuer wie die MIH Weltbank Systeme. Ein erheblicher Vorteil der *Sunlabob* sind die geschulten selbstständigen Handwerker, die nur dann entlohnt werden, wenn die Anlagen Strom erzeugen. Demgegenüber sind die ESCOs und VEMs Angestellte der OPS und erhalten ihren Lohn unabhängig von der Kundenzufriedenheit. So zeigten Ortsbesichtigungen erhebliche Mängel im Aufbau der Anlagen. Mitunter sind diese nicht nach Süden ausgerichtet oder sogar im Schatten installiert. Die offizielle Fehlerquote dieses Systems liegt bei 20%. Der Vorteil ist im Eigentum der Anlage zu sehen, welches durch die hohe Subventionierung (bis 85%) günstig erworben wird.

Die Photovoltaik stellt neben Kleinwasserkraftwerken einen erheblichen Nutzen und Vorteil für die ländliche laotische Bevölkerung dar. Da diese Energieerzeugungsverfahren, zumindest subventioniert, eine relativ einfache Möglichkeit der Stromversorgung bieten, steigern sie deutlich die Lebensqualität.

Fazit

Laos verfügt über einen unglaublichen Reichtum an natürlichen Ressourcen in Form von Bodenschätzen und ein riesiges hydroenergetisches Potenzial. Die Nutzung der Wasserkraft schafft bereits Devisen in das Land, was den Energiesektor auf Platz drei der Exportstatistik katapultierte. Der Abbau von Bodenschätzen wird ebenso intensiv vorbereitet. Die Ziele der DVR liegen dabei hauptsächlich im Ausbau der nationalen Infrastruktur, der verbesserten Lebensqualität der Bevölkerung sowie dem nachhaltigen wirtschaftlichen Aufbau. Aber gerade das letzte Ziel ist durch das Fehlen einer flächendeckenden Infrastruktur aus Kommunikation, Verkehr und Bildung schwer zu verwirklichen. Gelingt es Laos den Infrastrukturausbau voran zu treiben, besteht die Möglichkeit eine dynamische Wirtschaftsentwicklung zu etablieren.

Religionen in Laos

Während der Exkursion durch Thailand und Laos besuchte die Exkursionsgruppe eine große Anzahl von *Wats* (buddhistischen Tempelanlagen), wodurch der Buddhismus thematisch stets präsent war. An dieser Stelle soll nun auf das Thema Buddhismus nicht im Allgemeinen (siehe Exkurs II), sondern speziell auf Laos eingegangen werden. Da in den bereisten Ländern ebenfalls Animismus praktiziert wird, soll dieser am Beispiel der laotischen Ausprägung vorgestellt werden (siehe Exkurs I).

Die Besichtigungstour vom 5. März in Vientiane verlief von *Wat Si Saket*, *Wat Ho Phra Keo*, *Wat That Luang* über *Putaxai* und endete nach dem Besuch einer *Sangha* (buddhistischer Mönchsorden). Alle besichtigten Anlagen werden im Kapitel „Die Besuchspunkte des Tages“ kurz dargestellt. Die Beschreibungen und Deutungen einzelner Orte und Sachverhalte beruhen, wenn nicht anders vermerkt, auf eigenen Beobachtungen und auf Ausführungen des lokalen Führers NORASING.

Einführung

Ungefähr 90% der Bevölkerung, vor allem die Tiefland-Laoten, gehören dem *Theravada*-Buddhismus (siehe Exkurs II) an. Diese Art des Buddhismus fand etwa vor 800 Jahren seine Verbreitung in Laos. Das laotische kulturelle Leben ist eng mit der Religion verbunden, so bilden auch heute noch zum Teil buddhistische Tempelanlagen das geistige Zentrum der Gemeinschaft in den Dörfern und Siedlungen. Das alltägliche Leben ist gegenwärtig immer noch oftmals am buddhistischen Kalender orientiert und viele Laoten haben in ihren Häusern kleine Altäre errichtet. Natürlich sind auch religiöse Feiertage (wie *Boun Bang Fai*, *Khao Phansa*) an den Buddhismus gebunden und werden regelmäßig zelebriert. Vientiane und Luang Prabang, mit dem Königspalast, werden als „Städte der tausend Tempel“ bezeichnet und weisen zahlreiche Beispiele traditioneller buddhistischer Kunst und Architektur auf (BURKE / VAISUTIS 2008), die anhand der von der Exkursionsgruppe besuchten *Wats* später verdeutlicht werden. Neben dem Buddhismus, oder auch in Verbindung mit diesem, werden Ahnenkulte und der Animismus praktiziert (siehe Exkurs I). Der Animismus in Laos ist bei weitem älter als der Buddhismus und wird, auch wenn er offiziell verboten ist, besonders bei den Bergvölkern gelebt. Andere Religionen sind vereinzelt in Städten anzutreffen, wie etwa Muslime, katholische und protestantische Christen. Dazu gesellen sich vereinzelt auch vietnamesische und chinesische Religionen und Philosophien (Konfuzianismus und Taoismus). Diese religiösen Minoritäten machen aber lediglich 2% der Bevölkerung aus (BURKE / VAISUTIS 2008).

Exkurs I: Der Animismus

Im Allgemeinen versteht man unter dem Animismus eine Art Religion indigener Völker, die mit einem Glauben an Geister vergleichbar ist. Animismus enthält ebenfalls ein Regelwerk für die soziale Gesellschaftsstruktur und ist in jeder ihn praktizierenden Kultur anders ausgeprägt. In einer frühen Menschheitsgeschichte entstand die Vorstellung, dass ein Teil des Menschen den Körper temporär verlässt, etwa bei Krankheiten, in Träumen, im Schlaf und endgültig beim Tod. So entwickelte sich mit der Zeit die Idee der Seele. Eine Abstraktion der Seelenvorstellung sind Geister von Toten, Pflanzen und Gegenständen. Diese Geister spielen eine zentrale Rolle im spirituellen Leben und haben so direkte Auswirkungen auf das soziale Wirkungsgefüge der Menschen. Die Geister, in welcher Form auch immer, beeinflussen den Menschen, der wiederum durch rituelle Kontaktaufnahme diese Geister beeinflussen kann. Unter Kontaktaufnahme zählen etwa Opfergaben, Tänze, Beschwörungen und Gebete. Überwiegend wird diese spirituelle Welt als die eigentliche Realität angesehen und ihr so mehr Bedeutung zugemessen, als der physischen Welt. Ein Aspekt, den alle animistischen Kulturen gemeinsam haben, ist die Vorstellung, dass jeder Teil der Welt beseelt ist und diesem mit Ehrfurcht und Respekt entgegengetreten werden muss. Des Weiteren existiert kein allmächtiger Gott wie etwa im Christentum (BURKE / VAISUTIS 2008).

Animismus in Laos

In Laos findet man neben dem Buddhismus auch den Animismus beziehungsweise den Geisterglauben, welcher bei den jeweiligen ethnischen Minderheiten zum Teil unterschiedlich ausgeprägt ist. Der Geisterglaube drückt sich vorwiegend in der Verehrung der *phii* (Geist) aus und wird in seiner Ausführung oft nicht vom Buddhismus separiert. Nach laotischem Glauben kann man, wenn man sich den Geistern gegenüber wohlwollend verhält, Einfluss auf sie nehmen und so Schutz, Glück und Gesundheit erlangen. Überall in Laos, aber auch in Thailand, lassen sich *ho phii* (kleinere Geisterhäuschen, Abb. 7), Schreine und Opfergaben finden (Abb. 8).



Abb. 7 (links): Geisterhäuschen mit Opfergaben (RUBY 2011)

Abb. 8 (rechts): Schrein in einer Höhle bei Vien (RUBY 2011)

Bei den bunt verzierten Geisterhäuschen handelt es sich um ein kleines, aus Holz oder Gips gefertigtes Häuschen, welches sich häufig auf einem Sockel etwa in Brusthöhe befindet. In einer einfachen Ausführung sind sie für umgerechnet etwa 20 Euro zu erwerben und damit für jedermann erschwinglich (NORASING 2011). Vor dem Häuschen werden Räucherstäbchen, Blumen, Getränke und Speisen an den jeweiligen Geist geopfert. Meist stehen diese Schreine an Häusern (für den *phii huan*, Hausgeist), Reisfeldern (für den *phii naa*, den Geist des Reisfeldes) oder anderen Arbeitsplätzen und repräsentieren durch ihre Nähe zum Lebensfeld der Menschen ihre Bedeutung für das Alltagsleben (siehe Abb. 9 und 10). Opfergaben werden aber auch ohne einen Schrein an besonderen Stellen dargebracht, etwa an Straßen- und Häuserecken oder in Form von Blumenkränzen an Fahrzeugspiegeln.

Größere Opferriten sind Büffelzeremonien wie sie zum Beispiel jeden Juni im *Wat Phou* bei Champasak abgehalten werden. Dabei findet eine zeremonielle Schlachtung von Büffeln zu Gunsten des Dorfgeistes statt, meist jedoch unter strenger Ausschließung von Fremden (NORASING 2011).

In seiner reinen Form wird der Animismus hauptsächlich bei kleineren laotischen Ethnien und Bergvölkern gelebt, wie etwa den *Lao Theung*. Dort besteht die Welt aus guten und bösen Geistern, die es durch Riten und Gebräuche versöhnlich zu stimmen gilt. Andere laotische Minderheiten wie die *Lao Soung* und die *Hmong-Mien* praktizieren den Animismus zusammen mit dem Ahnenkult. In ihrer Vorstellung kehren die Seelen der Vorfahren in die physische Welt zurück und hausen in naher Umgebung zu den Lebenden. Diese Geister beobachten das Leben der nachfolgenden Generationen und können dieses auch beeinflussen. Verehrt werden diese Geister durch den Respekt gegenüber der Natur und durch den Bau von heiligen Plätzen, da man annimmt, dass die Seelen in Gestalt von Bäumen, Steinen und Tieren zurückkehren. Zum Teil findet sich bei einigen laotischen Bergvölkern auch die Vorstellung eines übergeordneten Gottes, was eine Entwicklung hin zum Monotheismus erkennen lässt. Im Allge-

meinen ist in Laos der Glaube sehr stark ausgeprägt, so dass sogar die überwiegend buddhistischen *Lao Loum* vor jeder größeren Entscheidung sich das Wohlwollen der Geister durch kleinere Opfergaben und Gebete sichern.



Abb. 9 (links): Schrein in einem Unterhaltungselektronikgeschäft (RUBY 2011)

Abb. 10 (rechts): Schrein für einen Busgeist, Thailand (RUBY 2011)

In der laotischen Geschichte kam es im 16. Jahrhundert zu einem königlichen Verbot des Geisterglaubens und zur Zerstörung vieler nicht-buddhistischer Kultplätze. Diese, der buddhistischen Toleranz widersprechenden Handlungen, hatten jedoch keinen Erfolg. Die meisten Laoten betrachten den Buddhismus und Animismus nicht als Gegensätze, sondern ergänzen etwa den Buddhismus durch den Animismus. Laotische Beispiele für die Übernahme animistischer Traditionen und Bräuche in den Buddhismus sind das Wasserschütten zu Neujahr (eine Weihwasser-Zeremonie) und diverse Fruchtbarkeitsriten während des Raketenfestes, welches nach der Trockenzeit gefeiert wird. Im Buddhismus wird diese Verbindung „Diamantenes Fahrzeug“ genannt (NORASING 2011).

Exkurs II: Der Buddhismus

Der Buddhismus ist mit annähernd 450 Millionen Gläubigen die viertgrößte Weltreligion. Seine Lehre geht auf den Begründer *Siddhartha Gautama* zurück, der im 6. Jahrhundert in Nordindien lebte. Den Titel „Buddha“, was soviel bedeutet wie „Erwacher“, erhielt dieser erst später. *Siddhartha* lebte wohlbehütet als Sohn einer Fürstenfamilie in einem Palast und wurde in jungen Jahren verheiratet. Im Alter von 29 Jahren war die Neugierde, seinem abgeschotteten Umfeld zu entkommen, so groß geworden, dass er sich entschloss auf Wanderschaft zu gehen. Eine seiner ersten Erkenntnisse war, dass Reichtum und Luxus nicht die Grundlage für ein Leben voller Glück sein können. Auf seiner Reise entdeckte er, dass das Leid in Form von Alter, Krankheit, Tod und Schmerz einen Teil des Lebens ausmacht. Er studierte verschiedene Religionen und Philosophien und verbrachte 6 Jahre in Askese, mit Studium und Meditation. Eines Tages kam ihm während der Meditation unter einem *Bodhi*-Baum die Erleuchtung der „Vier edlen Wahrheiten“ und des „Weges der Mitte.“ Daraus formulierte er Richtlinien zum respektvollen, ethischen und sozialen Handeln („Achtteiliger Pfad“), mit dem letztendlichen Ziel der Erreichung des Nirwana (das Überwinden des körperlichen Daseins und aller Leiden). Dieses höchste Ziel ist im Buddhismus an den „Kreislauf der Wiedergeburten“, also der Inkarnation in verschiedenen Körpern, gebunden. Dabei folgt es dem Prinzip des Karma (das Schicksal der nächsten Existenz wird durch die Taten im jetzigen Leben beeinflusst) (PAYER 1996).

Im Buddhismus existieren die drei Hauptrichtungen des *Theravada*, *Vajrayana* und *Mahayana*. In

Süd- und Südostasien (Sri Lanka, Myanmar, Thailand, Laos und Kambodscha) wird der *Theravada*-Buddhismus praktiziert. Diese Form des Buddhismus basiert in Tradition, Praxis und Lehre auf den ältesten erhaltenen Schriften von Buddha („Lehre der Ordens-Älteren“). Im *Theravada* steht der Befreiungsweg des Einzelnen zum Nirwana aus eigener Kraft im Mittelpunkt, weshalb diese Richtung auch „Kleines Fahrzeug“ bezeichnet wird: nur wenige Gläubige haben die Kraft, auf dem Weg aus dem Kreislauf der Wiedergeburten heraus, den Weg ins Nirwana zu finden. In der *Theravada*-Richtung sind die *Sanghas* relativ unabhängig voneinander organisiert, auch wenn einige Hierarchien existieren (NORASING 2011).

Der ursprüngliche Buddhismus war eher eine Art Lebensphilosophie, erst später kam es zu einem Bedürfnis nach Objekten der Anbetung, wie etwa Schreinen und Buddhastatuen. Eine aktive Ausbreitung des Buddhismus fand ab dem 3. Jahrhundert v. Chr. durch Kaiser *Ashoka* statt. So waren die *Thai-Lao*-Völker bereits vor dem 14. Jahrhundert buddhistisch durch indische Händler beeinflusst. Aber erst mit der Reichsgründung *Lane Xang* (vergleichbar mit dem heutigen laotischen Staatsgebiet) durch *Fa Ngnum* durchdrang der *Theravada*-Buddhismus alle Lebensbereiche und verschmolz zusehends mit animistischen Bräuchen zu seiner typisch laotischen Ausprägung (WULF ET AL. 2011).

Der Buddhismus in Laos nach der Revolution

Auf die laotische Geschichte soll hier nicht im Detail eingegangen werden, da zu diesem Thema bereits während des Seminars zur Exkursion referiert wurde (siehe auch RUBY / DENGLER 2011). Während den Kriegsjahren von 1964 bis 1973 kam es zu einem Propagandakrieg, in dem jede politische Seite versuchte sich mit den Prinzipien des Buddhismus zu rechtfertigen. In den 1970er Jahren dominierte die Laotische Patriotische Front als zunehmend mehr Mönche die Kommunisten unterstützten. Mit der kommunistischen Machtübernahme 1975 kam es zu großen Veränderungen für die *Sanghas*. Die gravierendsten Einschnitte kamen mit der Streichung des Buddhismus als Unterrichtsfach an Schulen und mit dem Verbot von Essensspenden an die Mönche zum Ausdruck. Damit wollte man die Mönche auf die Felder schicken und zur Viehzucht bewegen, was jedoch im direkten Widerspruch zum klösterlichen Gelübde stand. Das Verbot der Essensspende sorgte dafür, dass Gläubige nun kein gutes Karma durch ihre Opfergaben an die Mönche ansammeln konnten und so kam es zu einer starken Unzufriedenheit in der Bevölkerung. Bereits ein Jahr später musste die Regierung das Verbot wieder aufheben und ließ sogar eine zusätzliche Reiseration pro Tag an die Mönche ausgeben (BURKE / VAISUTIS 2008).

Heute sind der Buddhismus und die *Sanghas* dem A.R.A. (Amt für Religiöse Angelegenheiten) unterstellt. So wird dafür gesorgt, dass der Buddhismus in Übereinstimmung mit den marxistischen Prinzipien gelehrt wird. Die Aufgaben des A.R.A. sind unter anderem zu gewährleisten, dass die Ausbildung zum Mönch mit einer politischen Indoktrination durchgeführt wird und alle buddhistischen Texte im politischen Sinne überarbeitet werden. Ab Anfang der 1990er Jahre wurden einige Restriktionen gelockert und so kam es 1992 zum größten Zugeständnis an den Buddhismus, als auf dem Staatswappen statt Hammer und Sichel nun *Wat That Luang* abgebildet wurde. Andere staatliche Liberalisierungen umfassten die Abschaffung des Verbots für auf Thai verfasste buddhistische Texte (zumindest nach der weiterhin bestehenden Zensur) und die Abschaffung der Studienbeschränkung für Mönche (BURKE / VAISUTIS 2008). Leider waren genauere, beziehungsweise überhaupt irgendwelche Informationen zu diesem kritischen Thema nicht von unserem laotischen Führer zu bekommen. Dieser reagierte mit Themenwechseln als Antwort auf die direkt an ihn gestellte Frage, welche Beziehungen heute zwischen Staat und *Sangha* herrschen würden. Dafür war es später möglich eine *Sangha* zu besuchen und mit Mönchen dieses und andere Themen zu besprechen (siehe „Besuch einer *Sangha*“).

Das buddhistische Mönchsleben

Die meisten buddhistischen Laoten streben im Leben weniger nach der Erreichung des Nirwana als nach einer Wiedergeburt in einem „besseren Leben“. So lautet ein laotisches Sprichwort, basierend auf dem Prinzip des Karma: *het bun, dai bun* („Wer Gutes tut, dem wird Gutes widerfahren“). Es ist

selbstverständlich, dass jeder Laote mindestens einmal in seinem Leben für eine begrenzte Zeit als Mönch in einem *Wat* lebt. Eigentlich ist es Tradition jedes Jahr während der *phansaa* (buddhistischen Fastenzeit), die kalendarisch mit der Regenzeit korreliert, den *Wat* zu besuchen. Heute ist jedoch eher die Regel, dass man nur noch ein bis zwei Wochen in einem *Wat* verbringt. Häufig wird diese Mönchszeit während der Schulzeit bis zum Eintritt in das Berufsleben und spätestens vor der Hochzeit absolviert. So sind die meisten Novizen unter 20 Jahre alt. Mit dem Eintritt in das Mönchsleben erwirbt auch die Familie des jungen Mannes Karma-Verdienste und soziales Ansehen (NORASING 2011).

Mönche dürfen kein privates Eigentum besitzen, mit Ausnahme ihrer orangenen Robe (Abb. 11), einer Opferschale um Essen und Opfergaben entgegenzunehmen, einer Strohmatte zum Schlafen und eines Sonnenschirms (Symbol des Buddhismus). Der Alltag beginnt mit dem zeitigen Aufstehen vor Sonnenaufgang und einer ersten Meditation. Dieser folgt der Opfergang durch die Straßen, bei dem die Mönche allerlei Gaben von den Gläubigen erhalten. Hierbei handelt es sich überwiegend um Reis, Gebäck, Süßigkeiten und Zigaretten. In Laos dürfen die Mönche auch Geld entgegen nehmen, was im Buddhismus allgemein eher eine Ausnahme darstellt. Jeder buddhistische Mönch darf nur bis 11 Uhr Vormittags Speisen zu sich nehmen, weshalb der Opfergang in den Morgenstunden stattfindet. Danach widmen sich die Mönche dem Erlernen von buddhistischen Texten, der Meditation und dem Studium von Fremdsprachen und anderen Wissenschaften. In Laos und anderen Ländern ist das Ausüben kunst- und handwerklicher Berufe unter Mönchen selbstverständlich. Auch gehören Lehren zur traditionellen Medizin und diversen Schriften, etwa *Pali* und *Sanskrit*, zur Ausbildung eines Mönches. Das buddhistische Mönchsleben des *Theravada* wird durch die *Patimokkha* bestimmt: 227 Regeln zum persönlichen und gemeinschaftlichen Leben und zum Umgang mit Laien (DACKWEILER 2011).

Frauen können in Laos als *náang sii* (Laiennonne) in weiße Gewänder gehüllt und ebenfalls mit kahlgeschorenen Haaren in die Dienste des Buddhismus treten. Nonnen sind in Laos weniger strengen Regeln unterworfen (nicht aber in anderen buddhistischen Ländern), genießen jedoch nicht so hohes Ansehen in der Gesellschaft wie Mönche und bilden eher eine Ausnahme (Abb. 23).



Abb. 11 (links): Mönche vor der Silberpagode bei Chiang Mai (RUBY 2011).

Abb. 12 (rechts): Schmuckvoll verziertes Eingangsportal eines *Wat* (RUBY 2011)

Buddhistische Architektur und Tempel

Die beiden Hauptstädte Vientiane und Luang Prabang wurde im Laufe der Geschichte mehrmals erobert und zerstört. Das letzte Mal fielen siamesische Truppen in Vientiane 1827 ein und vernichteten fast alle Bauwerke, auch Tempelanlagen. Erst mit Hilfe der französischen Besatzungsmacht und internationaler Hilfe wurden viele Bauwerke wieder aufgebaut und restauriert. Vientiane wird von den Lao-ten auch als „Stadt der 1000 Tempel“ bezeichnet, obwohl sich in der Stadt selber und ihrer Umgebung lediglich 124 Tempel befinden (NORASING 2011).



Abb. 13 (links): Mit Stempelmotiven verzierte Säulen eines *Wats* (RUBY 2011)

Abb. 14 (rechts): Kunsthandwerk: der Lebensbaum im *Wat Xieng Tong, Luang Prabang* (RUBY 2011)

Viele Tempel wurden mit Ziegeln und Stuck errichtet, was auf den siamesischen Einfluss von Ayutthaya zurückzuführen ist. Typisch traditionelle Merkmale sind Dekorationen aus Gold und Silber und Abdrücke von *pork kham* (Stempeln, Abb. 13). Die Tempelanlagen umfassen meist eine *Vihara* (eine gemeinsame Versammlungshalle der Mönche), im Laotischen wird diese auch *Sim* genannt. Sie enthält einen Buddha-Altar und zählt als das heiligste Gebäude eines *Wats*. Die inneren Räume des *Wats* sind oft von einer Galerie oder von Säulen umgeben (WULF ET AL. 2011).



Abb. 15: übereinander gelagerte Dächer des *Wat Xieng Tong, Luang Prabang* (RUBY 2011)

Sehr typisch für die laotische Tempelarchitektur sind die mehrfach übereinander gelagerten und nach unten geschwungenen Dächer (Abb. 15). Die Überlagerung ist immer in einer drei-, fünf- oder siebenfacher Ausführung gestaltet, da ungerade Zahlen in Asien als Glückszahlen gelten. Die Dachspitzen und Giebel sind reichlich mit Stuck und Schnitzereien verziert. Sehr aufwendige Schnitzereien und Verzierungen weisen Türen und die äußeren Vorderwände von Tempeln auf, in denen sich der Haupteingang befindet (Abb. 12 und 17) (WULF ET AL. 2011).

Jeder *Wat* umfasst mindestens einen großen und oft auch mehrere kleinere *That* (laotische Bezeichnung für *Stupa* beziehungsweise thailändisch *Chedi*; pyramidenförmiger Altar als Symbol für Buddha).

That stehen oft auf mächtigen Sockeln, besitzen eine glocken- oder halbkugelförmige Bauweise und ihre Spitze ist meist bekrönt (Abb. 16 und 17). Zu jedem *Wat* gehören natürlich auch ein oder mehrere *Kuti* (einfach gestaltete Wohngebäude für Mönche) (WULF ET AL. 2011).



Abb. 16 (links): ein typischer *That* mit pyramidenförmiger Form auf einem mächtigen Unterbau (RUBY 2011)

Abb. 17 (rechts): Eine durch Holzarbeiten und Farbe verzierte Vorderfront eines *Wats* und ein kleinerer bekrönter *That* (RUBY 2011)

Besuchspunkte des Tages (siehe Abb. 2)

Wat Si Saket

Nordöstlich des Präsidentenpalastes befindet sich *Wat Si Saket*. Dieser *Wat* ist der älteste Tempel in Vientiane, da er als einziger die Zerstörung von 1827 durch die Siamesen überstand und ist somit als ein authentisches Zeugnis laotischer Baukunst früherer Perioden zu betrachten. Der Tempel wurde 1818 von König *Anouvong* gestiftet und als Zeichen eines erstarkenden Nationalbewusstseins unter siamesischer Herrschaft erbaut. Sein Baustil erinnert sehr an den eines siamesischen Tempels und könnte der Grund sein, warum der *Wat* nicht zerstört wurde (WULF ET AL. 2011).

In den Nischen der Innenseite einer umlaufenden Galerie sind über 9168 Buddhafiguren aufgestellt, hinzukommen weitere 120 etwas größere Figuren (Abb. 18), denen allesamt eine vor der Zerstörung schützende Wirkung zugesprochen wird. Die Buddhafiguren stammen aus verschiedenen Epochen und zeigen für ihre jeweilige Zeit typische Merkmale, die sich etwa in der unterschiedlichen Gestaltung von Nasen, Ohren und Mündern äußern (NORASING 2011).

Im *Wat Si Saket* lassen sich gleich mehrere architektonische Besonderheiten finden: Der *Sim* und die Dachkonstruktion wurden im Stil von Ayutthaya erbaut, die umgebende Veranda ist den bangkoker Pagoden nachempfunden, ein Blumenmuster an der Decke ist aufgrund von Renovierungsarbeiten französisch beeinflusst, einige der Buddhafiguren sind im *Khmer*- und *Naga*-Stil gestaltet, das Dach der Bibliothek hat einen burmesischen und der Trommelturm im Hof einen chinesischen Stil. Heute stellt die Tempelanlage ein nationales Kulturerbe dar und die Renovierungskosten werden zum Teil staatlich, zum Teil aber auch durch Mönche oder die internationale Entwicklungszusammenarbeit erbracht (NORASING 2011).

Wat Ho Phra Keo

Der *Wat* befindet sich südöstlich von *Wat Si Saket*, also östlich des Präsidentenpalastes. Da der *Wat* sich ursprünglich auf dem Gelände des Palastes befand, trägt er auch die Bezeichnung *Ho* (Saal/Palast, NORASING 2011). Der *Wat* wurde im 16. Jahrhundert für den *Phra Keo* (Smaragd-Buddha) erbaut und ist heute kein aktiver *Wat* mehr, da er zum Museum der nationalen Kunstschatze umfunktioniert wurde. 1779 und 1827 wurde der *Wat* durch die Siamesen zerstört und erst 1936 begannen die Aufräumarbeiten. 1942 kam es dann zu einer Neuerrichtung des Tempels im Vientiane-Stil, was an einem hohen Unterbau, der Galerie und einer hohen Säulenhalle zu sehen ist. Ausgestellt werden mehrere Buddhafiguren (Abb. 19), Steintafeln, Holzschnitzereien und eine Nachbildung des Smaragd-Buddha (WULF ET AL. 2011).

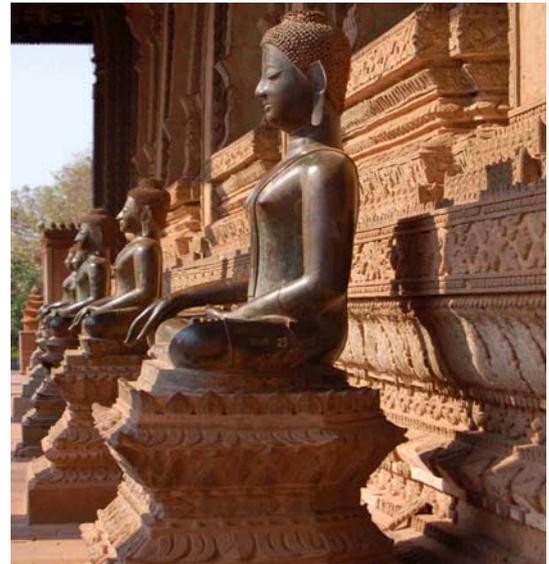


Abb. 18 (links): Buddhastatuen in *Wat Si Saket*, Vientiane (RUBY 2011)

Abb. 19 (rechts): *Wat Ho Phra Keo*, Vientiane (RUBY 2011)

Wat That Luang

Im Nordosten Vientianes befindet sich das Wahrzeichen von Laos, der *Wat That Luang* (Abb. 20). Der *Wat* schmückt seit 1991 das Staatswappen des Landes, ist Wahrzeichen der Hauptstadt und gilt als Nationalheiligtum. Der Schrein soll ein Stück von Buddhas Brustbein beherbergen, jedoch gibt es für diese Legende keinen Beweis (NORASING 2011). Als der indische Kaiser *Ashoka* den Buddhismus verbreiten ließ (ab 242 v. Chr.), sollte in Vientiane an dieser Stelle ein buddhistisches Heiligtum entstehen. Indische Missionare bauten hier einen ersten Schrein und eine Steinsäule. Später zur Zeit des *Khmer*-Reiches (6. bis 12. Jahrhundert) wurde an diesem Heiligtum im hinduistischen und *Khmer*-Stil weitergebaut. Der laotische König *Sai Settbathirath I.* veranlasste 1566 den Bau *That Luangs* als *Chedi*. Von ihm zeugt noch heute eine Bronzefigur am Westtor. 1563, also kurz vor dem Bau, wurde die Hauptstadt von Luang Prabang nach Vientiane verlegt. Auch wenn die alte Hauptstadt bis heute das buddhistische Zentrum des Landes bildet, stellt *That Luang* ein unvergleichliches religiöses Symbol für alle Laoten dar (BURKE / VAISUTIS 2008). Auch dieser Tempel wurde mehrfach zerstört und später während der französischen Kolonialzeit wieder aufgebaut. Die *Stupa* ist ein Ausdruck typischer laotischer Kunst- und Architekturtradition. Das quadratisch angeordnete Monument ist von einer geschlossenen Galerie umgeben, die 85 x 85 Meter misst und in der mehrere Steinstatuen im *Khmer*- und *Lao*-Stil aufgestellt sind. Zu jeder Himmelsrichtung ist je ein Tor eingelassen, welches zu je einem *Wat* führen sollte. Von diesen *Wats* sind heute jedoch nur noch zwei erhalten (im Süden und Norden). Die *Stupa* ist auf drei kleiner werdenden Sockeln errichtet, von denen der unterste 68 x 69 Meter groß ist und an dessen vier Aufgängen sich kleinere Kapellen befinden. Auf der obersten Stufe sind 30 kleinere *Stupas* platziert, die die 30 Stufen des Weges der Erleuchtung repräsentieren (NORASING 2011). Die eigentliche, heute

ganz mit goldener Farbe bemalte, *Stupa* ist 30 Meter hoch und war ursprünglich mit Blattgold bedeckt (Abb. 20; WULF ET AL. 2011).

Putaxai

Das *Putaxai* (Siegstor, Abb. 21) bildet das nördliche Ende der Lane Xang Avenue, die vom Präsidentenpalast wegführt. Dieses Denkmal stellt eine Nachahmung des Pariser Triumphbogens dar, welches indische, laotische sowie europäische Stile aufgreift. Errichtet wurde der Bogen 1950 um den im Indochinakrieg gefallenen Soldaten zu gedenken (WULF ET AL. 2011).



Abb. 20 (links): *Wat That Luang* im Hintergrund, Vordergrund *Fa Ngum*-Statue (RUBY 2011)

Abb. 21 (rechts): *Putaxai* in Vientiane (RUBY 2011)

Besuch einer Sangha

Das Treffen fand in einer Gebetshalle eines größeren *Wats* in Vientiane statt, in der alle Exkursionsteilnehmer, den buddhistischen Regeln entsprechend, ohne Schuhe vor den Mönchen auf dem Boden Platz nahmen. Die Mönche selber saßen etwas erhöht auf einem Sockel, so dass sich ihre Köpfe über denen der Besucher befanden. Hauptgesprächspartner war ein etwa Ende 20-jähriger Mönch, der mit einem ausgezeichneten Englisch und erstaunlich offen alle Fragen beantwortete. Im Folgenden nun einige Informationen aus dem Gespräch mit den Mönchen. Zum Teil wird sich auf das Gespräch auch im Kapitel „Das buddhistische Mönchsleben“ berufen.

Das Mönchsleben ist mehr als nur beten und meditieren, viel mehr ein Studium der Literatur, der Fremdsprachen und Wissenschaften. Vor allem Fremdsprachen werden gerne erlernt, so ist es nicht verwunderlich, dass fast jeder Mönch Englisch spricht und neugierig und offen für Gespräche ist. Die Mönche genießen eine sehr hohe gesellschaftliche Anerkennung, was nicht unbedingt nur auf Traditionen zurückzuführen ist, wie zum Beispiel, dass während des Opferganges sich der Kopf des Spendenden immer unter dem des Mönchs befinden muss und kein direktes Ansehen in die Augen stattfinden sollte. Auch der Opfergang wird nicht als eine Art Betteln betrachtet, sondern als ein Geschenk von den Mönchen für den einfachen Buddhisten, der dadurch die Chance erhält etwas Gutes zu tun. So ist der Spendende dankbar dafür, dass seine Gaben angenommen werden. Zudem stellen die *Wats* eine Art soziales Auffangbecken dar, da hier jeder aufgenommen wird und so etwa einer möglichen Obdachlosigkeit enttrinnen kann. Die hohe gesellschaftliche Position der Mönche ist natürlich auch durch ihren intensiven Kontakt zur Bevölkerung zurückzuführen. So besuchen die Gläubigen den *Wat* nicht nur an besonderen Tagen (Feiertage, Voll- und Halbmondtag), sondern oft sogar täglich um zu beten oder um Rat zu bitten, z.B. bei sozialen oder familiären Anliegen.

Wie bereits erwähnt, gelten die Jahre von 1975 bis 1990 als die schwierigste Zeit für den Buddhismus in

Laos und auch heute sind die Konflikte zwischen der Religion und dem vergangenen und aktuellen politischen Regime noch immer präsent. Dennoch macht sich langsam eine Entspannung zwischen den Kontrahenten breit, nicht zuletzt durch eine Politik mit zunehmend buddhistischen Gesten. Hier stellt sich aber die Frage, inwieweit öffentliche Zugeständnisse einzelner Politiker an den Buddhismus als ernstgemeintes Anliegen oder nur als Profilieren zu verstehen sind. Schließlich darf der Buddhismus immer noch nicht als selbstständiges Fach an öffentlichen Schulen unterrichtet werden. Mönche bieten aber inzwischen ihre Dienste in Schulen an, zumal sie oft eine bessere Ausbildung in diversen Fächern aufweisen können als manche Lehrkraft. Mönche dürfen auch wieder an buddhistischen Universitäten studieren, etwa am „*Sangha College*“ in Vientiane oder im Ausland.

Vergleicht man nun die finanzielle Lage der *Sangha* aus Laos mit der aus Thailand, fällt sofort auf, dass in Thailand überall neue Tempel gebaut werden und alle vorhandenen in sehr gepflegtem Zustand anzutreffen sind. Dies ist vor allem auf die unterschiedliche finanzielle Lage der Länder und der Glaubensgemeinschaft zurückzuführen. Während in Thailand ein größeres Spendenpotenzial anzutreffen ist und sogar einige Tempel von Privatpersonen erbaut werden, ist die Lage in Laos eine schlichtere. Hier kann die *Sangha* nur auf einen geringeren Spendenumfang zurückgreifen, so dass zum Beispiel viele Instandhaltungs- und Renovierungsarbeiten sowie der Bau von neuen Gebäuden und *Wats* von den Mönchen selber und von Freiwilligen durchgeführt werden. Trotz der schwierigen finanziellen und politischen Lage, in der sich die *Sangha* befindet (z.B. anhaltende Beschränkungen bei der Ausübung bestimmter Aufgaben), zeigt sich eine optimistische Haltung bei der Mönchsgemeinschaft. Man ist sich des eigenen Potenzials (z.B. der guten Ausbildung der Mönche, des gesellschaftlichen Einflusses und Ansehens sowie der Größe der Glaubensgemeinschaft) bewusst und äußert offen den Wunsch, neue Ziele in Angriff zu nehmen (z.B. die Durchsetzung des Buddhismus als offizielles Unterrichtsfach oder die Renovierung alter und der Bau neuer *Wats*).



Abb. 22 (links): Mönche beim Gebet (RUBY 2011)

Abb. 23 (rechts): Seltenes Bild, buddhistische Nonnen (RUBY 2011)

Schlusswort

Auch wenn die überwiegenden Glaubensgemeinschaften in Laos dem gegenwärtigen politischen Regime nicht so recht ins Bild passen, sind der Buddhismus und der Animismus aufgrund der jahrhundertelangen Verankerung in der laotischen Gesellschaft fester Bestandteil der Kultur. Die laotische Verfassung sichert zwar durch §30 die „Toleranz aller Religionen“ zu, entkräftet dieses Versprechen jedoch durch §9, in dem es heißt, dass „Handlungen, die auf Spaltung der Religion und des Volkes zielen, [...] untersagt“ sind. Letztendlich gewährleistet diese Einschränkung eine Vorherrschaft des Buddhismus, dem immerhin 90% der Tiefland-Laoten, die auch die politische Macht inne haben, angehören. Das sozialistische System durchdringt den Alltag der Laoten und nimmt spürbar Einfluss auf diese, wie etwa

bei dem lokalen Führer, der sich nicht zum Verhältnis zwischen Staat und Religion äußern konnte. Im Gespräch mit den Mönchen der *Sangha* war jedoch ein offenerer und kritischer, wenn auch vorsichtiger, Unterton bezüglich dieses Verhältnisses zu spüren.

Letztendlich sind jegliche Versuche in der laotischen Geschichte, den Buddhismus und den Animismus zu unterdrücken, gescheitert. Die Religionsfrage ist einfach zu wichtig für das soziale und kulturelle Leben, was sich etwa in Form eines sozialen Auffangbeckens vor der Obdachlosigkeit durch die *Wats* ausdrückt. Trotz vieler gesetzlicher Einschränkungen wird die religiöse Ausübung eher locker gehandhabt. Auch wenn es Mönchen verboten ist die Geisterverehrung zu praktizieren oder zu fördern, wurden während der Exkursion andere Beobachtungen gemacht. Hier und da lassen sich an einigen Stellen eines *Wat*, etwa der Umrandungsmauer, Geisterhäuschen entdecken (Abb. 24).

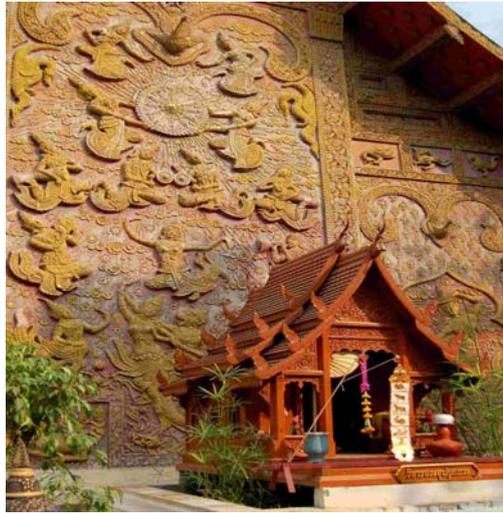


Abb. 24: Geisterhäuschen an der Vorderfront eines *Wats* (RUBY 2011).

Literaturverzeichnis

- ASEM (2009): Asem Ministerial Conference on Energy Security. Im Internet: http://www.eeas.europa.eu/energy/events/asem_energy_2009/docs/lao_en.pdf (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- ATBU: (Association of Theravāda Buddhist Universities) (2011): Higher Buddhist education in Laos – The academic activities of the two *Sangha* Colleges. Im Internet: <http://atbu.org/node/28> (letzter Zugriff: 23/04/2011).
- BRÜSSELER, R. (2010): Laos Wirtschaftshandbuch Asien-Pazifik 2010/2011 (OAV Hrsg.).
- BUDDHISMUS IN DEUTSCHLAND (2011): Das buddhistische Online-Netzwerk der Deutschen Buddhistischen Union. Im Internet: <http://www.dharma.de> (letzter Zugriff: 12/04/2011).
- BUDDHISTISCHER DACHVERBAND DIAMANTWEG E.V. (2011): Internetpräsenz. Im Internet: <http://www.buddhismus.de/> (letzter Zugriff: 15/04/2011).
- BURKE A. / VAISUTIS J. (2008): Lonely Planet - Laos. Deutsche Ausgabe, 1. Auflage.
- CAP (2007): Rural Electrification Situation in Lao PDR. Department of Electricity, Ministry of Energy and Mines LAO PDR. Im Internet: <http://www.cap-redeo.com/upload/FI308.pdf> (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- CHRONIKEN ASIENS (2011): Laos. Im Internet: http://www.chroniken-asien.de/ch_laos.htm (letzter Zugriff: 12/04/2011).
- DACKWEILER, W. (2011): SONGKRAN Bergheim – Buddhistische Ordensregeln. Im Internet: http://www.songkrangmxhome.de/tl/M.oe.nchsregeln_-Ordensregeln.htm (letzter Zugriff:

23/04/2011).

- HIRSCHLE, A. (2010): Lieferchancen bei Aufbau eines Leitungsnetzes. Im Internet: <http://www.dr-klippe.com/laos-hydropowerr.html?&type=98> (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- IMAGESHACK MEDIA HOSTING COMPANY (2011). Zentrum Vientianes. Im Internet: <http://img10.imageshack.us/img10/3007/vtemap.jpg> (letzter Zugriff: 30/04/2011).
- INVENT (INTERNATIONALE WEITERBILDUNG UND ENTWICKLUNG GMBH) (2011): Laos, Gesellschaft, Kultur und Religion. Im Internet: <http://liportal.inwent.org/laos/gesellschaft.html> (letzter Zugriff: 17/04/2011).
- JUTH PAKAI (2006): Perspectives on Lao development – Minority education, Buddhism and development, dams and gender, and local residents on tourism. UNDP Vientiane Lao PDR, New Trough Issue 7. Im Internet: <http://www.undplao.org/newsroom/juthpakai.php> (letzter Zugriff: 14/04/2011).
- KYOPHILVONG, P. (2009): Mining Sector in Laos. In: UCHIKAWA, S. (Hrsg.): Major Industries and Business Chance in CLMV Countries. BRC Research Report, Nr. 2. S. 69-100.
- MINDECO (2006): Sector plan for sustainable development of the mining sector in Lao PDR. Im Internet: <http://www.ecfa.or.jp/english/pdf/mindco.pdf> (letzter Zugriff: 15.02.2011).
- NORASING, D. (2011): Vorträge und Gespräche mit/von Herrn Norasing vom 1.3.2011 bis 5.3.2011.
- PAYER, A. (1996): Einführung in den Theravâdabuddhismus der Gegenwart. Im Internet: <http://www.payer.de/theravgegenw/therav01.htm> (letzter Zugriff: 17/04/2011).
- PHOLSENA, S. (2004): Lao hydroypower potential and policy in the GMS context. Im Internet: http://www.un.org/esa/sustdev/sdissues/energy/op/hydro_phonekeoLaoPDR.pdf (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- PHOMSOUPHA, X. (2009): Hydropower Development Plans and Progress in Lao PDR. In: Hydro Nepal, Nr. 4, S. 15-17.
- POWERING (2009): Department of Energy Promotion and Development (EPD). Im Internet: http://http://www.poweringprogress.org/index.php?option=com_phocagallery&view=categories&Itemid=137 (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- REHBEIN, B. (2009): Religion und Globalisierung in Laos. In: Journal of Current Southeast Asian Affairs, 28 (1), S. 9-29.
- ROSSBEAT, N. (2008): Extract from Buddhism: A History. Von buddhist studies: Buddha Dharma Education Association & BuddhaNet. Im Internet: <http://www.buddhanet.net/e-learning/buddhistworld/laos-txt.htm> (letzter Zugriff: 19/04/2011).
- RUBY, C. / DENGLER, C. (2011): Ethnische Diversität und Nationbildungsprozess in Laos. Hausarbeit zum Seminar Sozialwissenschaften: Ethnische Minderheiten, Regionalismus und Ethnonationalismus. Humboldt Universität zu Berlin.
- THAI APPLE (2011): Religion in Thailand - Theravada Buddhismus und Geisterglaube. Im Internet: <http://thailand.atSPACE.com/religion.html> (letzter Zugriff: 23/04/2011).
- THEUAMBOUNMY, H. (2005): Country Paper Rural Energy Development and Utilization. Im Internet: http://www.unescap.org/esd/Energy-Security-and-Water-Resources/energy/policy_and_planning/community/documents/Country%20paper%20Lao%20PDR.pdf (letzter Zugriff: 28/04/2011).
- TYE, T. (2011): Asia Explorers Budget Travel Guides. Im Internet: <http://www.asiaexplorers.com/laos/hophrakeo.htm> (letzter Zugriff: 09/04/2011).

- VORREITER, A. (2007): Markpotentiale für erneuerbare Energien in Südostasien, Teil 1: Laos – Energiesituation und Photovoltaik. In: Energie für Asien Sonnenenergie September-Oktober 2007. Im Internet: http://www.energie-ist-entwicklung.de/download/la_SE-05-2007-Artikel.pdf (letzter Zugriff 28.04.2011).
- WORLD WILDLIFE FUND (2010): Widerstand gegen Mega-Staudämme. Im Internet: http://www.wwf.de/presse/details/news/widerstand_gegen_mega_staudaemme/ (letzter Zugriff 28.04.2011).
- WORLD BANK (2009): Lao PDR and Energy. Im Internet: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/EASTASIAPACIFICEXT/LAOPRDEXTN/0,,contentMDK:20507043~menuPK:293714~pagePK:1497618~piPK:217854~theSitePK:293684,00.html> (letzter Zugriff 28.04.2011).
- WULF, A., BERGMANN, J. und SCHWARZ, B.(2011): Kambodscha – Laos. Nelles Verlag, München.

6. März 2011

Vientiane – eine Primatstadt?

SABRINA ROEDERER / MARIA CATERINA VELTE



Abb. 1 (oben): Vientiane und Umgebung (WORLD MAPPING PROJECT LAOS 2009)

Abb. 2 (unten): Vientiane, Zentrum (WORLD MAPPING PROJECT LAOS 2009)

Besuchspunkte:

- *Patuxai*
- Lane Xang Avenue
- *Don Chan Palace Hotel*
- *Thai-Lao-Friendship Bridge*
- *Xiengkuane Buddha Park*
- *Pha That Luang*
- *Statue Sethathirat*
- *Parade Ground* und *National Assembly*
- *Talat Sao* Morgenmarkt/ Shopping Mall

Einleitung

Im Rahmen der Hauptexkursion nach Thailand und Laos wurde als letzte Station die laotische Hauptstadt Vientiane besucht. Erster Besuchspunkt war das sich am Ende der Lane Xang Avenue befindende Siegesdenkmal *Patuxai* (siehe Exkurs II; Abb. 5). Von der Mekong Promenade aus war das *Don Chan Palace Hotel* zu sehen (Abb. 12) und auf dem Weg zum *Xiengkhuane Buddha Park* (siehe Exkurs IV; Abb. 8) befand sich am Stadtrand der industrielle Wachstumskorridor nahe der *Thai-Lao-Friendshipbridge* (Abb. 10). Außerdem wurde das Wahrzeichen der Stadt und des Landes *Pha That Luang* (siehe Exkurs I; Abb. 4) und die sich davor befindliche Statue des Königs *Sethathirat* (siehe Exkurs III; Abb. 7) besichtigt. Nördlich davon befindet sich das *National Assembly* und hier konnte man eine Vorstellung von der Größe des davor gelegenen *Parade Ground* (Aufmarschplatzes) bekommen. Zuletzt wurde der traditionelle, sich aktuell aber im Umbau befindende *Talat Sao* Morgenmarkt (Abb. 13) besichtigt.

Im Gegensatz zur thailändischen Metropole Bangkok wirkt Vientiane kleinstädtisch und ruhig, im Vergleich zu den vorher besuchten Städten und ländlichen Regionen in Laos wiederum modern und sogar ein wenig kosmopolitisch; gleichzeitig ist der sozialistische Einfluss der Politik deutlich zu spüren. Es stellte sich die Frage nach der Entwicklung der Stadtgeographie Vientianes, der heutigen Bedeutung für das gesamte Land und, ob die Stadt darüber hinaus als Primatstadt bezeichnet werden kann.

Im Folgenden sollen diese Fragen näher diskutiert und abschließend beantwortet werden. Bevor aber die Ergebnisse der Reisebeobachtungen sowie ausgewählter Literatur zusammen getragen werden, sollen zunächst einige theoretische Grundlagen als Einstieg in die Thematik dienen. Wie bei KULKE (2009) zusammengefasst, entwickelten schon Anfang des vergangenen Jahrhunderts verschiedene Theoretiker eine so genannte Rang-Größenverteilung. Diese belegt einen Zusammenhang zwischen dem Entwicklungsstand eines Landes und der Größenverteilung der Städte innerhalb des nationalen Städtesystems. Eine Optimalverteilung liegt dann vor, wenn die Einwohnerzahl jeder Stadt (P_r) multipliziert mit ihrem Rangplatz R der Einwohnerzahl der größten Stadt P_1 entspricht (also $P_r * R = P_1$). Darüber hinaus wurde festgestellt, dass gering entwickelte Volkswirtschaften von vielen städtischen Siedlungen mit ähnlich geringer Einwohnerzahl geprägt sind. Mit zunehmender wirtschaftlicher Entwicklung verändert sich diese gleichmäßige Verteilung und es bildet sich eine das Städtesystem demographisch deutlich dominierende Stadt heraus. In Abbildung 3 ist die Rang-Größenverteilung für das laotische Städtesystem abgebildet. Zwar hat das Land mit insgesamt 6,1 Mio. Einwohnern (Stand 2010; LAO STATISTIC BUREAU 2011) eine vergleichsweise kleine Bevölkerungszahl und somit auch eine kleine Einwohnerzahl in den Städten, nichtsdestotrotz kann aber die eben beschriebene Entwicklung veranschaulicht werden: Vientiane ist mit knapp 700.000 Einwohnern (LAO STATISTIC BUREAU 2005) um ein Vielfaches größer als die nächst kleinere Stadt (Pakse) und kann innerhalb des nationalen Siedlungssystems als Primatstadt bezeichnet werden.

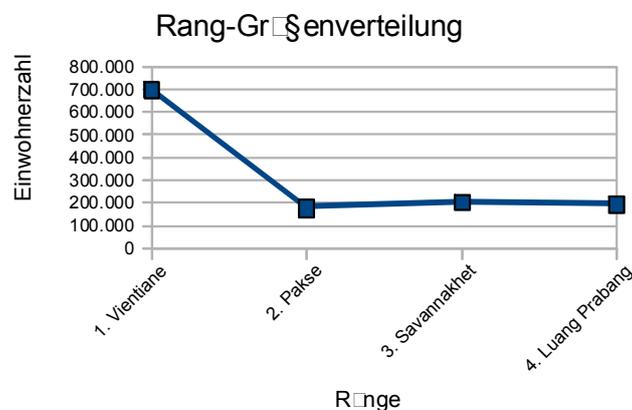


Abb. 3: Rang-Größenverteilung der vier größten laotischen Städte (eigene Darstellung nach LAO STATISTIC BUREAU 2005)

Diese Betrachtungsweise ist allerdings rein quantitativ, lässt sie doch offen, was für eine funktionale Bedeutung die Stadt für das Land innehat. In der Regel ist eine Konzentration aller wichtigen politischen Entscheidungsebenen, hochrangiger Bildungseinrichtungen, Unternehmenszentralen und der modernen Industrie- und Dienstleistungsbetriebe eine weitere Bedingung für eine Primatstadt. Diese sowohl demographische als auch funktionale Dominanz (Primacy) verleiht einer Stadt erst ihre herausragende Bedeutung im Vergleich zum übrigen nationalen Wirtschaftssystem. In einer sich zunehmend vernetzenden Weltwirtschaft spielt auch die so genannte Gateway-Funktion eine wichtige Rolle. Dabei geht es um die verkehrsgeographische Erschließung, bzw. Erreichbarkeit, sowohl in einem nationalen als auch regionalen und internationalen Kontext (KULKE 2009). Nachdem also rein quantitativ eine herausragende Stellung der Stadt festgestellt werden konnte, stellt sich nun die Frage nach der funktionalen Primacy und Gateway-Funktion Vientianes. Zur Beantwortung werden nachfolgend die historisch gewachsene Stellung sowie aktuelle Ansätze einer bewussten räumlichen Planungspolitik näher beleuchtet.

Allgemeines und Geschichte der Stadt

Vientiane befindet sich in einer Beckenlage am nordöstlichen Ufer eines nordwest-südöstlich verlaufenden 12 km langen Mäanders des Mekongs. Dieses Gebiet zeichnet sich im Gegensatz zum umliegenden Land durch besonders fruchtbare Böden aus, weshalb es in der Vergangenheit bevorzugt besiedelt wurde und so schnell eine größere Stadt entstand. Die Stadt war und ist zum Teil heute noch durch den Nassreisfeldbau, den buddhistischen Glauben und unterschiedliche Einflüsse der Vergangenheit geprägt: Phasen der Eroberung, Blüte, Stagnation und Zerstörung wechselten sich immer wieder ab. Aus diesem Grund konnte Vientiane im Gegensatz zu anderen Metropolen der Region keine kontinuierliche Entwicklung vollziehen. Erste Erwähnungen der Stadt reichen bis ins 8. Jahrhundert zurück; spätestens im 12. Jahrhundert stieg Vientiane zu einer wichtigen Metropole im Angkor-Reich unter König *Jayavarman VII* (reg. 1181- ca. 1220) auf, und wurde das politische, wirtschaftliche sowie kulturelle Zentrum der Region (PETRICH 2008). Die Stadt entwickelte sich aus dem Zusammenschluss von ehemals einzelnen Dörfern, welche am besagten Ufer entstanden. Dies ist auch heute noch gut zu erkennen, da das Stadtbild Vientianes durch viele Klosteranlagen geprägt ist. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass das Herzstück fast jeden laotischen Dorfes ein *Vat* (Kloster) ist. Dieses Gebiet bildet auch heute noch den Kern der Altstadt. Die *Vats* sind für das Alltagsleben der Menschen wichtige Orte und haben nicht nur eine spirituelle Funktion, wie REUBER (2000) feststellt. Vientiane wuchs in dieser Zeit zu einer der am dichtesten besiedelten Regionen des Landes heran. Eine weitere Blütezeit erlebte die Stadt, als König *Setthathirat* (reg. 1548-1571) an die Macht kam. In seiner Herrschaftszeit wurde der Regierungssitz 1560 aus strategischen Gründen von Luang Prabang nach Vientiane verlegt (PETRICH 2008). Aufgrund der weiteren Entfernung von der Landesgrenze war die Stadt besser vor den burmesischen Feinden geschützt. Zudem war der Mekong schon damals schwer schiffbar und erschwerte daher einen potentiellen Angriff. Durch die landwirtschaftliche Gunstlage war darüber hinaus eine gute Versorgung der Bevölkerung möglich. Die Ära um König *Setthathirat* war durch militärische Konflikte und Unruhen gekennzeichnet (TAPPE 2008). Trotzdem wurden während seiner Herrschaft viele Sakralbauten errichtet und die Stadt gewann weiterhin an Bedeutung. So entstand durch König *Setthathirat* auch das Wahrzeichen des Landes: die *Pha That Luang* (Exkurs I; Abb. 4).

Nach seiner Regierungszeit übernahmen die Burmesen die Oberherrschaft über das gesamte Land. Erst 70 Jahre später erlangte Laos unter der Herrschaft von *Sourigna Vongsa* (reg. 1638-1695) wieder eine „Phase innen- und außenpolitischer Stabilität“ (LOOSE 2010, S. 102). In dieser Zeit erlebte Vientiane eine Blütezeit im Bereich der Kunst, Kultur, Wirtschaft und des Handwerks und wurde darüber hinaus zu einem bedeutenden Zentrum des Buddhismus (LOOSE 2010). Die Stadt soll in dieser Zeit „ein Magnet für Musikanten, Tänzer und Komödianten gewesen sein. (...) Doch zeigte sich im 17. Jahrhundert, dem Zeitalter eines rapide zunehmenden Welthandels, ein fataler Nachteil des Königreichs: Es besaß keinen Zugang zum Meer und war von seinen Nachbarländern abhängig, die durch Zölle den Austausch von Gütern erschwerten“ (PETRICH 2008, S. 352). Es handelte sich also schon damals um einen großen Nachteil, ein so genanntes landlocked country zu sein.

Exkurs I: *Pha That Luang*



Abb. 4: *Pha That Luang* (ROEDERER 2011)

Die *Stupa Pha That Luang* ist das Nationalsymbol und bedeutendste religiöse Monument von Laos. Sie ist golden, schlicht und steht für den Buddhismus sowie die Souveränität des Landes. 1566 wurde sie durch König *Setthathirat* erbaut und erstmalig Anfang des 20. Jahrhunderts und später 1930 durch die französische Kolonialregierung rekonstruiert. Buddha selbst soll den Ort besucht und den Bau dieses Reliquienschreins vorhergesagt haben (LOOSE 2010). Die *Stupa* wurde einst von vier *Vats* umgeben. Hiervon stehen heute nur noch zwei. *Vat That Luang Tai* im Süden und *Vat That Luang Neua* im Norden. Die Anlage besteht aus drei Ebenen sowie einem Wandelgang; die *Stupa* ist mit vielen religiösen Verzierungen und floralen Motiven geschmückt. Sie ist eines der schönsten Beispiele laotischer Architektur. Auf dem Vorplatz der *Stupa* ist eine Statue von König *Setthathirat* aufgestellt (PETRICH 2008).

Durch den Tod von König *Sourigna Vongsa* und infolge von Erbschaftsstreitigkeiten wurde das Reich in die drei Königreiche Vientiane, Luang Prabang und Champasak geteilt. Vientiane war hierbei Hauptstadt des gleichnamigen Reiches. Die kleineren Königreiche wurden immer wieder Spielball der angrenzenden Großmächte und es kam immer wieder zu Invasionen Birmas, Siams und Annams (PETRICH 2008). König *Annouvong* (reg. 1804-1828) versuchte die Souveränität seines Reiches wiederherzustellen und strebte nach der Unabhängigkeit seines Landes. Hierbei wurde Vientiane im Jahre 1828 „dem Erdboden gleich gemacht, ein Großteil der Bevölkerung verschleppt und der König in einem Käfig in Bangkok ausgestellt“ (LOOSE 2010, S. 137). Bei der Zerstörung der Stadt wurden viele Kulturgüter aus Vientiane entfernt und nach Thailand gebracht. Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts dehnte Siam seine Herrschaft deutlich aus und die Hauptstadtfunktion fiel wieder an Luang Prabang zurück. All diese Ereignisse trafen die Stadt so stark, dass sie sich „von dieser Zerstörung und dem Bruch in der politischen und ökonomischen Stellung nie wieder völlig erholt hat“ (REUBER 2000, S. 142).

Die nächste bedeutende Phase in der Stadtentwicklung war die Kolonialzeit unter französischer Herrschaft von 1893 bis 1954. Diese hegten schon seit längerem ein Interesse an Laos, da das Land als rohstoffreich galt (LOOSE 2010). Des Weiteren erhofften sie sich durch die strategische Lage eine Hintertür zum chinesischen Markt zu öffnen, da Laos im Norden direkt an China angrenzt. Die Franzosen fanden Vientiane in einem schlechten Zustand vor. Die Stadt war „ein Schatten seiner selbst – überwuchert, verfallen“ (LOOSE 2010, S. 137). Dennoch machten die Franzosen im Jahre 1900 Vientiane zum Verwaltungssitz der neuen Kolonie. In diesem Zusammenhang bauten sie Straßen, Villen und Regierungsgebäude und gaben Vientiane das französische Gesicht, das einige Straßenzüge noch heute besitzen. Bis heute stadtgeographisch markant ist das für den Kolonialstil typische Schachbrettmuster der Straßen, in dem das neue Zentrum der Stadt angelegt wurde (siehe Abb. 2). Mittelpunkt dieses neuen Zentrums bildet der *Nam Phou* Platz. Auch eine Reihe religiöser Stätten wurde saniert, darunter der *Ho Phra Keo*, *Vat Sisaket* und der *That Luang* (LOOSE 2010). Diese Arbeiten wurden von der *École française d'Extrême Orient* im Auftrag der französischen Kolonialregierung durchgeführt. Ansonsten verkümmerte das Land in der Zeit der französischen Kolonialisierung, da die Erschließung zu hohe Kosten verursachte. Das Binnenland Laos rückte „in den Schatten der damaligen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung“ (REUBER 2000, S. 146) und war nur noch ein regionaler Handelsplatz und Binnenha-

fen am mittleren Mekong. Vientiane entwickelte sich in der Zeit zu einer kleineren, „laotisch geprägten Regionalstadt mit einigen französischen Akzenten“ (ebd.). Das Bild der Stadt wandelte sich vor allem dadurch, dass die Kolonialregierung wichtige Prestige- und Regierungsobjekte baute. Noch heute sind Spuren dieser Zeit sichtbar. Vor allem um den Platz *Nam Phou*, wo man auch heute noch die zweistöckigen Häuser findet, die an diese Zeit erinnern.

In der Zeit nach dem 2. Weltkrieg wurde Laos im Kampf gegen den Kommunismus zum ersten Mal zu einem geopolitisch interessanten Standort. In Vientiane hielten sich zu dieser Zeit diverse Geheimdienste, Journalisten und die US-amerikanische Luftwaffe auf; hier waren „immer wieder informelle

Kontakte und Gespräche zwischen den verfeindeten Kriegsparteien und ideologischen Blöcken möglich“ (REUBER 2000, S. 147) Aus diesem Grund leisteten die USA Zahlungen von ca. 480 Mio. US-Dollar als Wirtschafts- und Militärhilfe an Laos (BERTELSMANNSTIFTUNG 2003). Dies führte dazu, dass es sowohl zu einem Wachstum in der Stadt kam als auch zu einem verstärkten unkontrollierten Häuserbau rund um den *Nam Phou* Platz. 1960 begannen auch die Bauarbeiten für den *Patuxai* (Exkurs II; Abb. 5) (NORASING 2011).



Abb. 5 (links): *Patuxai* (ROEDERER 2011)

Abb. 6 (rechts): Chinesisch-laotische Freundschaftsbekundung (ROEDERER 2011)

Exkurs II: *Patuxai*

Bei dem *Patuxai* (Siegstor) handelt es sich um ein Monument der neueren Geschichte. Es steht, wie eine asiatische Version des Triumphbogens, mitten in einem Kreisverkehr, umgeben von einem begrün-ten Platz am nordöstlichen Ende der Lane Xang Avenue.

Der Bau des Monuments wurde in den 1950er Jahren begonnen und Ende der 1960er Jahre beendet (NORASING 2011). Zur Fertigstellung des Monuments wurde auch Beton genutzt, der von den USA zum Ausbau des Flughafens gespendet wurde. Es sollte an die Soldaten erinnern, die in den Kriegen der Unabhängigkeit gefallen waren. Seit 1975 blieb das Monument für 20 Jahre namenlos und wurde als *Anousavali* (Denkmal) bekannt. 1995, zum 20. Jahrestag der Machtergreifung durch die sozialistische Partei, erhielt es seinen heutigen Namen *Patuxai* und eine Widmung für die „Helden des 23. August 1975“, den Tag der Machtübernahme in Vientiane. Der Monumentalbau ist bis heute unvollendet. Im Jahr 2004 wurde der Park um das *Patuxai* mit Hilfe der chinesischen Regierung als Freundschaftsdienst neu gestaltet. Hierauf weist auch eine Tafel am Monument hin (Abb. 6) (NORASING 2011).

Im Jahre 1975 übernahm die kommunistische Partei *Pathet Lao* die Macht in Land und rief am 2. Dezember des Jahres die Demokratische Volksrepublik Laos aus. Vientiane wurde nun Hauptstadt der neuen Volksrepublik und erhielt, nach REUBER (2000), den zentralörtlichen und politischen Status einer Primatstadt. Dies machte sich auch städtebaulich bemerkbar. Die neuen Machthaber begannen die Stadt nach dem bekannten Konzept der sozialistischen Stadtarchitektur zu gestalten, was auch heute

noch an einigen Orten in der Stadt erkennbar ist. Als Beispiele sind der große Aufmarschplatz (*Parade Ground*), die breite repräsentative Ausfallstraße Lane Xang Avenue, welche auch zu Paradezwecken genutzt werden kann, repräsentative Bauwerke der Parteiorgane und monumentale Denkmäler, wie die Statue von König *Setthathirat* (Exkurs III; Abb. 7), zu nennen.

Exkurs III: Statue von König *Setthathirat*



Die Statue von Königs *Setthathirat* (reg. 1548-1571) steht auf dem Vorplatz der bedeutenden *Stupa That Luang*. Sie wurde im Jahr 1957 erbaut und zeigt den unbestrittenen Nationalhelden König *Setthathirat*, der heute als „Erbauer von Vientiane als Hauptstadt“ (TAPPE 2008, S. 81) und als einer der wichtigsten Heldenkönige von Laos gilt. König *Setthathirat* wird aufgrund der Fähigkeit sein Volk erfolgreich gegen „die Feinde der Nation“ (TAPPE 2008, S. 81) zu führen verehrt und von der Regierung gefeiert. Weiterhin wird er als Kämpfer für die laotische Einheit und Souveränität verehrt. Durch die Integration der Andacht an König *Setthathirat* in die gegenwärtige Kultur des Landes durch die sozialistische Regierung wird die Öffnung des Regimes gegenüber der Geschichte und der Religion des Landes deutlich (TAPPE 2008).

Abb. 7: Statue von König *Setthathirat* (ROEDERER 2011)

Eine weitere Besonderheit der sozialistischen Stadtarchitektur, wie sie in Laos nach und nach betrieben wurde, war die Wiederentdeckung der Beziehung zwischen Staat und Religion, beziehungsweise die Integration des laotischen Kulturerbes in den patriotischen Diskurs. Das Resultat war die Schaffung einer laotisch-buddhistischen Nationalstruktur (TAPPE 2008). Trotz allem kam es nur zu einer relativ geringen sozialistischen Überprägung der Stadt. Es fehlten die finanziellen Mittel um die aufwendigen „städttebaulichen Inszenierungen der sozialistischen Ideologie mit öffentlichen Mitteln“ zu finanzieren (REUBER 2000, S. 147). Darüber hinaus konnten nicht einmal die nötigsten Infrastrukturmaßnahmen wie der Straßenausbau und die -asphaltierung, der Bau einer richtigen Kanalisation oder die Sanierung der Wohnsubstanz umgesetzt werden.

Auch in anderen Bereichen, z.B. durch Wirtschaftsreformen, wurde versucht, sozialistische Praktiken zu übernehmen und einzuführen (BERTELSMANNSTIFTUNG 2003). Im Jahre 1978 beschloss die Regierung zum Beispiel die Kollektivierung der Landwirtschaft und die Verstaatlichung des Einzelhandels. Diese Maßnahmen führten jedoch zu Engpässen in der Versorgung der Bevölkerung. Eine solche Entwicklung war abzusehen, da die Landwirtschaft vor den Reformen durch kleinmaßstäbige Subsistenzwirtschaft geprägt war (ebd.). Weiterhin kam es durch die neu eingeführten Maßnahmen „zu einem Exodus der Wirtschafts- und Bildungselite. Bis 1980 verlor das Land 10% seiner Gesamteinwohnerschaft. Schnell zeigte sich, dass die Verwaltung mit der gesellschaftlichen Umgestaltung überfordert war (PETRICH 2008, S. 359). In der Folge mussten die Maßnahmen der Umgestaltung zehn Jahre nach der Einführung wieder rückgängig gemacht werden. Weiterhin wurden die Arbeits- und Kapitalmärkte liberalisiert, ausländische Direktinvestitionen angeworben, die Unternehmensgesetzgebung modernisiert und der Einfluss des Staates in der Wirtschaft eingegrenzt. All diese Maßnahmen führten in der folgenden Dekade zu einem ökonomischen Wachstum des Landes (BERTELSMANNSTIFTUNG 2003).

Durch die finanziellen Engpässe der Regierung wurde auch das Bildungssystem vernachlässigt. Dies

fürte dazu, dass die durchschnittliche Bildungsdauer der Bevölkerung bis heute niedrig ist und einem Großteil der Bevölkerung die notwendigen Kenntnisse für eine Arbeit im Industrie- oder Dienstleistungssektor fehlen. „Höhere Bildung genießt eine niedrigere Priorität (...) Erst 1995 begann die Regierung die unterschiedlichen Einrichtungen für höhere Bildung zur *National University of Laos* (NUOL) in Vientiane zusammenzuführen“ (ebd.). In der Hauptstadt befindet sich also die einzige Universität des Landes. Das Ausbildungsniveau an der NUOL ist sehr niedrig, selbst wenn es sich seit 1995 aufgrund des technischen und finanziellen Engagements der Gebergemeinschaft, vor allem der asiatischen Entwicklungsbank, verbessert hat (BERTELSMANNSTIFTUNG 2003).

Beginnende nachsozialistische Stadtentwicklungsphase

Seit dem Zusammenbruch der Sowjetunion sind in Laos neue Kräfte am Werk, die die Stadtentwicklung entscheidend beeinflussen. Nachdem die ehemaligen Bündnispartner wegfielen, wurde nach chinesischem Vorbild ein langsamer Transformationsprozess hin zu einer Marktwirtschaft angestrebt, ohne jedoch das politische System oder den politischen Kader auszutauschen (REUBER 2000). Es entwickelte sich ein privates Unternehmertum und nach jahrelanger Isolation auch wieder internationale Austauschbeziehungen, die bis heute allerdings von einer großen Abhängigkeit von Auslandsinvestitionen geprägt sind (ASKEW ET AL. 2007). Die Landeshauptstadt Vientiane profitierte von diesen neuen Verflechtungen und der internationalen Entwicklungszusammenarbeit am stärksten (vor allem in den Bereichen Infrastrukturausbau, Instandhaltungsmaßnahmen und Denkmalpflege) und so sind auch heute noch 80% der in der Stadt getätigten Investitionen von Geberländern finanziert (AUSWÄRTIGES AMT 2011). Nach einer bewegten Vergangenheit hat die Hauptstadt in relativ kurzer Zeit einen großen wirtschaftlichen Wachstumsschub erfahren und kann heute als „Motor des wirtschaftlichen Wachstums in ganz Laos“ (ASKEW ET AL. 2007, S. 178) gesehen werden, während sich die Disparitäten zwischen Hauptstadt und Peripherie gleichzeitig immer deutlicher ausbilden (GIN KEAT 2004).

Welche stadtgeographischen Veränderungen haben sich dadurch ergeben? Seit einigen Jahren kann eine neue Aufteilung des Stadtausbaus festgestellt werden (ASKEW ET AL. 2007): Großprojekte werden vor allem von privaten, meist ausländischen Akteuren durchgeführt, der Staat konzentriert sich hingegen mehr auf symbolträchtige Bauten und Einrichtungen wie Schulen und Krankenhäuser. Wichtige Infrastrukturprojekte werden mit Unterstützung internationaler Akteure der Entwicklungszusammenarbeit wie z.B. der *Asian Development Bank* (ADB), UNDP, Weltbank, AusAID, *UN Capital Development Fund*, JICA (*Japan International Cooperation Agency*), EU und der *Agence Francaise de Development* bewältigt.

Ein wichtiges Element in der neueren Entwicklungsgeschichte der Stadt ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Von besonderer Bedeutung war dabei die Eröffnung der ersten *Thai-Lao-Friendship Bridge* zwischen Vientiane und Nong Kahi (Thailand) im Jahre 1994. Möglich gemacht wurde dieses Projekt durch die australische Entwicklungszusammenarbeit (AusAID) und die finanzielle Unterstützung der thailändischen Regierung (BANGKOK POST 2009). Es besteht seitdem nicht nur eine verbesserte Anbindung an den Norden Thailands, sondern durch den Ausbau der Bahnanbindung im Jahre 2009 auch eine schnellere Verbindung zwischen Vientiane und der Riesenmetropole Bangkok. In der Folge wurden der regionale bzw. internationale Handel und Tourismus nachhaltig angeregt (ebd.), so dass Vientiane auch das touristische Zentrum des Landes ist (ASKEW ET AL. 2007). Besucher halten sich in der Regel wenige Tage in der Stadt auf und reisen anschließend per Bus, Flugzeug oder zum Teil mit dem Boot weiter. Guesthouses, Restaurants, Cafes, Bars etc. prägen seitdem das Stadtbild und diverse Verschönerungsmaßnahmen sollen das Stadtzentrum und die Sehenswürdigkeiten für Besucher attraktiver machen (ebd.)

Exkurs IV: *Xiengkuane Buddha Park*

Im Jahre 1958 vom Mystiker *Luang Pu Bunleua Sulilat* entworfenen und erbauten *Xiengkuane Buddha Park* sind über 200 hinduistische und buddhistische Götterskulpturen aus Beton ausgestellt. Der Park, dessen Name soviel wie „spirituelle Stadt“ bedeutet, befindet sich 25 Kilometer südöstlich von Vientiane. Im Volksmunde wird die Anlage auch *Wat Xieng Kuan* genannt, obwohl es sich nicht um einen heiligen Tempel, sondern viel mehr um eine der größten Touristenattraktionen der Stadt handelt (NORASING 2011).



Abb. 8: *Xiengkuane Buddha Park* (VELTE 2011)

Die Hauptstadt verfügt über den größten Flughafen des Landes: den Wattay International Airport. Dieser spielt verkehrsgeographisch allerdings nur eine untergeordnete Rolle, da die Kapazitäten mit nur einer Start- und Landebahn, zwei Terminals und fünf den Flughafen anfliegenden internationalen Airlines relativ gering sind (WATTAY INTERNATIONAL AIRPORT 2011). Insgesamt werden acht Destinationen außerhalb des Landes angefliegen, davon befinden sich die meisten aber innerhalb Südostasiens und es existiert darüber hinaus keine Interkontinental-Anbindung (ebd.). Eine wichtigere Bedeutung könnte eher den sieben Inlandsdestinationen beigemessen werden. Im Hinblick auf das verkehrstechnisch äußerst schlecht erschlossene Hinterland könnte hier von einer gewissen Gateway-Funktion der Stadt gesprochen werden.



Abb. 9: Charakteristisches Verkehrsmittel in Vientiane (VELTE 2011)

Trotz einiger Fortschritte weist die Verkehrssituation innerhalb der Stadt noch große Mängel auf: Von den 300 Kilometern Straße in der urbanen Region Vientiane sind nur 128 Kilometer (d.h. 33%) asphaltiert und davon wiederum nur 60% in gutem Zustand (UN HABITAT 2001). Zwar hat die Anzahl der Motorräder, Privat-PKW's und -Pickups zugenommen, trotzdem zählt das Fahrrad (vgl. Abb. 9) immer noch zu den Hauptverkehrsmitteln (REUBER 2000). Der öffentliche Personen-Nahverkehr wird größtenteils noch durch Tuktuks und Taxis bewältigt, ein Bussystem ist allerdings in Planung (TONGHBONH 2007).

Die wirtschaftliche Entwicklung der letzten 30 Jahre führte zu einer verstärkten (Arbeits-)migration aus den ländlichen Gebieten und kleineren Städten und somit zu einem Anwachsen der Stadtbevölkerung (die Wachstumsrate der Bevölkerung in Vientiane betrug ganze 4,6%, während sie im Vergleich dazu im

Jahre 2010 für das gesamte Land bei nur 2,2% lag (ASKEW ET AL. 2007; LAO STATISTIC BUREAU 2011). Im Zuge dessen dehnte sich das Stadtgebiet aus und es wurden teilweise Feuchtgebiete zur Gewinnung von neuem Bauland zugeschüttet (ASKEW ET AL. 2007).

Für Unternehmer bietet die Stadt einen verhältnismäßig großen Absatzmarkt, Infrastruktur und ein großes Reservoir an ausgebildeten (und ungelerten) Arbeitskräften. Immer mehr ausländische Firmen und Nichtregierungsorganisationen lassen sich in der Stadt nieder und am Stadtrand siedelt sich vermehrt Industrie an (Abb. 10). Mittlerweile befinden sich mehr als 25% aller mittelständischen Unternehmen des Landes in der Hauptstadt (unter anderem seit 1973 die erfolgreiche Bierbrauerei *Beerlao*, ein Pepsi-Abfüllbetrieb, Reinigungsmittelproduzenten, diverse Holzverarbeitungsbetriebe, eine Papierfabrik etc.) (ebd.). Ein Wachstumskorridor entstand außerdem nahe der Freundschaftsbrücke und ist heute ein zentraler Weiterverarbeitungs- und Umschlagsplatz für Exportgüter; neben Strommasten zum Export der gewonnenen Elektrizität sind hier unter anderem Kaffee verarbeitende Unternehmen sowie



eine Pharmazie- und Tabakfabrik vorzufinden (NORASING 2011). Insgesamt wuchs die laotische Wirtschaft im Jahre 2009 um 7,6%, während der Wert in Vientiane ganze 11% betrug (LAO STATISTIC BUREAU 2011). Neben den positiven Effekten der Entwicklung der Industrie am Stadtrand kommt es neuerdings aber auch zunehmend zu Landnutzungskonflikten, da die Hauptstadt und ihr Umland aufgrund der bereits angesprochenen landwirtschaftlichen Gunstlage gleichzeitig auch die größten Tabak-, Reis- und Zuckerrohrproduzenten des Landes beheimaten (REUBER 2000).

Abb. 10: Industrie am Stadtrand nahe der Freundschaftsbrücke (VELTE 2011)

Weitere markante Veränderungen, die in Vientiane zu beobachten sind, sind einsetzende Prozesse der Suburbanisierung und Segregation. Die wirtschaftlichen und politischen Eliten des Landes leben zu meist in der Hauptstadt und erhalten den Großteil des Devisengewinns aus der Vermarktung der natürlichen Ressourcen (REUBER 2000). Die wohlhabende Bevölkerung zieht an den Stadtrand in neu gebaute Villen und schickere Wohnsiedlungen (Abb. 11), während die ärmeren Schichten der Bevölkerung noch in traditionellen Pfahlbautenhäusern mit schlechter Bausubstanz, Ver- und Entsorgungsanbindung leben (ebd.).



Abb. 11: Neugebaute Villen am Stadtrand mit Privat-PKW und Pickup (VELTE 2011)

Die auffälligsten Boten des sozioökonomischen Wandels sind aber die prestigeträchtigen Bauprojekte, die vermehrt von ausländischen Investoren in der Hauptstadt umgesetzt werden. Sie verändern das Stadtbild stark und treten aus der noch nicht ausgebildeten Skyline deutlich hervor wie z.B. das 2004

eröffnete erste internationale fünf Sterne *Don Chan Palace Hotel* (Abb. 12). Es ist das einzige, 14-stöckige Gebäude in Vientiane (und ganz Laos) und wurde auf einer durch Zuschüttungen vergrößerten und mit dem Festland verbundenen Mekonginsel gebaut (DON CHAN PALACE HOTEL 2011). Investoren und Bauherren waren eine chinesisch-malayische Kooperation und die Baugenehmigung kam direkt von oberster Regierungsstelle – selbst das Stadtplanungsministerium hatte keine Mitentscheidungskompetenzen (ASKEW ET AL. 2007).



Abb. 12: *Don Chan Palace Hotel* (ROEDERER 2011)

Weiterhin wird der Strukturwandel, bzw. eine Veränderung der Konsumansprüche anhand der Entwicklung des traditionellen Morgenmarktes und der immer weiter ausgebauten *Talat Sao Mall* besonders gut anschaulich. Das Kaufhaus der ersten Generation wurde in den 1960/70ern erbaut und das aus preiswerten Textilien, Souvenirs, Elektrogeräten und Schuhen bestehende Angebot wird in Ständen und Auslagen verkauft.

In der angrenzenden Shopping Mall der 2. Generation (Abb. 13 rechts), die in den 1990ern erbaut wurde (und der ersten Generation der Shoppingzentren in Südostasien entspricht), ist das Angebot durch ein höheres Preissegment geprägt und wird in kleinen Geschäften, bzw. Parzellen sortiert von einheimischen selbstständigen Ladenbetreibern verkauft. Es gibt einen Food Court sowie Klimaanlage und Rolltreppen, die das Einkaufen erleichtern. Der Fußgängerbereich ist – wenn auch noch relativ beengt – klar definiert. Die dritte Generation der *Talat Sao Mall* ist seit einiger Zeit im Bau und eine Fertigstellung war für das Jahr 2009 geplant (Abb. 13 links) (TALAT SAO MALL 2011). Das ambitionierte Projekt der *Crescendas Group* (singapurisch-laotische Kooperation) kostet ca. 27 Mio. US-Dollar und sieht ein Gebäude mit insgesamt acht Etagen und einem angrenzenden Parkhaus vor (ebd.). Auf der Webseite des Unternehmens wird mit einer „völlig neuen Shopping-Erfahrung“ (ebd.) geworben: neben einem ausgeweiteten Kaufsegment sollen auch Events jeglicher Art in der Mall angeboten werden. Nach wie vor sind aber noch keine internationalen Ketten, wie zum Beispiel *SevenEleven* oder *MC Donalds* in der Landeshauptstadt (wie auch in ganz Laos) anzutreffen, was darauf schließen lässt, dass bestimmte wirtschaftliche Aktivitäten seitens internationaler Investoren noch stark eingeschränkt sind. Im Hinblick auf internationale „Konsumprojekte“ wie der *Talat Sao Mall* ist es aber wohl nur eine Frage der Zeit, wann sich auch dies ändern wird.



Abb. 13: *Talat Sao Shopping Mall*, Mall der 2. Generation (rechts) und der 3. Generation (links) (KULKE 2011)

Im vorangegangenen Abschnitt wurde deutlich, dass Vientiane im Laufe der Zeit einem dynamischen Wandel unterlag (ganz im Gegensatz zu der Darstellung vieler Reiseführer, die die Stadt als „in der Zeit stehen geblieben“ beschreiben). Besonders seit der wirtschaftlichen und zum Teil politischen Öffnung des Landes beeinflussen externe Kräfte die Entwicklung der Hauptstadt in einem hohen Maße. In wie fern aber wurden und werden diese durch die Regierung gesteuert und kontrolliert? Gibt es Ansätze einer Raumwirtschaftspolitik, bzw. Stadtplanung? Seit 1985 bestehen ernsthafte Bemühungen eine arbeitsfähige Planungsinfrastruktur einzurichten (TONGHBONH 2007). Im Jahre 1989 wurde dann der erste Masterplan veröffentlicht, der schon nicht mehr den sozialistischen Idealen einer Stadt entsprach und sich klar an den neuen Wirtschaftsreformen orientierte (ASKEW ET AL. 2007). Es folgten diverse weitere Pläne, dennoch bestehen bis heute große Umsetzungsschwierigkeiten. Einerseits ist dies mit politischen Schwierigkeiten (wie ineffektiven administrativen Strukturen und einem nur langsamen bis stagnierenden Dezentralisierungs- und Reformierungsprozess der Planungspolitik) zu erklären, andererseits mit einem Mangel an finanziellen Mitteln (BERTELSMANNSTIFTUNG 2003). Wie bereits erwähnt, spielt vor allem die internationale Entwicklungszusammenarbeit eine große Rolle in der Stadtentwicklung und -modernisierung.

Der gegenwärtige Masterplan ist die so genannte *Vientiane Vision 2030* (VIENTIANE TIMES 2011). Es wird mit einer Verdopplung der Bevölkerung der Stadt bis 2030 gerechnet und die Infrastruktur, Verkehrsorganisation etc. soll dementsprechend aufgerüstet werden. Die Hauptstadt soll attraktiver für ausländische Direktinvestoren, insgesamt lebenswerter und zu einem wichtigen Zentrum für das Land und die Region ausgebaut werden. Zur vorzeitigen Entlastung der Innenstadt und um einem unkontrollierten Stadtwachstum vorzubeugen, ist eine Förderung ausgewählter Subzentren geplant. Unterstützt wird diese Vision durch die japanische Regierung, bzw. die *Japan International Cooperation Agency* (VIENTIANE TIMES 2011).

Es bleibt allerdings fragwürdig, in wie fern diese ambitionierte Vision umgesetzt werden kann. Wie nötig ein zukünftiger Stadtausbau ist, wird z.B. im UN HABITAT-Bericht von 2001 deutlich; trotz der genannten Fortschritte, die in der Vergangenheit erzielt wurden, fehlt es noch immer an grundlegender Infrastruktur. Neben den schlechten Straßenverhältnissen verfügt Vientiane beispielsweise noch immer über keine eigene Abwasserkanalisation. Da die Stadt noch vergleichsweise klein ist, sind die Be- bzw. Überlastungsprobleme bisher relativ überschaubar. Trotzdem ist es von zentraler Bedeutung eine effiziente Stadtplanung voran zu treiben, denn die Herausforderungen werden mit einer zukünftig zunehmenden Zuwanderung immer komplexer. Neben der mangelhaften Infrastruktur, Bau- und Wohnsubstanz werden dabei vor allem die Verunreinigungsgefahr von Gewässern und zunehmende Landnutzungskonflikte im Fokus der Stadtentwicklung stehen müssen (UN HABITAT 2001).

Fazit

Zu Beginn konnte im nationalen Kontext quantitativ eine Primatstellung Vientianes festgestellt werden. Dieser Trend wird voraussichtlich auch in Zukunft anhalten, da ein hoher Bevölkerungsdruck auf dem Land zu erwarten ist, der zu einer verstärkten Abwanderung in das Landeszentrum führen wird (LAO STATISTIC BUREAU 2011). Funktional konnte eine „idealtypische Raumstruktur einer Primatregion“ festgestellt werden, die „durch Verdichtung der Verwaltungsfunktionen (z.B. Regierung, Planungseinrichtungen), Verkehrsinfrastruktur (Hafen, Flughafen, nationale Verkehrslinien) und moderne wirtschaftliche Aktivitäten (Industrie, hochwertige Dienste) geprägt ist“ (KULKE 2009, S. 291). Und auch die Städte in den übrigen Landesteilen sind wie in eben dieser idealtypischen Raumstruktur „wesentlich kleiner und besitzen wie die übrigen infrastrukturell schlecht erschlossenen Gebiete der Peripherie einen deutlich geringeren Entwicklungsstand als das Zentrum“ (ebd.).

Nach der völligen Zerstörung der Stadt konnte ein Wiederaufbau trotz politischer Isolation realisiert werden und es kam zur langsamen Rückgewinnung der Bedeutung. Begründet ist dies vor allem durch die politische, sozialistische Entscheidung und eine daraus folgende zentralistische Politik, so dass in jedem Falle von einer administrativen, funktionalen Primacy Vientianes gesprochen werden kann. Durch die Freundschaftsbrücke und den internationalen Flughafen existiert darüber hinaus eine gewisse Ga-

tewayfunktion. Allerdings mangelt es an der Hafenfunktion, da der Mekong unter anderem durch die jahreszeitlich starken Schwankungen nur sehr schlecht schiffbar ist. Insgesamt ist die Hauptstadt Motor der wirtschaftlichen Entwicklung und größter Investitionsempfänger. Es ist eine Konzentration der (insgesamt kaum ausgebildeten) Industrie und des Tourismus zu erkennen und die Stadt ist des weiteren Handels-, Bildungs-, Dienstleistungs- und sogar landwirtschaftliches Zentrum des Landes. Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass die Stadt im nationalen Kontext ihres Siedlungssystems eine zentralörtliche Vorrangstellung einnimmt.

Im internationalen Vergleich aber sind all diese Indikatoren verhältnismäßig nur sehr schwach ausgeprägt, weswegen die Bezeichnung als Primatstadt in diesem Sinne noch als ungeeignet scheint. Auch REUBER (2000) macht in seiner vergleichenden Studie über ausgewählte südostasiatische Städte deutlich, dass „die laotische Hauptstadt Vientiane den Status einer Metropole internationalen Standards auch in absehbarer Zukunft kaum erreichen können wird“ (S. 139). Trotzdem sind in Zukunft tief greifende Umwälzungen und eine dynamische Entwicklung der Stadt zu erwarten. Es ist wichtig daran zu erinnern, auf welchem niedrigen Level die Stadtentwicklung vor gut 100 Jahren begann; neben der zwischenzeitlichen, völligen Zerstörung der Stadt und der vorübergehenden politischen wie auch physischen Isolierung des Landes, gehört Laos auch heute noch zu den ärmsten Ländern der Welt.

Eine wichtige Chance zur Weiterentwicklung könnte in dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur liegen und Laos und seine Hauptstadt somit zu einem regionalen Zentrum der Austauschbeziehungen zwischen China, Vietnam, Myanmar, Kambodscha und Thailand werden lassen. Allerdings ist es bis dahin noch ein weiter Weg und es müssen noch viele Reformen umgesetzt, Infrastrukturmaßnahmen ergriffen und Investitionen getätigt werden. Wie bereits erwähnt, muss besonders die Stadt- und Regionalentwicklung als ein wirksames Planungsinstrument funktionieren, ausländische Investoren und Interessenten besser koordinieren und zum Beispiel Möglichkeiten durch die ASEAN-Mitgliedschaft (wie Regionalentwicklungsprogramme für die Greater-Mekong-Region) besser nutzen. Zudem gilt es zu verhindern, dass es nicht zu übereilten und nicht nachhaltigen Maßnahmen kommt, die Ressourcen erschöpfen und Ökosysteme unwiderruflich zerstören.

Literaturverzeichnis

- ASKEW, M., LOGAN, W., LONG, C. (2007): Reshaping Vientiane in a global age. In: ASKEW, M., LOGAN, W., LONG, C. (Hrsg.) (2007): Vientiane. Transformations of a Lao Landscape. Routledge. S. 176-207.
- AUSWÄRTIGES AMT (2011): Offizielle Webseite. Länderdaten Laos. Im Internet: <http://www.adb.org/documents/books/ado/2011/ado2011-lao.pdf> (letzter Zugriff: 29/04/2011).
- BANGKOK POST (2009): Thai-Lao train service launched, Internetausgabe vom 05. März 2009, Im Internet: <http://www.bangkokpost.com/news/local/137099/thai-lao-train-service-begins> (letzter Zugriff: 29/04/2011).
- BERTELSMANNSTIFTUNG (2003): Ländergutachten Laos. Im Internet: <http://bti2003.bertelsmann-transformation-index.de/115.0.html> (letzter Zugriff: 29/04/2011).
- DON CHAN PALACE HOTEL (2011): offizielle Webseite. Im Internet: www.donchanpalacelaopdr.com (letzter Zugriff: 29/04/2011).
- NORASING, D. (2011): Gespräch mit Herrn Duangkeo NORASING (Local german speaking guide) vom 06.03.2011.
- GIN KEAT, O. (Hrsg.) (2004): Southeast Asia. A historical encyclopedia, from Angkor Wat to East Timor. Bd. 3. Verlag ABC-Clio Inc.
- KULKE, E. (2009): Wirtschaftsgeographie. Schöningh UTB Verlag.
- LAO STATISTIC BUREAU (2005): Population Census 2005. Im Internet: <http://www.nsc.gov.la/index.php?view=article&catid=7%3Apopulation-a-housing-&id=18%3Apopulation-census>

2005&format=pdf&option=com_content&Itemid=19 (letzter Zugriff: 29/04/2011).

- LAO STATISTIC BUREAU (2011): Offizielle Webseite. Im Internet: www.nsc.gov.la/ (letzter Zugriff: 29/04/2011).
- LOOSE, S. (2010): Laos. DuMont Reiseverlag. Ostfildern
- PETRICH, M. H. (2008): Vietnam, Kambodscha und Laos. Tempel, Klöster und Pagoden in den Ländern am Mekong. DuMont Reiseverlag. Ostfildern
- REUBER, P. (2000): Bangkok, Rangoon und Vientiane – drei südostasiatische Metropolen im Vergleich. In: KARRASCH, H./ GAMERITH, W./ SCHWAN, T./SACHS, K./ KRAUSE, U. (Hrsg.) (2000): Megastädte – Weltstädte (Global Cities). HGG-Journal 15. – Heidelberg S. 137 – 153.
- TALAT SAO MALL (2011): offizielle Webseite. Im Internet: www.talasaomall.com (letzter Zugriff: 29/04/2011)
- TAPPE, O. (2008): Geschichte, Nationsbildung und Legitimationspolitik in Laos. LitVerlag. Berlin
- TONGHBONH, T. (2007): Urban Planning and Development in Laos. Department of Housing and Urban Planning, Ministry of Communication, Transport, Post and Construction Lao PDR, Im Internet: <http://www.forum-urban-futures.net/files/Mr.%20Thongbonh.pdf> (letzter Zugriff: 29/04/2011)
- UN HABITAT (2001): Country Report on the Implementation of the Habitat Agenda in the Lao PDR, Im Internet: <http://ww2.unhabitat.org/istanbul+5/Laos.pdf> (letzter Zugriff: 29/04/2011)
- VIENTIANE TIMES (2011): New Vientiane masterplan to attract more investment, Internetausgabe vom 07. März 2011, Im Internet: <http://laovoices.com/2011/03/07/new-vientiane-masterplan-to-attract-more-investment/> (letzter Zugriff: 29/04/2011)
- WATTAY INTERNATIONAL AIRPORT (2011): offizielle Webseite. Im Internet: www.vientianeairport.com (letzter Zugriff: 29/04/2011)
- WORLD MAPPING PROJECT (2009): Laos. Reise Know How Verlag Bielefeld, 3. Auflage

Sonderbeitrag

Die Rolle von Thailand und Laos in der japanischen Expansionspolitik im 2. Weltkrieg

TOBIAS EINECKE



Einleitung

Aus unserer Sicht betrachtet ist der 2. Weltkrieg ein europäischer Krieg. Doch dabei wird meist vergessen, dass dieser Krieg auch eine asiatische Komponente besaß und auch auf der anderen Seite des Globus, im Pazifik und Osten Asiens, stattfand. Bis zu 18 Millionen Menschen verloren ihr Leben, wobei der Großteil davon auf die Zivilbevölkerung entfiel (vgl. VAN MOURIK 1978, S. 28). Der Krieg wurde mit der gleichen Brutalität und dem gleichen Fanatismus geführt; es wurden in seinem Verlauf biologische, chemische und atomare Kampfmittel eingesetzt und er hatte die gleichen tiefgreifenden Auswirkungen auf den asiatischen Geschichtsverlauf, die Politik und die Menschen wie in Europa. Er muss deshalb als genauso wichtig und bedeutend betrachtet werden, da die heutigen geostrategischen Bündnisse, Grenzziehungen, Beziehungen, Handelsnetze etc., vor allem der südostasiatischen Staaten, direkt damit zusammenhängen und die Emanzipation und Befreiung vom kolonialen Joch der Region nicht

ohne die Schwächung der Kolonialmächte verstanden werden kann. Nutzte Japan Thailand und Indochina dabei als Sprungbrett, ohne das die Eroberung Südostasiens nicht gelungen wäre? Lässt sich diese Funktion auch auf die heutige Zeit übertragen?

Mächtige Kriegsparteien standen sich in diesem Krieg gegenüber: Auf der einen Seite das japanische Kaiserreich als Aggressor und Hauptakteur der Achsenmächte (darunter wurden neben dem Deutschen Reich insbesondere Italien und Japan verstanden, obwohl formal niemals ein Militärbündnis bestand) (vgl. MANNES 2010), das Anfang der 1940er Jahre seine größte Expansion erreichte, nachdem es die koreanische Halbinsel (1905/1910), die Mandschurei (seit 1932), Menguko und Jehol (1933) sowie die Innere Mongolei besetzt hatte und weitere maritime Besitzungen wie beispielsweise Taiwan (1895) und Teile des ehemaligen Kaiser-Wilhelm-Landes (1914) annektiert wurden (vgl. Abb. 1). Als Nebenakteure können die Marionettenregierungen, z.B. der Mandschurei, und bis 1945 das Thailändische Königreich, betrachtet werden (vgl. TALMON 2006).

Auf der anderen Seite standen die Alliierten mit den Vereinigten Staaten von Amerika mit ihren zugehörigen Gebieten im Osten des Pazifiks inklusive einiger Pazifikinseln und den Philippinen sowie das Britische Imperium, samt ihrem Commonwealth of Nations mit Besitzungen in Indien, Birma, Malaya, Singapur, Hongkong etc.. Als Nebenakteure traten die Dritte Republik Frankreichs mit den Gebieten Indochinas (dem heutigen Laos, Vietnam, Kambodscha), die Niederlande (heutiges Indonesien), das Nationale China, unter *Chiang Kai-Shek*, und im späteren Kriegsverlauf die Unabhängigkeitsbewegungen der okkupierten Staaten in Erscheinung (MANNES 2010, YOUNG 1980).

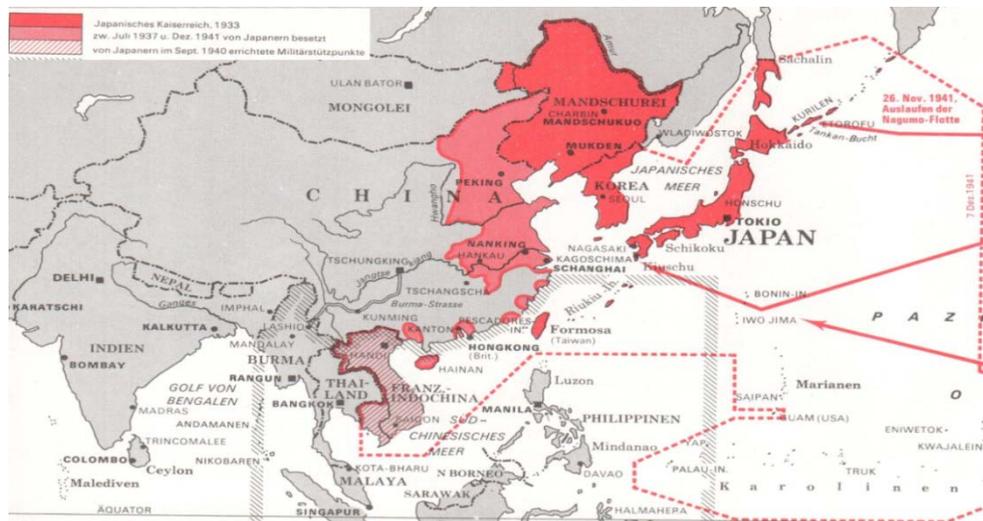


Abb. 1: Japanischer Machtbereich bis 1941 (YOUNG 1980, S. 98)

Ausgangslage Japans

Mit dem Sieg im russisch-japanischen Krieg 1905 tauchte Japan erstmals auf dem Parkett der Weltmächte auf. Japan hatte es nach seiner Öffnung Mitte des 19. Jahrhunderts als einziges nicht westliches Land der Welt vollbracht, eine marktorientierte Industrieproduktion zu etablieren. Die Einrichtung eines modernen Bankwesens sowie Börsen- und Handelssystems begünstigte den Aufbau von Groß- u. Einzelhandel, Textil- und Schwerindustrien (vor allem die Bereiche der Stahl-, Rüstungs- und Eisenbahnindustrie). Die Schwerindustrie war anfangs vor allem ob ihrer militärstrategischen Brisanz oft in staatlichem Besitz (vgl. ISHIZAKA 1982, S. 49ff). Dieser Sektor wurde später privatisiert, sodass aus diesem Sektor in den Folgejahren einige Großunternehmen wie *Kawasaki*, *Mitsubishi*, *Zaibatsu* später *Toyota* oder *Daewoo* usw. hervorgingen. Ergebnis dieser Entwicklung war in den 1920er und 1930er Jahren die Entstehung einer dualen Wirtschaftsstruktur, welche durch die Verlagerung hin zur Kriegproduktion weiter forciert wurde. Die Gefahr für diese aufstrebende Wirtschaftsmacht lag nun in der Rohstoffknappheit auf den Hauptinseln, weshalb zunehmend nach Werkstoffquellen gesucht wurde. Gleichzeitig wurde die Außenpolitik, gestärkt durch die wirtschaftliche Prosperität und das enorme Be-

völkerungswachstum, auf über 70 Millionen im Jahr 1936, offensiv ausgerichtet (vgl. DIERCKE 2011). Japans langfristiges Ziel war die Errichtung eines „großasiatischen Wirtschaftsraumes“ (KOCK 1996) innerhalb eines von Tokio dominierten Staatenbundes. Doch als zu groß stellte sich der kurzfristige Drang für dieses „Volk ohne Raum“ (ELLENBERG 2011) nach einer durch Sendungsbewusstsein legitimierte Hegemonialstellung gegenüber den südostasiatischen Agrargesellschaften dar. Die tennofaschistische japanische Regierung (Faschismus, wenn auch ideologisch in sich nicht geschlossen, galt damals in vielen Ländern als verheißungsvolle Gesellschaftsform), mit dem gottgleichen Kaiser *Hirohito* an der Spitze griff dabei auf einen hochgerüsteten, modernen Militärapparat zurück. Die Kaiserliche Armee konnte sich auf die kriegsorientierte, inländische Industrieproduktion, das Einhergehen und gegenseitige Bedingen von modernen Techniken, Taktiken und Waffen (im Sinne von Gattungen) im Zusammenspiel mit der *Spearhead*-Doktrin stützen (ISHIZAKA 1982). Die Anwendung dieser Schulmeinung auf Südostasien kann als ein Indikator für die Wichtigkeit des wirtschaftlichen Motivs und des Bewusstseins für die Notwendigkeit einer schnellen Rohstoffproduktionsübernahme für Japan herangezogen werden. Dies komplettierte den Dreiklang aus Politik/Ideologie, Wirtschaft und Militär und leitete den ideologisch ummauerten, offensiven Waffengang ein (YOUNG 1980).

Optionen für die japanische Expansion

Für Japan stellten sich nun zwei Optionen zum Erreichen der ökonomischen Grundversorgung und der Hegemonialstellung dar. Der erste Weg führte über das asiatische Festland, das Nationale China, mit reichen Vorkommen an Kohle, Kupfer und Eisen (siehe Abb. 2). Dieser Weg war aber durch die enorme Kapazitätsbindung bei der Okkupation und Befriedung (Kampf gegen Vorläufer der „Human Waves“), sowie der schieren Größe des Raumes mittelfristig nicht realisierbar. Der andere Weg führte nach Südostasien und war schnell, flexibel und effizient. Hier waren Gebiete, die ohnehin geographisch, aufgrund der naturräumlichen Grenzen um das südchinesische Meer, in der japanischen Interessensphäre lagen. Desweiteren waren diese südostasiatischen Kolonien geopolitisch weit entfernt von den durch den ersten Weltkrieg geschwächten und in Europa gebundenen Mutterländern, „das niederländische Indonesien und das französische Indochina, das englische Burma und vielleicht sogar



Bangladesch und Indien – es muss aus der geopolitischen Lage jener Tage heraus wie reife Früchte an einem völlig unverteidigten Baum ausgesehen haben“ (SASSE 2011). Hier konkurrierte man von vornherein lediglich mit den weit entfernten Vereinigten Staaten von Amerika um Einfluss (vgl. ESSER / VENHOFF 1997, S. 100). Diese Gebiete erfüllten drei Kategorien. Erstens besaßen sie enorme Rohstoffquellen an Gütern wie Kautschuk, Zinn und Erdöl, welche nur hier vorzufinden waren. Diese wurden vor allem in der Schwer-, Kriegs- und Hochtechnologieindustrie benötigt. Zweitens wiesen sie als Asiens Reiskammer eine hohe Nahrungsmittelproduktion auf. Drittens besaßen sie keine autonome Wirtschafts- und Militärkomponente, da sie aufgrund der Kolonialabhängigkeit für ihre Kernländer lediglich als Rohstofflieferant und Absatzmarkt fungierten (vgl. BERTRAM 2009, S. 171ff.). Sie waren folglich leicht zu annektieren und man hatte von ihnen aus Zugriff auf die wichtigen Seewege.

Abb. 2: Rohstoffvorkommen nach „Berliner Illustrierte Zeitung“ 1941, Nr. 52 (ESSER / VENHOFF 1997, S. 100)

Japanische Expansion nach Laos bzw. Indochina

Die heutigen Länder Laos, Kambodscha und Vietnam bildeten vor dem 2. Weltkrieg die französische Kolonie Indochina (französisch: *Union Indochinoise*). Da Laos als unterentwickeltes Hinterland, ohne Seehafen oder sonstige Infrastruktur, nicht eigenständig bestehen konnte, wurde es „(...) sowohl unter ökonomischen als auch strategischen Gesichtspunkten als Extension Vietnams perzipiert“ (BRÖTEL 1999, S. 182). Daher kann es nicht einzeln betrachtet werden. Diese Gebiete besaßen, wie angesprochen, kriegswichtige Rohstoffe wie Zinn, Eisen, Mangan und Kautschuk. Hinzu kam die Reisproduktion von bis zu zwei Millionen Tonnen jährlich (vgl. JAYANAMA 1970, S. 82). Der japanische Einfluss war auch schon vor dem Beginn des 2. Weltkrieges in dieser Region groß. Durch die französische Niederlage in Europa 1940 und der darauffolgenden Etablierung des deutschlandfreundlichen Vichy-Frankreich unter Marschall *Philippe Pétain*, Held von Verdun, ergab sich nun die Möglichkeit de facto ein japanisches Protektorat in einer stillen Okkupation zu errichten. Da Deutschland und Japan im Dreimächteabkommen ihre „(...)gegenseitigen Operationszonen am 70. Längengrad Ost“ (ESSER / VENHOFF 1997, S. 150) trennten und Vichy-Frankreich die Kontrolle über den Großteil der französischen Überseegebiete ausübte, erreichte das Kaiserreich unter Ausübung politischen Drucks und nach einer kurzen amphibischen Landungsoperation im Norden, dass die asiatischen Besitzungen Frankreichs unter japanische Kontrolle gerieten (vgl. YOUNG 1980, S. 96). Indochina wurde zwar nicht annektiert, aber Schritt für Schritt an Japan ausgeliefert, indem das Kaiserreich vertraglich Rechte erlangte und Zugeständnisse gemacht wurden. Neben den Konzessionen für Bergbau und den Handelszugriff auf Exportprodukte etc., wurde vereinbart, dass Bahnlinien, Flugplätze, Häfen und Militärstützpunkte errichtet und benutzt werden durften; ferner wurde eine Durchmarschgenehmigung erteilt. Diese vertragliche Zusammenarbeit reichte soweit, dass die Zusammenarbeit der französischen Kolonialverwaltung mit den Japanern zur Doppelherrschaft wuchs (vgl. DODD / LEWIS 2005, S. 90). Für die 34.000 Franzosen unter den 23 Millionen Einwohnern war es unproblematisch mit den neuen Herren zusammenzuarbeiten, da der Einfluss der herrschenden Schicht nicht merklich zurückgedrängt und sie weiterhin für die Verwaltung benötigt wurden. So betrieb die Fremdenlegion weiterhin Strafexpeditionen in den Dschungel. Die *Gendarmerie Nationale* erfüllte weiter ihre ordnungspolitischen Aufgaben und das Steueraufkommen etc. wurde von der französischen Kolonialbehörde eingezogen. Wirtschaftlich bedeutete dies keine Wende, außer dass die Exporte nun fast gänzlich nach Japan gingen. Die direkten Ausfuhren an Reis erreichten 1945 30% der Gesamtproduktion Indochinas und wurden überwiegend durch „Kredite“ beglichen, die tatsächlich nie eingefordert wurden (vgl. BERTRAM 2009, S. 172ff.). Ein Großteil des restlichen Reis wurde zu Spirit verarbeitet oder bei der Hochofenbefeuerung verwandt, sodass die Preise in Südostasien stiegen. „Zwangsarbeit und japanische Rohstoff- und Lebensmittelforderungen bedingten soziale Härten (...) und in Tonking (nördliches Vietnam) kam es 1944/45 zu einer Hungersnot, der zwischen einer und zwei Millionen Menschen zum Opfer fielen“ (FREY 2006, S. 61). Die Vichyabtretung bedeutete eine Stärkung der japanischen Position, sowohl auf dem Kontinent, durch die Unterbindung des Waffentransports und Nachschubs in das Nationale China (von Haiphong über die Bahnlinie Hue nach Kunming) (Abb. 3; ESSER / VENHOFF 1997, S.64), als auch in bedeutenderem Maße im Südchinesischen Meer. Anders als nach der Eroberung Hainans im Februar 1939, konnte nun nicht mehr nur der Golf von Tonkin, sondern aufgrund der Nord-Süd-Ausdehnung Indochinas das gesamte Südostasien inklusive des Golfs von Siam kontrolliert werden. Nun lagen die britischen und niederländischen Besitzungen in Reichweite der Bomberverbände und die trägergestützten Flottenverbände der *Nippon Kaigun* (kaiserliche Marine) besaßen Ausgangsbasen wie Cam Ranh Bay oder Saigon (siehe Abb. 4). Die amerikanische Reaktion darauf verstetigte sich nachfolgend zu der Erkenntnis, dass eine Eskalation im Pazifik bevorstünde, weshalb man unter anderem den Öllexport, welcher über drei Viertel des japanischen Ölimports abdeckte, stoppte und die Aufrüstung beschleunigte (vgl. SASSE 2011).



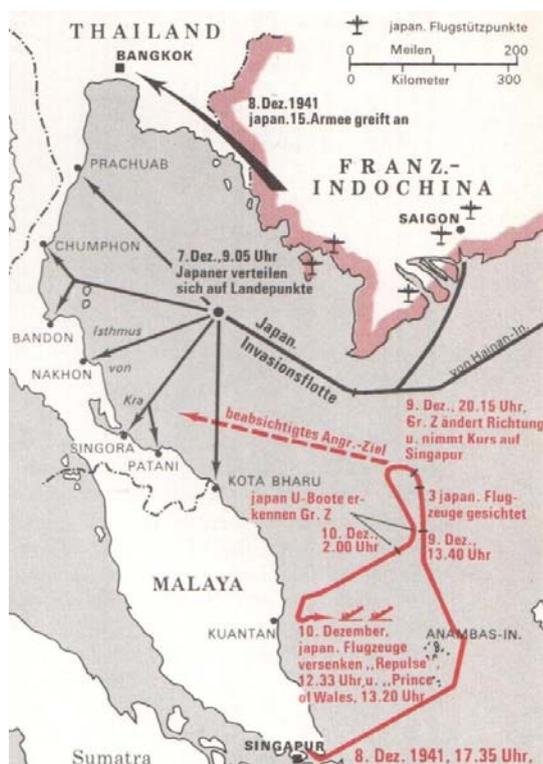
Abb. 3: japanische Vorstöße in Südostasien (OVERY 2005, S. 268)

Japanische Expansion nach Thailand

Siam war der geostrategische Dreh- und Angelpunkt Südostasiens. Es liegt im Kreuzungspunkt der Nord-Südachse, der Grenze zwischen dem südchinesischen Meer und dem Indischen Ozean und dem damaligen Grenzraum des Britischen Imperiums zwischen der birmesischen Kronkolonie und dem Protektorat der Ostindischen Inseln (vgl. GERROLDT 2008 S. 401). Es war das einzige Land Südostasiens, welches seine Unabhängigkeit gegenüber den europäischen Kolonialmächten, trotz großen exogenen wirtschaftlichen Einfluss bewahren konnte. In den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts entwickelte sich Siam zu einer rechtsgerichteten, nationalistischen Militärdiktatur, im Zuge dessen am 24. Juni 1939 die Umbenennung in Thailand erfolgte. Grund hierfür war die von Japan unterstützte Emanzipation von Europa durch die Nationalisierung des thailändischen Geistes (vgl. WEINHOLD 2011). Trotz dieser Ausrichtung gab es innerhalb der Regierung eine Spaltung in einen liberalen, britisch-amerikanischen und in einen japanischen Flügel. Dieser Umstand bewirkte, dass Thailand lange Zeit eine Position zwischen beiden Seiten einnehmen und wirtschaftlich für sich nutzen konnte, da jedes Lager ein Abdriften in die andere Richtung zu vermeiden suchte. Dennoch war die Außenpolitik Thailands aufgrund der ökonomischen und militärischen Schwäche nicht selbstbestimmt. Sie war, um das oberste Ziel der Unabhängigkeit zu bewahren, lange Zeit auf absolute Neutralität ausgelegt. Nachdem Japan bereits das Nachbarland Indochina okkupiert hatte und nun Thailand als Aufmarschgebiet auf dem Weg nach Birma, Indien, Malaya und Singapur betrachtete, benötigte es am Vorabend des 2. Weltkrieges in Asien eine Durchgangserlaubnis für Thailand, um seine Kriegsziele zu erreichen (vgl. JAYANAMA 1970, S. 182). Da die Regierung trotz diplomatischen Drucks am Abend des 07. Dezember nicht bereit war, diese zu gewähren, führte Japan eine geplante Offensive an drei Abschnitten durch; mit der Hauptlast auf der amphibischen Landung im Süden (siehe Abb. 4). Zeitgleich begann die Invasion der Philippinen, Malaysias und der amerikanischen Inseln. Die von den Japanern perfektionierten amphibischen Landungen im Süden dienten sowohl der Unterstützung von Verbänden zur Trennung der Malaien-Halbinsel als auch um weiter nach Süden Richtung Malakka und Singapur vorstoßen zu können (vgl. YOUNG 1980, S. 102).

Da die Verluste der schlecht trainierten und ausgerüsteten thailändischen Armee innerhalb von Stunden auf Bataillonsstärke stiegen, stellte man die Kampfhandlungen ein und ging auf die japanischen Forderungen ein. Japan hielt sich strikt an die geschlossenen Abkommen, weil man die Annexion Thailands nie beabsichtigt hatte und das Land als regionaler Partner betrachtet wurde. Mit den schnellen militärischen Erfolgen der faschistischen Staaten reifte die Erkenntnis in der thailändischen Regierung, dass

man, um das Schicksal der kleinen Staaten Europas wie Polen, der Tschechoslowakei, den BeNeLux-Ländern oder Dänemark nicht zu teilen, Position beziehen müsse. Folglich setzte sich der Unabhängigkeitswillen und somit die pro-japanische Seite durch. Als Gegenleistung für die fortwährende Kooperation sorgte Japan für einen thailand-freundlichen „Gebietsausgleich“ in den Grenzstreitigkeiten mit Indochina, bei dem Thailand die 1907 abgetretenen Gebiete wieder zuerkannt wurden (vgl. GERROLDT 2008 S. 401). Teile der Provinz Battambang wurden dem neuen Partner zugesprochen und die Absicht erklärt, nach dem Krieg weitere Teile der Malaien-Halbinsel zu übergeben. Aufgrund der guten Kriegslage schlossen beide Staaten am 21. Dezember 1941 ein Bündnis, welches am 25. Januar 1942 zu einem Militärbündnis erweitert wurde und den Kriegseintritt Thailands bedeutete. Es kam zur Besetzung malaiischen Territoriums durch Thai-Truppen, wobei jedoch keine Kampfhandlungen stattfanden, wie auch im gesamten weiteren Krieg (vgl. GERROLDT 2008, S. 401f). Dieser drastische Schwenk hin zu Japan bewirkte eine tiefe Spaltung innerhalb der Regierung. Einige Regierungsmitglieder gründeten die pro angloamerikanische Widerstandsgruppe „Freies Thailand“. Die Bewegung wurde von moderaten Kräften um den ehemaligen Außenminister *Pridi Phanomyong* geführt und bestand aus 24 Partisaneneinheiten zu je etwa 500 Mann. Von britischen und amerikanischen Militärberatern bewaffnet und in Thailand ausgebildet, dienten sie gemäß ihrer Gliederung entweder durch Spionage oder im Kampf selbst, wobei letzteres vermieden werden sollte (vgl. JAYANAMA 1970). Der große Wert dieser Kooperation bestand sowohl in den genauen Informationen über japanische Truppenbewegungen und Nachschubdepots für zielgenaue Bombardements als auch in dem Status einer „quasi“-Neutralität. Die Kooperation



mit der Widerstandsbewegung war der entscheidende Grund, warum Thailand keine Gebiets- oder Souveränitätsverluste gegenüber der Vorkriegszeit hinnehmen musste. Laut thailändischer Darstellung befand man sich offiziell nie im Krieg. Da die Kriegserklärung nur von zwei der drei verantwortlichen Minister unterzeichnet wurde, während der dritte auf Truppenbesuch war, und der Botschafter die Übergabe der Kriegserklärung an die USA verweigerte, konnten die Besetzungen lediglich als feindlicher Akt, nicht aber als Kriegserklärung gewertet werden. Durch den Verzicht Thailands auf die besetzten Gebiete sowie die Lieferung von 1,5 Millionen Tonnen Reis (vgl. GERROLDT 2008 S. 402) zur Unterstützung der Alliierten, herrschte ab dem 16. August 1945 Frieden und die im Land befindlichen Japaner wurden von amerikanischen Truppen entwapnet. Dies war die letzte Konsequenz der sich abzeichnenden japanischen Niederlage in Thailand, die seit den Wendepunkten vom Korallenmeer, Midway und dem erfolgreichen Inseln Springen den Fokus in Richtung des Pazifiks lenkte (ESSER / VENHOFF 1997).

Abb. 4: Schlachtplan für südlichen Abschnitt (YOUNG 1980, S. 102)

Abschlussbetrachtung und gegenwärtige Einschätzung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die japanische Expansion in Südostasien ohne die Besetzung Indochinas so nicht hätte stattfinden können. Die Entfernungen für seegestützte Operationen vom Mutterland aus waren einfach zu groß. Dies hätte zu viel Zeit und Treibstoff gekostet, welches die bestimmenden Faktoren für die Invasion waren. Ohne Indochina war eine schnelle Machtprojektion im südchinesischen Meer nicht möglich. Die japanische Führung schätzte die eigene Lage so ein, dass sie einen langen Krieg nicht durchstehen würden. Die wirtschaftliche Rohstoffabhängigkeit, aber vor allem

die begrenzten Ölvorräte, erforderten es, zuerst die amerikanischen Kräfte im pazifischen Raum zu zerschlagen, schnell die britischen und niederländischen Kolonialgebiete einzunehmen, zu konsolidieren und dort Frieden zu schließen, bevor die USA ihren Fokus von Europa in den Pazifik verlegten. Anschließend hätte man sich mit allen Kräften gegen die USA stellen können, solange diese auch im Atlantik gebunden waren und deren Rüstungsproduktion noch nicht auf ihrem Höhepunkt war. Obwohl die Invasion Südostasiens faktisch erst mit dem Angriff auf die Pazifikflotte der USA in Pearl Harbour (Hawaii) begann, bildete Indochina für Japan die vorgeschobene Basis, welche man schon vorher ohne offene Aggression errichten konnte. Indochina etablierte sich für Japan zu einem sicheren Nahrungs- und Rohstofflieferanten im „Hinterland“. Thailand diente lediglich als Durchgangsland um den Druck, kontinental von mehreren Seiten, auf die Briten zu erhöhen. Einen eigenen militärischen Beitrag leistete das Königreich Thailand aber nicht. Wichtig war aus Sicht Japans nur, dass die Malaienhalbinsel gesichert war, um hierfür keine Kräfte zu binden. Hinterindien wäre wohl auch so gefallen.

Heute sind die Zusammenhänge etwas anders zu betrachten. Nicht die Stützpunkte waren die ausschlaggebenden Faktoren, sondern die Länder selbst. Die Region liegt auf dem Seeweg von China nach Europa und Indien. Mit steigender Wirtschaftskraft und ca. 587 Millionen Einwohnern kann es im, laut Präsident *Obama* „pazifischen Jahrhundert“ ein wichtiger Ort in der Geopolitik werden. Die neuralgischen Punkte liegen in Singapur, den Meerengen sowie in Thailand. Die politische und militärische Nähe Thailands zu den USA, die zentrale Lage innerhalb der ASEAN-Staaten mit der Funktion als regionales Transit- und Umschlagsland qualifiziert Thailand, im Gegensatz zum ehemaligen Indochina, zunehmend als Regionalmacht. Die Ausrichtung des Militärs hin zur Interventionsarmee unterstreicht diese Rolle. Ob sich dies verstetigen wird, hängt davon ab, wie sich die zwischenstaatlichen und innenpolitischen Instabilitäten der ASEAN-Staaten entwickeln und ob sich Indonesien als Regionalmacht weiter etabliert. Ob Japan allerdings davon militärisch profitiert, ist zweifelhaft; vielmehr liegen die japanischen Interessen in der wirtschaftlichen Erschließung der Länder. Es ist jedoch kein Altruismus zu erwarten, sondern klare ökonomische Interessen in Bezug auf Infrastruktur, Bodenschätze und Rohstoffe. Dementsprechend engagiert sich die japanische Regierung im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit verstärkt in diesen Ländern (Thailand, Laos).

Literaturverzeichnis

- BERTRAM, L. (2009): Im Internet: sucra.saitama-u.ac.jp/modules/xoonips/download.php?file_id=17505 (letzter Zugriff: 26.04.2011).
- BRÖTEL, D. (1999): Die Industrialisierungsproblematik im kolonialen Indochina. In: BECK, H.; GRÜNDER, H.; PIETSCHMANN, H. und PTAK, R. (Hrsg): *Überseegeschichte: Beiträge der jüngeren Forschung. Festschrift anlässlich der Gründung des Forschungsinstituts für vergleichende europäische Überseegeschichte 1999 in Bamberg (Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte 75)*. Stuttgart, S179-189.
- DIERCKE (2011): Bevölkerungsentwicklung in Japan zwischen 1872 und 2005. Im Internet: <http://www.diercke.de/bilder/omeda/800/12417E.jpg> (letzter Zugriff: 25.04.2011).
- DODD, J. / LEWIS, M. (2005): *Vietnam*. 1. Auflage. Berlin.
- ELLENBERG, L. (2011): Vorlesung Landschaftsökologie vom 18.04.2011.
- ESSER, B. / VENHOFF, M. (1997): *Chronik des Zweiten Weltkriegs*. 1. Auflage, Augsburg.
- FREY, M. (2006): *Dekolonisierung in Südostasien. Die vereinigten Staaten und die Auflösung der europäischen Kolonialreiche*. München.
- GERROLDT, D. (2008): *Politik und Monarchie in Thailand. Die Macht des Königs und seiner Elite gestern und heute*. Berlin.

- ISHIZAKA, A. (1982): Die Industrialisierung und Modernisierung Japans vom Standpunkt der vergleichenden Wirtschaftsgeschichte betrachtet. Im Internet: [http:// eprints.lib.hokudai.ac.jp/dspace/bitstream/2115/30702/1/12_P46-64.pdf](http://eprints.lib.hokudai.ac.jp/dspace/bitstream/2115/30702/1/12_P46-64.pdf) (letzter Zugriff: 28.04.2011).
- JAYANAMA, D. (1970): Thailand im Zweiten Weltkrieg. Vom Kriegsausbruch in Europa bis zu Hiroshima. 1. Auflage, Tübingen.
- KOCK, S. (1996): Die Bedeutung der Südmandschurischen Eisenbahn und die wirtschaftlichen Auswirkungen der japanischen Industrialisierung der chinesischen Nordostprovinzen. Im Internet: <http://www.verlagdrkovac.de/3-86064-442-4.htm> (letzter Zugriff: 27.04.2011).
- MANNES, S. (2010): Die deutsch-japanischen Beziehungen 1933-1938. Im Internet: <http://www.shoa.de/drittes-reich/ns-aussenpolitik/171-die-deutsch-japanischen-beziehungen-1933-1938.html> (letzter Zugriff: 28.04.2011).
- OVERY, R. (2005): Knaurs Historischer Weltatlas. 6. vollst. neu bearbeitete Auflage, Augsburg.
- SASSE, S. (2011): Der Zweite Weltkrieg. Teil 3/5: Der pazifische Kriegsschauplatz 1941-1944. Im Internet: <http://geschichts-blog.blogspot.com/2011/04/der-zweite-weltkrieg-teil-35-der.html> (letzter Zugriff: 28.04.2011).
- TALMON, S. (2006): Kollektive Nichtanerkennung Illegaler Staaten. Tübingen.
- VAN MOURIK, W. (1978): Bilanz des Krieges. 1. Auflage. Rotterdam.
- WEINHOLD, A. (2011): Vortrag Vorbereitungsseminar vom 15.01.2011
- YOUNG, P. (1980): Atlas zum II. Weltkrieg. Sonderausgabe. Köln.

ARBEITSBERICHTE
Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin
 ISSN 0947-0360

Heft 151	Lech Suwala , Elmar Kulke (Hrsg.):	Vietnam / Kambodscha. Bericht zur Hauptexkursion 2008. Berlin 2009
Heft 152	Hilmar Schröder , Elvira Kaiser & Falko Menz (Hrsg.):	Chile. Die zentrale und die nördliche Region. Bericht zur Hauptexkursion 2008. Berlin 2009
Heft 153	Peter Dannenberg , Lech Suwala (Hrsg.):	Entwicklung von konsumorientierten Handel und Dienstleistungen im deutsch-polnischen Grenzraum am Beispiel von Frankfurt (Oder) / Slubice. Berlin 2009
Heft 154	Ingo Liefner , Peter Dannenberg (Hrsg.):	Wirtschaftsraum Texas. Bericht zur wirtschaftsgeographischen Hauptexkursion 2009. Berlin 2010
Heft 155	Peter Dannenberg , Gilbert Nduru (Hrsg.):	Challenges for export orientated fruits and vegetables farmers in the Mt. Kenya region – Experiences of an intercultural student project. Berlin 2010
Heft 156	Hilmar Schröder , Karoline Kucharzyk , Madeleine Waniek , Jacob Hardt (Hrsg.):	„Tropische Böden Surinames“ – Ergebnisse des Projektseminars. Berlin 2010
Heft 157	Hilmar Schröder , Enrico Henning , Juliane Petersen Jacob Hardt (Hrsg.):	Suriname – Bericht zur Hauptexkursion 2009. Berlin 2010
Heft 158	Ludwig Ellenberg , Susi Reich & Erich Wunderlich (Hrsg.):	Hauptexkursion Goms/Wallis 2009. Berlin 2010
Heft 159	Karsten Lehmann (Hrsg.):	Wertschöpfungsketten in Deutschland und Polen – Das Beispiel Milch und Gemüse. Berlin 2010
Heft 160	Elmar Kulke , Lech Suwala (Hrsg.):	Kuba. Bericht zur Hauptexkursion 2009. Berlin 2010
Heft 161	Ludwig Ellenberg , Anke Siegert , Stefanie Mockert & Thomas Honeck (Hrsg.):	Hauptexkursion Panama/Costa Rica 2010. Berlin 2010
Heft 162	Hans-Dietrich Schultz (Hrsg.):	Beiträge zur Didaktik des Geographieunterrichts: 1. Hannes Klasen: Chancen und Grenzen des Einsatzes von Karikaturen im Erdkundeunterricht der Grundschule 2. Christiane Seeber: „Die Verschiedenheit der Köpfe“– Innere Differenzierung als Antwort auf Heterogenität? Ein didaktisches Konzept aus der Sicht Berliner Erdkunde-lehrerInnen an Gymnasien. Berlin 2011
Heft 163	Olaf Schnur (Hrsg.):	Quartiere neu denken – Seminarberichte. Berlin 2011
Heft 164	Karsten Lehmann (Hrsg.):	Einführung in die Statistik. Berlin 2011
Heft 165	Dagmar Haase , Henning Nuissl , Sebastian Dijks (Hrsg.)	Stadtentwicklung und Landschaftsmanagement in Mitteldeutschland: Hauptexkursion im Sommersemester 2010. Berlin 2011