

Vietnams Metropolen

Herausforderungen und Lösungsansätze zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Unter dem Slogan „Doi Moi“ (Erneuerung) verfolgt Vietnam bereits seit Mitte der 1980er Jahre eine schrittweise Abkehr von der Plan- und Verwaltungs- hin zur Marktwirtschaft. Analog zu China findet der Wandel unter Beibehaltung der Einparteienherrschaft der Kommunistischen Partei statt. Motoren dieses überaus vielschichtigen Transformationsprozesses sind Vietnams Städte, allen voran die Metropolregion Ho Chi Minh City im Süden und die Hauptstadt Hanoi im Norden. In vorliegendem Beitrag sollen grundsätzliche Probleme im Hinblick auf nachhaltige Stadtentwicklung Vietnams aufgezeigt und mögliche Lösungsansätze erläutert werden.

Der größte Erfolg der außenpolitischen und außenwirtschaftlichen Öffnung Vietnams ist die massive Reduzierung der Armut im ganzen Land. Bereits seit 2010 zählt die Weltbank Vietnam zu der Gruppe der *Middle Income Countries*. Dies hat auch unmittelbare Auswirkungen auf die Art und Zusammensetzung der Entwicklungshilfeprojekte vor Ort. Projekte zur Armutsbekämpfung laufen immer mehr aus, dafür gibt es mehr Projekte im Bereich von Umweltschutz, Klimawandel und der finanziellen Zusammenarbeit.

Externe Mittelzuflüsse haben den wirtschaftlichen Aufstieg Vietnams extrem begünstigt. Dazu zählen internationale Entwicklungsgelder. In den letzten beiden Dekaden kamen so durchschnittlich zwischen 1,5 und 2,0 Mrd. US\$ pro Jahr ins Land (MPI 2015). Daneben spielen auch ausländische Direktinvestitionen von Unternehmen eine große Rolle. Diese stammen hauptsächlich aus Japan und den Tigerstaaten der ersten Generation, allen voran Südkorea. Die Gelder flossen überwiegend in die Exportindustrie (Bekleidung und Elektronik), um von den relativ niedrigen Arbeitskosten zu profitieren. Vietnam hat sich so zu einer verlängerten globalen Werkbank entwickelt. In jüngerer Zeit fließen Direktinvestitionen vermehrt auch in den Immobiliensektor. Im Jahr 2014 erhielt Vietnam Direktinvestitionszusagen in Höhe von 12,5 Mrd. US\$ (Reuters 2015a).

Die vielleicht wichtigste Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung nehmen jedoch familiär bedingte Rücküberweisungen von Auslandsvietnamesen ein. Diese betragen im Jahr 2014 über 12 Mrd. US\$ (Reuters 2015b). Diese Geldtransfers sind deshalb so entscheidend, weil sie direkt bei den Haushalten ankommen und so unmittelbar für Konsum- oder Investitionszwecke genutzt werden können.

Laut internationalem Währungsfond betrug im Jahr 2014 das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf nach Kaufkraftparitäten in Vietnam 5635 US\$ (IMF 2015). Im Vergleich dazu betrug der entsprechende Wert im

Nachbarland Kambodscha für 2014 3262 US\$ und im Nachbarland China 12880 US\$. In Deutschland sind es allerdings 45888 US\$. Dies verdeutlicht den noch immer gewaltigen ökonomischen Abstand Vietnams zu den etablierten Industrienationen. Im Jahr 1990 hatte jedoch das Prokopfeinkommen gerade einmal 952 US\$ betragen. Somit hat sich das Prokopfeinkommen innerhalb von nur 25 Jahren mehr als vervierneinhalbfacht.

Noch stärker sind allerdings die CO₂-Emissionen pro Kopf gestiegen, nämlich von 1990 0,32 t bis 2011 auf 1,97 t (aktuellere Zahlen nicht verfügbar) um mehr als das Sechsfache (The World Bank 2015). Dies deutet daraufhin, dass im Zuge des Wirtschaftsbooms Umweltbelastungen erheblich zugenommen haben. Die Hauptemissionszentren sind Vietnams Metropolen.

Bevölkerung und Stadtstrukturen im Überblick

Im Jahr 2014 betrug die Bevölkerungszahl in Vietnam 90,7 Mio. Menschen. Diese ist außerordentlich ungleich verteilt (vgl. Abb. 1). Der Großteil der Bevölkerung konzentriert sich in den fruchtbaren Tiefebene, vor allem im Delta des Roten Flusses und im Mekong-Delta. Diese nehmen nur ca. ein Drittel der Landesfläche ein, dort konzentrieren sich aber zwei Drittel der Bevölkerung. Typisch für ein Entwicklungs- und Schwellenland sind die enormen wirtschaftsräumlichen Disparitäten zwischen den Menschen auf dem Land und denen in der Stadt.

Im Gegensatz zu anderen südostasiatischen Ländern wie Thailand oder den Philippinen gibt es in Vietnam keine Primatstadt, sondern das Land weist aufgrund der kolonialen Vergangenheit und der Aufteilung in zwei unabhängige Nationalstaaten von 1954 bis 1976 eine bi-polare Stadtstruktur auf mit der Hauptstadt Hanoi im Norden und der Wirtschaftsmetropole Ho Chi Minh City im Süden. Die Verstädterungsrate lag im Jahr 2014 offiziell bei 33,1 % (GSO 2015). Im regionalen Vergleich ist dies noch immer ein vergleichsweise

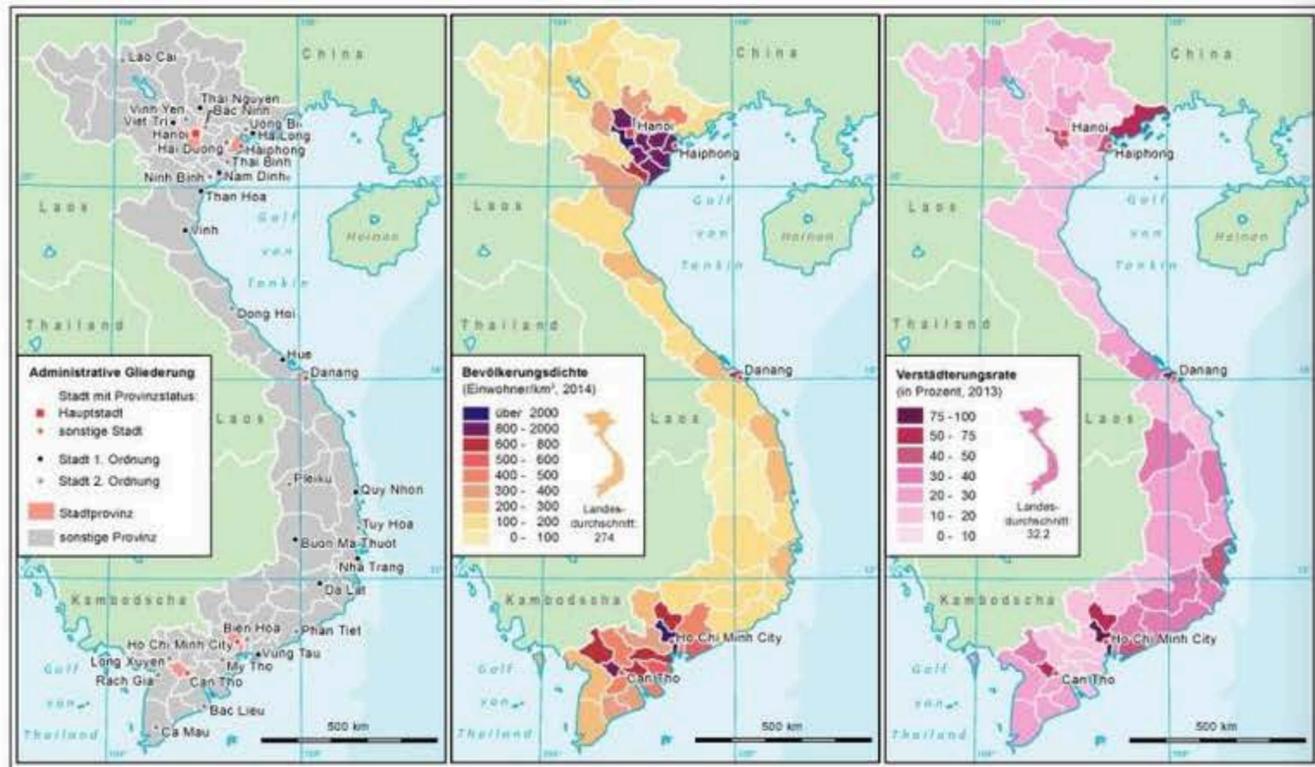


Abb. 1: Vietnam: Bevölkerung und Stadtstrukturen im Überblick

Entwurf: Michael Waibel; Illustration: Claus Carstens, Institut für Geographie der Universität Hamburg

niedriger Wert, welcher in den letzten Jahren jedoch deutlich angestiegen ist (1994: 19,9 %; 2004: 26,7 %; GSO 2015). In China, dem wirtschaftspolitischen Vorbild, leben aktuell bereits deutlich mehr als die Hälfte der Bevölkerung in Städten.

In Vietnam gibt es eine administrative Klassifizierung von Städten, das heißt die Nationalregierung entscheidet über den Stadtstatus und die Städtehierarchie. Bis zum Jahr 2020 soll so die Zahl der Städte in Vietnam von gegenwärtig ca. 800 auf über 1000 ansteigen (Vietnam News 2015). Bis 2025 soll die Verstärkerungsrate auf 50 % erhöht werden. Zum Beispiel sind insbesondere in der ersten Dekade des neuen Millenniums vergleichsweise viele Klein- und Mittelstädte in der Städtehierarchie aufgestiegen. Durch derartige Maßnahmen erhalten die Städte eine größere Entscheidungs- und Fiskalautonomie. Ein weiteres Beispiel stellt die im Mekong-Delta gelegene Stadt Can Tho dar, welche erst 2004 durch die Aufteilung der Provinz Can Tho in zwei neue administrative Einheiten, der Stadt mit Provinzstatus Can Tho und der Hau Giang-Provinz gegründet wurde.

Im Jahr 2008 annektierte die Stadt Hanoi die angrenzende Ha Tay-Provinz und weitere kleinere Gebietseinheiten von Nachbarprovinzen (Waibel 2011; vgl. Abb. 1). Durch diese administrative Maßnahme verdreifachte die Hauptstadt auf einen Schlag ihre Größe und verdoppelte ihre Bevölkerungszahl. Gleichzeitig führte dies zu der Abkehr von einer aus Nachhaltigkeitsaspekten eher positiv zu bewertenden räumlich kompakten Stadtform hin zu einer Zersiedelung der städtischen Peripherie (*urban sprawl*; Waibel 2011). Ob in den

skizzierten Beispielen der administrativen Neuklassifizierung auch sprunghaft eine Übernahme städtischer Lebensstile, also eine reale qualitative Urbanisierung folgt, sei dahingestellt.

In diesem Kontext stellt Ho Chi Minh City einen Sonderfall dar. Hier hat das geographische Stadtwachstum die administrativen Grenzen der Metropole überschritten und sich zudem innerhalb der Metropole in Areale ausgedehnt, die noch als ländlich klassifiziert sind. Auch gehen Schätzungen davon aus, dass sich in der Stadt 500.000 bis zu einer Million Migranten aufhalten, die statistisch nicht erfasst werden (Thanh 2015). Obwohl die Metropole im Jahr 2014 laut offizieller Statistik erst 8 Mio. Einwohner aufweist (GSO 2015), kann man hier von Vietnams erster Megastadt mit mehr als 10 Mio. Einwohnern sprechen.

Ho Chi Minh City ist ohne Zweifel die am stärksten globalisierte Stadt Vietnams, was sich unter anderem an einer sich gerade in den letzten Jahren imposant entwickelnden Skyline zeigt (vgl. Foto 1). Gleichzeitig ist die Metropole auch ein Ort sozialer Polarisierung und wirtschaftsräumlicher Fragmentierung (Waibel 2013a). Charakteristisch hierfür ist das räumlich eng verzahnte Nebeneinander von so genannter Erster und Dritter Welt. Hier befinden sich etwa Marginalsiedlungen, in denen überwiegend Migranten aus ländlichen Gebieten leben, in unmittelbarer Nähe zu *Gated Communities*, bewachten luxuriösen Wohnkomplexen für die Reichen (vgl. Foto 2), oder zu infrastrukturell exzellent erschlossenen Industriezonen, in denen transnationale Konzerne für den Weltmarkt produzieren (Waibel und Gravert 2009).



Foto 1a+b: Veränderung der Skyline von Ho Chi Minh City von 2003 bis 2015

Fotos: M. Waibel

Herausforderungen für Vietnams Metropolen

Vietnams Städte stehen von enormen Herausforderungen im Hinblick auf Nachhaltigkeit: Massive Verkehrsprobleme aufgrund der Überlastung der Transportinfrastruktur verbunden mit regelmäßigen Stauereignissen und extreme Luftverschmutzung sind typische Probleme, die auch andere Metropolen in der südostasiatischen Region haben. Im Zuge des Transformationsprozesses erfolgte in Vietnam eine enorme stadträumliche



Foto 2: Räumliche Fragmentierung in Ho Chi Minh City: Marginalsiedlungen neben Luxuswohnanlage

Expansion mit damit einhergehender Flächenversiegelung. Dies hat zu einem eklatanten Anstieg von innerstädtischen Überflutungsereignissen geführt, welche durch den globalen Klimawandel künftig noch verstärkt werden (Waibel 2013a). Vietnam gilt sowieso als eines der am stärksten vom Klimawandel betroffenen Länder weltweit. Die Entwicklung der Flusshalbinsel Thu Thiem in Ho Chi Minh City ist ein Beispiel wie Stadtentwicklung nicht erfolgen sollte. Hier wird gegenüber dem historischen Stadtzentrum – dem Vorbild von Pudong in Shanghai folgend – ein neuer *Central Business District* (CBD) entstehen. Das Areal stellte bislang jedoch eine enorm wichtige Retentionsfläche insbesondere bei Starkregenereignissen dar. Nun wird Thu Thiem zunehmend versiegelt (vgl. Foto 3) und eine wichtige Pufferfunktion im Falle von Starkregenereignissen geht verloren.

Hemmnisse im Hinblick auf mehr Nachhaltigkeit

Die folgenden Ausführungen sind Resultat eigener jahrelanger Forschung vor Ort und von etlichen Expertengesprächen mit ausgewählten Vertretern von Staat, Wirtschaft und Zivilgesellschaft im Juli und August 2015. Befragt nach den grundsätzlichen Problemen im Hinblick auf die Umsetzung von mehr Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung nennen fast alle Befragten Defizite in der Wahrnehmung und der Bildung der Menschen. Dies erstaunt auf den ersten Blick, gibt es doch seit Jahren Kampagnen, in denen etwa über Stellwände im öffentlichen Raum die sogenannte „Zivilisierte Stadt“ (*van minh do thi*) propagiert wird oder Aufrufe die Stadt „grün, sauber und schön“ (*xanh, sach, dep*) zu halten (vgl. auch Waibel und Kurfürst 2009).

Auf diesen Umstand angesprochen verweist ein Vertreter der Zivilgesellschaft von einem grundsätzlich fehlenden Vertrauen der Bevölkerung in den Staat und seine Repräsentanten. Da die politischen Eliten Umweltschutz und nachhaltiges Verhalten nicht vorleben, weisen die „einfachen“ Bürger und Bürgerinnen nur eine geringe Motivation auf, derartigen Kampagnen zu folgen. Als weiteres Problemfeld identifizierten insbesondere die Gesprächspartner aus der Wirtschaft das sehr kurzfristig orientierte Profitdenken. Dies betrifft vor allem den Bausektor, wo etwa die Verwendung besserer Dämmstoffe zur Steigerung der Energieeffizienz die Baukosten erhöhen und damit den Gewinn schmälern würde. Ein grundsätzliches Problem in diesem Sektor ist zudem, dass ein Bauunternehmen von nachhaltigerer Bauweise nicht profitiert, da die daraus resultierenden niedrigeren Energieverbrauchskosten zur Kühlung in der Regel nur den Mietern, aber nicht mehr dem Erbauer zu Gute kommen.

Alle Gesprächspartner monierten außerdem die niedrigen Energiekosten und dabei ausdrücklich die staatlich massiv subventionierten Strompreise für die privaten Haushalte, für die die vietnamesische Regierung jedes Jahr mehrere Milliarden US-Dollar ausgibt (Hai 2014). Dies geschieht aus sozialen Gründen, macht gleichzeitig erneuerbare Energiequellen wie Wind oder Photovoltaik wirtschaftlich unattraktiv und verringert die Motivation, Energie zu sparen. Darüber hin-

aus wird das weitgehende Fehlen von ökonomischen Anreizen, um Umweltziele zu erreichen, kritisiert. In Deutschland zum Beispiel ist die KfW mit vergünstigten Darlehen im Bereich des energieeffizienten Bauens höchst erfolgreich.

Demgegenüber gibt es in Vietnam eine Unmenge an Verordnungen und Gesetzen „von oben“, die sich teilweise widersprechen und oft wenig transparent sind (AHK Vietnam 2012). Es wird von den Befragten eine Kultur des Belohnens von umweltgerechtem Verhalten eingefordert, weniger des Bestrafens. Zudem sollte auf Einsparpotentiale offensiver hingewiesen werden, durch Kennzeichnung von Verbräuchen bei Klimaanlagen. Die Klassifizierung von Energieeffizienzwerten etwa bei Haushaltsgeräten ist in Vietnam erst am Anfang.

Allgemein dominieren sektorale Ansätze in einem klassischen querschnittsorientierten Themenfeld wie der Nachhaltigkeit. Horizontale Kooperation findet weder auf nationaler, noch auf kommunaler Ebene kaum statt. So hat etwa das Ministerium für Planung und Investitionen die Aufgabe erhalten, die bereits im Jahr 2012 verabschiedete nationale *Green Growth*-Strategie federführend voran zu treiben. Das Umweltministerium ist hingegen für alle Belange des Klimawandels zuständig. Das Handels- und Industrieministerium koordiniert die Projekte zur Energieeffizienz und das Bauministerium ist für nachhaltige Stadtentwicklung verantwortlich. Zwischen den Fachministerien erfolgt der Austausch in der Regel nicht institutionalisiert, sondern nahezu ausschließlich über persönliche Kontakte.

Zudem werden vom Staat Akteure der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft so gut wie gar nicht in Entscheidungsprozesse eingebunden. Partizipation im eigentlichen Sinne findet nach wie vor nicht statt. *Good Governance* wird noch immer vornehmlich als *Good Government* verstanden. Hinzu kommt eine äußerst heterogene internationale Geberlandschaft, welche häufig auch nur mit Einzelpartnern auf der vietnamesischen Seite zusammenarbeitet. Dies geschieht oft auch aus pragmatischen Gründen, da mehrere Partner für das Projektmanagement einen deutlich höheren Kommunikations- und damit Zeitaufwand erfordern. Die vietnamesische Seite hat daran auch häufig kein Interesse, da dann Mittelzuflüsse und Wissen transparent gemacht werden müssten. Wissen ist jedoch eine Ressource, mit der man auch angesichts der niedrigen Gehälter im öffentlichen Sektor Geld verdienen kann. Deshalb wird Wissen auch innerhalb von Fachabteilungen oft nicht geteilt. *Walter Koditek*, ein deutscher Experte, der mehrere Jahre als Berater für das vietnamesische Bauministerium tätig gewesen ist, bezeichnet dies als so genannte „Silomentalität“ (*Koditek* 2013).

Abhängigkeit von ausländischen Kapitalgebern

Nach wie vor können nahezu alle größeren Infrastrukturprojekte, sei es Brücken-, Straßen- oder der U-Bahnbau nur mithilfe von ausländischen Kapitalgebern realisiert werden. Dies kann nicht nur zu Abhängigkeiten führen, sondern auch den Handlungsspielraum im Hinblick auf Nachhaltigkeit einengen, da jeweils die



Foto 3: Auf der Flusshalbinsel von Thu Thiem in Ho Chi Minh City soll ein neuer CBD entstehen

Partikularinteressen der Kapitalgeber berücksichtigt werden müssen, etwa in Bezug auf den Einsatz von Technologie aus den Geberländern. Ein Beispiel hierfür ist der U-Bahnlinienbau in Ho Chi Minh City.

Oft werden von Geberländern auch prestigeträchtige High-Tech-Lösungen angeboten, die aber vornehmlich der Förderung der eigenen Wirtschaft dienen. Medium- und Low-Tech-Ansätze würden hingegen viel eher die breite Masse erreichen und könnten dadurch Mengeneffekte erzielen. Im Sinne von grünem Wachstum wären derartige Ansätze auch sinnvoller, da diese den Nukleus für den schrittweisen Aufbau einer eigenen Industrie bilden könnten, statt sich weiterhin abhängig von Importen aus den etablierten Industrieländern zu machen. Eine stärkere Abstimmung wäre auch im Bereich von Entwicklungshilfeprojekten zum Thema Klimawandel und nachhaltige Stadtentwicklung sinnvoll.

Neue Mittelklassen: Hoffnungsträger für mehr Nachhaltigkeit?

Die großen vietnamesischen Metropolen sind zu Orten des Konsums geworden. Insbesondere dort sind die städtischen Mittelschichten in den letzten Jahren rasant angewachsen. Damit geht ein Prozess der Individualisierung und Pluralisierung von Lebensstilen einher, wie er bereits zuvor in anderen Metropolen der Region eingesetzt hat. Gleichzeitig wird Konsum zum elementaren Bestandteil von Strategien sozialer Distinktion und Prestige eingesetzt (vgl. *Foto 4*; *Waibel* 2013b). Im weltweiten Maßstab gesellen sich diese Transformationsgewinner aus Vietnam zu der als neue globale Schlüsselgruppe angesehenen Schicht der so genannten „Neuen Konsumenten“, deren Lebensstil als entscheidend für die künftige wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit gesehen werden kann (*Myers und Kent* 2003). Eben diese Bevölkerungsschicht weist jedoch einen massiv gestiegenen ökologischen Fußabdruck auf, u.a. bedingt durch vermehrten Fleischkonsum, dem Umstieg vom Motorroller auf das Auto, der



Foto 4: Ein Angehöriger der vietnamesischen Mittelschicht mit seinem SUV in einem Neubaugebiet von Hanoi

massiven Nutzung von Klimaanlagen und als Träger von sozial selektiven und räumlich extensiven Suburbanisierungsprozessen. Schätzungen gehen davon aus, dass sich die Zahl der städtischen Mittelschichten in Vietnam von 12 Mio. 2012 auf 33 Mio. im Jahr 2020 erhöhen wird (*KPMG* 2012).

Eine Befragung des Autors unter über 400 Mittelklassehaushalten in Ho Chi Minh City im Jahr 2009 zeigt ein ambivalentes Bild im Hinblick auf das Umweltverhalten (*Waibel* 2009): Zwar steigen mit höherem Einkommen in der Tat auch die Ressourcenverbräuche, etwa in Bezug auf Wohnfläche und Strombedarf oder im Hinblick auf privatem Pkw-Besitz. Es zeigt sich aber auch, dass die wohlhabenderen Schichten umweltfreundliche Technologien wie etwa thermische Wassererhitzer signifikant häufiger einsetzen als einkommensschwächere Haushalte (vgl. *Foto 5*).

Der im Jahr 2011 von Siemens veröffentlichte *Asian Green City Index* bestätigt diese Tendenz: Bis zu einem Pro-Kopfeinkommen von etwa 20000 US\$ steigen die



Foto 5: Thermische Wassererhitzer auf Neubauten in Ho Chi Minh City

Ressourcenverbräuche (zum Beispiel bei Wasser und dem Müllaufkommen) kontinuierlich an, dann aber sinken sie aufgrund des Einsatzes effizienterer Technologien, einer besseren Finanzausstattung der Lokalregierungen und (vermeintlich auch) durch Verhaltensänderungen der städtischen Bevölkerung (*Siemens* 2011).

Der klassischen Demokratisierungsthese folgend müssten sich die städtischen Mittelschichten zu Motoren für zivilgesellschaftliche Entwicklung in Vietnam entwickeln und somit aktiv eine nachhaltigere Stadtentwicklung einfordern. Dies ist aber bislang nur teilweise der Fall, da die Mittel- und Oberschichten oft noch eng mit dem Staatsapparat verknüpft sind (*Waibel* 2013b). Erst wenn die Mittelschichten es riskieren können, gegen den Fehlverhalten seitens des Staates zu protestieren, ohne ihren ökonomischen Status zu verlieren, kann sich nachhaltig eine Zivilgesellschaft entwickeln (*Waibel* 2013a). Während Aushandlungsprozesse im Kontext von Stadtentwicklung lange Zeit hauptsächlich von Einzelpersonen vorangetrieben wurden, etwa bei Landrechtsfragen, ist in jüngerer Zeit eine neue Qualität des Protestes festzustellen: Individuen schließen sich zunehmend kollektiv in Gruppen zusammen, um ihren Anliegen auch öffentlich mehr Gewicht zu verleihen (*Waibel* 2013b).

Ein aktuelles Beispiel hierfür sind die Proteste im Kontext der im März 2015 bekannt gewordenen Plänen der Hanoier Stadtregierung in der Innenstadt fast 7000 Bäume fällen zu lassen. Um dagegen zu protestieren, wurde sich innerhalb von kürzester Zeit in den sozialen Netzwerken organisiert (*VOA* 2015). All dies gipfelte schließlich in einer Demonstration von hunderten von Personen im öffentlichen Stadtraum Hanois, eine absolute Seltenheit in dem autoritär regierten Staat. Die massiven Proteste hatten Erfolg, die Fällaktion wurde nach wenigen Tagen abgebrochen. Derartige positive Erlebnisse stärken das Selbstbewusstsein der Protestierenden und lassen für die weitere Entwicklung der Zivilgesellschaft in Vietnam Hoffnung schöpfen.

Fazit

Eine nachhaltige Stadtentwicklung kann nicht ausschließlich *top-down* organisiert werden, sondern sollte im Idealfall über breite Allianzen von Akteuren des Staates, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft angegangen werden. Dabei können die städtischen Mittelschichten eine entscheidende Rolle spielen, da sie über Bildung, finanzielle Ressourcen und zunehmend auch über politisches Selbstbewusstsein verfügen.

Als eine vielversprechende Schnittstelle für die Intensivierung der Zusammenarbeit des Staates mit zivilgesellschaftlichen Organisationen erscheint insbesondere Bereich der Bildung für die Nachhaltigkeit. Das Wissen über Probleme und mögliche Lösungsansätze erscheint oft bereits vorhanden, auch Geldmittel könnten durch internationale Geber eingeworben werden. In der Realität scheidet es jedoch oft an Implementierung. Um derartige Implementierungslücken zu schließen, sollte eine vermehrte Institutionalisierung

zung der horizontalen und vertikalen Kooperation bei querschnittsorientierten Herausforderungen wie der Nachhaltigkeit erfolgen.

Um die Stadtbevölkerung besser zu erreichen, sollte mehr mit ökonomischen Anreizen gearbeitet werden und nicht bloß mit Bestrafungsszenarien. Zudem könnte über Amortisationszeiten von umweltfreundlicher Technologie offensiver informiert werden, damit die Nutzer Verständnis über mittel- und langfristige monetäre Einspareffekte erlangen. Ein sukzessiver Abbau der Subventionen für die Energiepreise erscheint unerlässlich, um Energiesparverhalten zu forcieren und um regenerative Energien attraktiver zu machen. Nicht zuletzt erscheint das Vorleben von umweltbewusstem Verhalten durch politische und wirtschaftliche Eliten (*leading by example*) als ein zentraler Baustein für die flächendeckende Akzeptanz und Umsetzung von mehr umweltbewusstem Verhalten unter der Stadtbevölkerung. III

LITERATUR

- AHK Vietnam (2012): Zielgruppenanalyse Vietnam Städtische Infrastruktur. September 2012, Hanoi
- BCG (2013): Vietnam's middle class set to double by 2020. BCG Boston Consulting Group, CCCI, Viet Nam. www.amchamvietnam.com/30443067/vietnams-middle-class-set-to-double-by-2020-bcg/
- Hai, N.M. (2014): Energy Subsidy Reforms: The case of Vietnam. Presentation at the 2nd joint UNEP/GIZ/IMF/GSI Workshop, Nairobi
- IMF, International Monetary Fund (2015): World Economic Outlook Database, July 9th, 2015
- Koditek, W.: Presentation at Workshop „Just Bottom-Up is not Enough! Part II. HCMC University of Architecture, July 16th, 2013
- KPMG (2012): The Rise of the Middle Class in Asian Emerging Markets. Huazen
- MPI/GSO, Ministry of Planning and Investment, General Statistical Office of Vietnam (2013): The 1/4/2013 Time-Point Population Change and Family Planning Survey: Major Findings. Hanoi
- MPI (2015): ODA Overview. Hanoi. <http://oda.mpi.gov.vn/LinkClick.aspx?fileticket=%2FQVPcg1kIpo%3d&tabid=240&language=en-US>
- Myers, N., und J. Kent (2003): New consumers: The influence of affluence on the environment. PNAS 8 (100), S. 4963-4968
- Reuters (2015a): Vietnam 2015 FDI inflows seen at \$12.3-\$13.3 bln. 27 July 2015. www.reuters.com/article/2015/07/27/vietnam-economy-fdi-idUSL3N1071TM20150727
- Reuters (2015b): Vietnam's remittances to hit \$13-\$14 bln in 2015 -cbank. 15 January 2015. www.reuters.com/article/2015/01/12/vietnam-economy-remittances-idUSL3N0UR2K520150112
- Siemens (2011): Asian Green City Index. München Vietnam News: Urban areas in Vietnam to number 1,000 by 2020. 13.03.2015. <http://vietnamnews.vn/society/267498/urban-areas-in-vn-to-number-1000-by-2020.html>
- VOA, Voice of America (2015): Hundreds in Hanoi Protest Tree Cutting. Hanoi. <http://learningenglish.voanews.com/content/hundreds-in-hanoi-vietnam-protest-tree-cutting/2691764.html>
- The World Bank (2015): World Development Indicators. Washington, D.C. <http://databank.worldbank.org/data/>
- Waibel, M. (2009): New Consumers as Key Target Groups for Sustainability before the Background of Climate Change in Emerging Economies: The Case of Ho Chi Minh City, Vietnam. In: World Bank [ed.]: Proceedings of the 5th Urban Research Symposium of the Cities and Climate Change: Responding to an Urgent Agenda. Marseille
- Waibel, M.: (2011): Hanoi Goes West: Stadterweiterung, Akteure und Konsequenzen. Geographische Rundschau 63 (9), S. 48-55
- Waibel, M. (2013a): Ho Chi Minh MEGA City – Eine Einführung. In: M. Waibel [ed.]: Ho Chi Minh Mega City. Berlin, S. 9-28 [Schriftenreihe PAZIFIK FORUM der Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V., Volume 14, Regiospectra Verlag]
- Waibel, M. (2013b): Konflikte um Stadtentwicklung in Ho Chi Minh City: Mittelklassen als Motoren von Zivilgesellschaft in Vietnam. Südostasien 29 (1), S. 5-7

- Waibel, M., und A. Gravert (2009): B/orderd Spaces and Social Exclusion in Vietnam: Housing Conditions of Labour Migrants in the Face of Global Economic Integration. TRIALOG – A Journal for Planning and Building in the Third World 101 (3), S. 39-44
- Waibel, M., und S. Kurfürst (2009): Informeller Straßenhandel in Vietnams Metropolen: Opfer rigoroser Modernisierungsstrategien? Pacific News 32 (July/August), S. 15-17

EXPERTENGESPRÄCHE

- Bivona, P. (2015): Energy Expert at Artelia Group, Ho Chi Minh City, 28.08.2015
- Kramreiter, R. (2015), Executive Director of Future Technology Vietnam, Danang, 29.07.2015
- Loan, P. (2015), Vice-Director, Vietnamese Institute of Architecture, Hanoi, 26.08.2015
- Nguyet, D.V. (2015), Country Director of the NGO Live & Learn Vietnam, 28.07.2015
- Rössner, A. (2015), Executive Director of European Chamber of Commerce in Vietnam, Ho Chi Minh City, 22.07.2015
- Schill, C. (2015), Director of Central European Chamber of Commerce in Vietnam, Ho Chi Minh City, 22.07.2015
- Thanh, L.V. (2015), Socio-Economic Expert at Ho Chi Minh City Institute of Sustainable Development, Ho Chi Minh City, 25.08.2015
- Trang, P. (2015), Lecturer at Danang University of Architecture, Danang, 31.08.2015

SUMMARY

Vietnams Big Cities. Problems and potential solutions towards the promotion of sustainable urban development

by Michael Waibel

As a consequence of the gradual introduction of market-led reforms since the mid 1980s Vietnam has experienced astonishing economic growth rates. However this went along with increasing environmental problems, most visible in the big cities. Based on recently made expert interviews and own research experience of the author the article identifies a bundle of barriers hindering more urban sustainability, among other institutional issues such as the lack of horizontal cooperation among the various ministries on national and among the departments on city level. Also, the state's focus is too much on top-town regulation and not enough on bottom-up approaches trying rather to persuade than to force people. For example, the introduction economic incentives could play a vital role in the field of energy-efficient buildings. Another major barrier are the subsidized energy prices, which make the introduction of renewable energies less attractive. Further, the author criticises the dependency from international donor organisations and the lacking coordination among the latter. Last but not least, the newly emerging urban middle class population are identified as key strategic group towards more sustainability. Until now, their behaviour is ambivalent, though. On the one hand their ecological footprint is sharply rising, but on the other they are the pioneers of buying environmentally friendly technologies.

AUTOR

Dr. MICHAEL WAIBEL, geb. 1969
 Institut für Geographie, Universität Hamburg,
 Bundesstraße 55, 20146 Hamburg
michael.waibel@uni-hamburg.de
 Arbeitsgebiete/Forschungsschwerpunkte:
 Stadtgeographie/Urbanismus,
 Nachhaltigkeitsforschung, Governance wirtschaftlicher
 Restrukturierung