



Jahrbuch 2016

Herausgegeben vom
Vorstand der Marburger Geographischen Gesellschaft e. V. in Verbindung
mit dem Dekan des Fachbereichs Geographie der Philipps-Universität

Sonderdruck

Alle Rechte vorbehalten. Der Inhalt dieses Sonderdrucks oder Teile davon dürfen nicht ohne die schriftliche Genehmigung des Herausgebers vervielfältigt, in Datenbanken gespeichert oder in irgendeiner Form übertragen werden. Sie dürfen ausschließlich zum persönlichen Gebrauch ausgedruckt oder gespeichert werden.

Marburg/Lahn 2017

Im Selbstverlag der Marburger Geographischen Gesellschaft e. V.

1.5 Kurzfassungen der Vortragsreihen im SS und WS

Sommersemester 2016: „Aktuelle Stadtentwicklungen in Metropolen der Welt“
Wintersemester 2016/17: „Trends und Perspektiven im Tourismus“

1.5.1 M. WAIBEL

Die vietnamesische Hauptstadt Hanoi – nachhaltige Stadtentwicklung und die Rolle der Mittelklassen

Im Frühjahr 2016 machte Hanoi unrühmliche Schlagzeilen als Medien vor Ort berichteten, dass der Index für die Luftqualität einen bislang unerreichten gesundheitsgefährdenden Wert von 388 erreicht hatte (YEH 2016). Damit galt Hanoi zu jenem Zeitpunkt als die Metropole mit der stärksten Luftverschmutzung Südasiens. Laut dem Vietnamesischen Institut für Umweltbeobachtung ist die Hauptursache dafür das extrem gestiegene Verkehrsaufkommen. Dieses trägt offenbar zu etwa 70 % zu der Luftverschmutzung Hanois bei (YEH 2016). Offizielle Zahlen zeigen, dass es in der vietnamesischen Hauptstadt mit 7,2 Mio. Einwohnern (Ende 2015) mittlerweile 5,3 Mio. Motorräder und 560 000 PKWs gibt (GSO 2016). Alternativen des ÖPNVs gibt es nur wenige und beschränken sich bislang auf überlastete Buslinien. Schienengebundene Verkehrssysteme (U- oder S-Bahn) befinden sich im Bau, es wird aber noch etliche Jahre dauern, bis ein hinreichend dichtes Netz errichtet sein wird. So erleben die PKW-Hersteller Rekordabsätze und Hanoi erstickt immer mehr im Stau. Die mit Abstand wichtigsten Käufergruppen sind die rasch anwachsenden Mittelschichten.

Sicherlich nicht zufällig fanden ebenfalls im Jahr 2016 kostenlose Smartphone-Apps wie von AirVisual (<https://airvisual.com/>) zunehmend Verbreitung, welche die Luftverschmutzung Hanois dokumentierten und weltweit mit anderen Metropolen verglichen. Es ist davon auszugehen, dass diese Apps, welche etwa in China schon seit längerem verbreitet sind, einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Umweltwahrnehmung der Stadtbevölkerung haben – und dabei insbesondere auf die städtischen Mittelklassen.

Städtische Mittelklassen: Ursache, Problem und Lösung zugleich

Im Zuge der seit Mitte der 1980er Jahre eingeleiteten Doi Moi (Erneuerungs-)Politik, welche unter Beibehaltung der Einparteienherrschaft der Kommunistischen Partei die graduelle Einführung marktwirtschaftlicher Reformen zur Folge hatte, ist Vietnam von einem der ärmsten Entwicklungsländer weltweit zu einem wirtschaftlich aufstrebenden Schwellenland aufgestiegen. Dabei wurden die Metropolen Vietnams, allen voran Hanoi und Ho Chi Minh City, zu Orten des Konsums. Insbesondere dort sind die städtischen Mittelschichten in den letzten Jahren rasch angewachsen. Damit geht ein Prozess der Individualisierung und Pluralisierung von Lebensstilen einher. Gleichzeitig wird Konsum zu einem elementaren Bestandteil von Strategien sozialer Distinktion (WAIBEL 2016). Weltweit gesellen sich die Transformationsgewinner Vietnams – ebenso wie die aus China oder aus Indien – zu der als Schlüsselgruppe angesehenen Schicht der so genannten „Neuen Konsumenten“. Deren Lebensstil wird als mitentscheidend für die globale Nachhaltigkeit gesehen (MYERS & KENT 2003). Die Neuen Konsumenten weisen einen massiv



Abb. 1: Angehöriger der städtischen Mittelschicht Hanois mit seinem SUV in einem Neubaugebiet
(Foto: M. Waibel 2012)

gestiegenen ökologischen Fußabdruck auf, u. a. bedingt durch vermehrten Fleischkonsum, den Umstieg auf das Auto als zentrales Statussymbol, die massive Nutzung von elektrischen Geräten sowie als Träger von sozial selektiven und räumlich extensiven Suburbanisierungsprozessen (*urban sprawl*) (Abb. 1).

Schätzungen gehen davon aus, dass sich die Zahl der Zugehörigen städtischer Mittelschichten in Vietnam mit einem Einkommen von 714 US-\$ oder mehr pro Monat von 2014 bis 2020 auf 33 Millionen verdoppeln wird (JENNINGS 2016). Dies wäre bereits etwa ein Drittel der Gesamtbevölkerung Vietnams. Befragungen des Autors unter über 400 Mittelklassehaushalten im Jahr 2009 und Erhebungen von Studierenden der Geographie im Rahmen einer Großen Exkursion im Jahr 2016 zeigen allerdings ein ambivalentes Bild im Hinblick auf das Umweltverhalten. Zwar steigen mit höherem Einkommen in der Tat auch die Ressourcenverbräuche, etwa in Bezug auf Wohnfläche und Strombedarf (insbesondere für die Kühlung durch energieintensive Klimaanlage) oder im Hinblick auf privatem PKW-Besitz. Es zeigt sich aber auch, dass die wohlhabenderen Schichten umweltfreundliche Technologien wie etwa thermische Wassererhitzer oder – insbesondere in jüngster Zeit – Fotovoltaik häufiger einsetzen als einkommensschwächere Haushalte. Der im Jahr 2011 von Siemens veröffentlichte „Asian Green City Index“ scheint diese Tendenz zu bestätigen: Bis zu einem Pro-Kopfeinkommen von etwa 20 000 US-\$ pro Jahr steigen die Ressourcenverbräuche kontinuierlich an, dann aber sinken sie aufgrund des Einsatzes effizienterer Umwelttechnologien, einer besseren Finanzausstattung der Lokalregierungen und (vermeintlich auch) durch Verhaltensänderungen der städtischen Bevölkerung (SIEMENS 2011). Zudem hat der Autor selbst die Beobachtung gemacht, dass viele städtische Mittelklassen nicht nur rein konsumorientiert sind, sondern zum Beispiel

ihre Kinder Klavier- oder andere Musikinstrumente lernen lassen. Dies wird als Mittel der Distinktion und damit als Statussymbol eingesetzt. Dies zeigt aber auch, dass kulturelle Werte eine immer wichtigere Rolle spielen und Ansätze eines Bildungsbürgertums auch in Vietnam entstehen. Der klassischen Demokratisierungsthese folgend müssten die städtischen Mittelschichten Vietnams zudem als Motoren einer zivilgesellschaftlichen Entwicklung fungieren 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 2016). Erst wenn die neuen Mittelschichten riskieren können, gegen staatliches Fehlverhalten zu protestieren, ohne in Gefahr zu geraten, ihren neu gewonnenen ökonomischen Status sofort wieder zu verlieren, kann sich dauerhaft eine Zivilgesellschaft entwickeln (WAIBEL 2016). Während Aushandlungsprozesse im Kontext der Stadtentwicklung lange Zeit hauptsächlich von Einzelpersonen vorangetrieben wurden, etwa bei Landrechtsfragen, ist hingegen in letzter Zeit eine neue Qualität des Protestes festzustellen: Individuen schließen sich zunehmend in Gruppen zusammen, um ihren Anliegen auch öffentlich mehr Gewicht zu verleihen (WAIBEL 2013). Ein Beispiel hierfür sind die Proteste im Kontext der im März 2015 bekannt gewordenen Pläne der Stadtregierung Hanois, in der Innenstadt fast 7000 Bäume fällen zu lassen. Innerhalb von kürzester Zeit wurden daraufhin in den sozialen Medien Proteste organisiert (VOA 2015). All dies gipfelte schließlich in einer Demonstration von hunderten von Personen im öffentlichen Stadtraum Hanois, eine Seltenheit in dem nach wie vor autoritär regierten Staat. Die Proteste hatten Erfolg, denn das Fällen der Bäume wurde kurz danach abgebrochen (WAIBEL 2016). Ein weiteres Beispiel sind die Proteste, nachdem im April 2016 hunderttausende tote Fische an die Küste Zentralvietnams ge-



Abb. 2: Protest gegen Fischsterben in sozialen Netzwerken
(Quelle: Zusammenstellung aus Facebook 2016)

spült wurden. Dieser größte Umweltskandal seit der Wiedervereinigung Vietnams wurde zunächst von der Zentralregierung verschwiegen und die Bevölkerung wochenlang über die Ursachen im Unklaren gelassen. Erst massiver Aufruhr in den sozialen Netzwerken und öffentliche Demonstrationen (Abb. 2) führten zu einer offiziellen Stellungnahme und dem Schuldeingeständnis eines taiwanesischen Stahlherstellers – verbunden mit der Bekanntgabe, eine vergleichsweise hohe Entschädigungssumme zu bezahlen.

Derartige Erfahrungen, tatsächlich etwas bewegen zu können, stärken zweifellos das Selbstbewusstsein der Mittelschichten und können als Beleg dafür dienen, dass diese die Regierung erfolgreich unter Druck setzen, Umweltprobleme offensiver als bisher anzugehen. Es scheint also, dass den Zugehörigen der Mittelschichten einhergehend mit steigendem Wohlstand in der Tat Aspekte von Gesundheit und Lebensqualität zunehmend wichtiger werden als etwa Wirtschaftswachstum um jeden Preis.

Neue öffentliche Räume = mehr städtische Lebensqualität?

Die Stadtregierung Hanois hat auf die gestiegenen Ansprüche der Stadtbewohner durchaus reagiert und in jüngster Zeit etwa neue innerstädtische Erholungs- und Freizeitflächen errichtet. Die prominenteste Maßnahme ist sicher die Schaffung einer temporären Fußgängerzone rund um die Parkanlagen des Hoan Kiem-Sees, dem traditionellen Herz der Stadt (Abb. 3). Seit September 2016 werden dort regelmäßig am Wochenende die Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt und in eine weitläufige Fußgängerzone umgewandelt (DIGREGORIO 2016).

Dieser Schritt hat sich als überaus erfolgreich herausgestellt und wird von der Stadtbevölkerung Hanois, aber auch von den immer zahlreicher werdenden Touristenströmen



Abb. 3: Der Hoan Kiem-See: Das Herz Hanois (Foto: M. Waibel 2015)

aus dem In- und Ausland sehr gut angenommen. Dies zeigt zudem den großen (Nachhol-)Bedarf nach attraktiven öffentlichen Räumen. Vorbild dafür war einerseits die Umwandlung einiger Altstadtgassen in eine temporäre Fußgängerzone mit Marktständen einige Jahre zuvor sowie die im Jahr 2015 erfolgte Umwandlung der Nguyen Hue-Straße in eine permanente Fußgängerzone in der Wirtschaftsmetropole Ho Chi Minh City. Insbesondere nach Einbruch der Dunkelheit wird diese nun tagtäglich zu einem sehr belebten öffentlichen Raum. Das letztgenannte Beispiel illustriert aber auch die Unsicherheit der Stadtregierung im Umgang mit Nutzern der Fußgängerzone. Bereits weniger als ein Jahr nach Eröffnung wurden die bis dahin sehr beliebten öffentlichen Darbietungen, wie etwa Tanz- oder Gesangsaufführungen (und auch der Verzehr mitgebrachter Speisen und Getränke) verboten (NGUYEN 2016). Offensichtlich (es war auch die Zeit des Aufruhrs im Kontext des oben erwähnten Fischsterbens) wurde befürchtet, dass sich größere Menschenansammlungen in öffentliche Demonstrationen gegen das Regime umwandeln könnten.

Fazit

Eine nachhaltige Stadtentwicklung kann nicht ausschließlich top-down organisiert werden, sondern sollte im Idealfall an den Interessen der Bürger orientiert über breite Allianzen von Akteuren des Staates, der Wirtschaft und eben der Zivilgesellschaft angegangen werden. Das Vorleben von umweltbewusstem Verhalten durch politische und wirtschaftliche Eliten (*leading by example*) erscheint hierbei als ein wichtiger Baustein für die flächendeckende Akzeptanz und Umsetzung von mehr umweltbewusstem Verhalten unter der gesamten Stadtbevölkerung (WAIBEL 2016).

Um Verhaltensänderungen zu erreichen, sollte vermehrt mit Instrumenten aus der Umweltpsychologie gearbeitet werden (WAIBEL 2014). Das Motto könnte hier lauten: „Überzeugen statt zwingen“. Im Bereich der Förderung des energieeffizienten Bauens ist die Kreditanstalt für Wiederaufbau in Deutschland mit diesem Ansatz höchst erfolgreich. Zudem sollte über Amortisationszeiten in Hinblick auf Nachhaltigkeitsinvestitionen transparent informiert werden. Das Motto könnte hier lauten: „Spare Energie, spare Geld“. Für die Umsetzung von Nachhaltigkeit könnten die städtischen Mittelschichten eine entscheidende Rolle spielen, da sie über Bildung und finanzielle Ressourcen verfügen. Die Digitalisierung und die steigende Verbreitung von Smartphone-Apps erhöhen dabei den Druck auf die Regierung, da dadurch Stadtbewohner heutzutage wesentlich transparenter über das Ausmaß von Umweltverschmutzung und damit über potenzielle Gesundheitsgefährdungen für ihre Familien informiert werden. Da die Mittelschichten wie skizziert zunehmend auch über politisches Selbstbewusstsein verfügen, kann davon ausgegangen werden, dass sie durchaus die Legitimität der (Allein-)Regierung in Frage stellen, falls diese Umweltbelange zukünftig nicht stärker berücksichtigt. Aus der (normativen) Sicht des Autors sind die städtischen Mittelschichten daher in der Tat ein Schlüsselakteur für die Umsetzung von mehr Nachhaltigkeit in Vietnam. Ob dies schlussendlich auch eine Triebfeder darstellt für einen politischen Reform- und Öffnungsprozess hin zu einer pluralistischen Demokratie, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden, bleibt aber zu hoffen.

Literaturverzeichnis

- DI GREGORIO, M. R. (2016): Reimagining Public Space in Crowded Hanoi. In: IN ASIA – Weekly Insights and Analysis 26.10.2016.
- GSO, GENERAL STATISTICS OFFICE OF VIETNAM (2016): Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Hanoi.
- JENNINGS, R. (2016): Growing affluence in Vietnam lures foreign brands. In: NIKKEI Asian Review 22.10.2016.
- MYERS, N. & J. KENT (2003): New consumers: The influence of affluence on the environment. In: PNAS 8/100: 4963–4968.
- NGUYEN, D. (2016): Nguyen Hue pedestrian street: To eat or not to eat? In: Tuoi Tre News 19.04.2016.
- SIEMENS (ed.) (2011): Asian Green City Index. München. 63 S.
- VOA (2015): Hundreds in Hanoi Protest Tree Cutting 23.03.2015.
- WAIBEL, M. (2013): Konflikte um Stadtentwicklung in Ho Chi Minh City: Mittelklassen als Motoren von Zivilgesellschaft in Vietnam. In: Südostasien 29(1): 5–7.
- WAIBEL, M. (2014): Trying rather to convince than to force people: The approach of the Handbook for Green Housing. In: MAHRIN, B. (ed.): Capacity Development – Approaches for Future Megacities. Series Future Megacities 3. Berlin: 143–152.
- WAIBEL, M. (2016): Vietnams Metropolen: Herausforderungen und Lösungsansätze zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung. In: Geographische Rundschau 68(2): 4–9.
- YEH, R. (2016): ‚Airpocalypse‘ soon? Hanoi choking in toxic smog. In: Channel NewsAsia 19.04.2016.

Autor

Dr. Michael Waibel
Abteilung Humangeographie
Universität Hamburg
Bundesstr. 55 (Geomatikum)
D-20146 Hamburg
<http://www.michael-waibel.de/>
mail@michael-waibel.de
michael.waibel@uni-hamburg.de