

Außer Rand und Band: Regionalentwicklung in Metro-Jakarta

Spreitzhofer, Günter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Spreitzhofer, G. (2009). Außer Rand und Band: Regionalentwicklung in Metro-Jakarta. *ASEAS - Austrian Journal of South-East Asian Studies*, 2(1), 70-96. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-362778>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Aktuelle Südostasienforschung / Current Research on South-East Asia

**Außer Rand und Band: Regionalentwicklung in Metro-Jakarta
Gone Wild: Regional Development in Metro-Jakarta**

GÜNTER SPREITZHOFFER¹

Universität Wien, Österreich / University of Vienna, Austria

ASEAS - Österreichische Zeitschrift für Südostasienwissenschaften / Austrian Journal of South-East Asian Studies
SEAS - Gesellschaft für Südostasienwissenschaften / Society for South-East Asian Studies - www.SEAS.at

Der vorliegende Beitrag behandelt aktuelle Phänomene der Regionalentwicklung in Metro-Jakarta (Jabodetabek), der größten städtischen Agglomeration Südostasiens. Nach einer kurzen Einführung zu demographischen, ökonomischen und soziokulturellen Hintergründen indonesischer Urbanisierungsprozesse gilt das Hauptaugenmerk Aspekten von Regionalplanung, Marginalisierung, Suburbanisierung, Kampung-Bereinigung und der Entwicklung von Satellitenstadtblöcken an der suburbanen Peripherie. Die gegenwärtige urbane Transformation ist gekennzeichnet durch fehlende lokale und überregionale Kooperation, unzureichende Entscheidungsstrategien und das Aufkommen konsumorientierter Mittelschichten, was die latenten Disparitäten zwischen Reich und Arm verstärken und weitere soziale Spannungsfelder eröffnen könnte.

Schlagnworte: Metro-Jakarta, Jabodetabek, Verstädterung, Marginalisierung, Regionalentwicklung

The goal of this article is a discussion of current aspects of regional development within Metro-Jakarta (Jabodetabek), which is considered the biggest urban agglomeration within Southeast Asia. After a short introduction of demographic, economic and sociocultural features, the focus of the paper is shifted to aspects of regional planning, marginalization, suburbanization, kampung clearing and new town development. The present urban transformation is characterized by lack of local cooperation, insufficient governance and the rise of a booming middle class, which seems to be bound to widen the gap between (sub-)urban rich and urban poor and lead to further social unrest in today's global recession.

Keywords: Metro-Jakarta, Jabodetabek, urbanization, marginalization, regional development

¹ Mag.Dr. Günter Spreitzhofer ist Universitätslektor am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Arbeitsschwerpunkte: Südostasien, Tourismus, Urbanisierung, soziokultureller Wandel. Kontakt: guenter.spreitzhofer@univie.ac.at

1. Konfliktpotenziale in südostasiatischen Metropolen – eine Einführung

The megacities of Southeast Asia are a dream and a nightmare cohabiting. Emperors could only dream of capitals that so prodigally display might and money; urban planners must wake screaming from visions of massed poverty in the same places. Authors of fairy tales might have dreamed up the architecture while participle scientists sank into reveries of how much energy a mere city could generate. Claustrophobes are condemned to the nightmare of midget apartments that ring with the heavy metal noise; drivers fret the hours away in pinched streets shrouded in gasoline fumes. (Goldberg, 2004)

Das rasante Stadtwachstum der letzten Jahrzehnte hat nicht nur in Südostasien historisch definierte Gebietseinheiten gesprengt (siehe u.a. Bronger, 2004; Crane & Daniere, 1997; Kraas, 2007; McGee, 1995). Fragen der Migration, Neubesiedlung und ökonomischen Erschließung sind längst nicht mehr auf die eigentlichen Kernstadtbereiche reduzierbar (Nas, 2002) und betreffen seit der sukzessiven Etablierung von exportorientierten Industrien in den 1970er Jahren zunehmend das großstädtische Umland (Hakim & Parolin, 2009, S.110-111). Der Urbanisierungsgrad Südostasiens ist mit 37,2 Prozent (Stand: 2000) sehr gering ausgeprägt (Jones, 2002), kulminiert jedoch in einzelnen Ballungsräumen, die meist hafennahe Hauptstadtregionen darstellen: „Mega-Urban Regions“, die definitionsgemäß 50 Kilometer vom Kernstadtbereich in das peri-urbane Hinterland dringen (McGee & Robinson, 1995), bestimmen vor allem auf Java, das auf nur 7 Prozent der Gesamtfläche Indonesiens über die Hälfte der indonesischen Gesamtbevölkerung beheimatet, die Bevölkerungsdynamik (Silas, 2002, S. 1-3), die vor allem an der Nordküste augenfällig ist.

Während das jährliche Wachstum der städtischen Weltbevölkerung (United Nations Department of Economic and Social Affairs [UNDESA], 2008, S. 9-14) insgesamt schwächer wird (1950-2007: 2,6 Prozent; 2007-2025: 1,8 Prozent), weisen in Südostasien vor allem Indonesien und die Philippinen eine urbane Wachstumsdynamik auf, die auf zeitverzögerte Verstädterung von nach wie vor weitgehend agrarischen Gesellschaften schließen lässt, die in den Schwellenländern Malaysia, Singapur und Thailand bereits überwunden scheint. Indonesiens Urbanisierungsgrad etwa wird für 2010 mit 53,7 Prozent prognostiziert (2020: 62,6 Prozent); die städtische Bevölkerung betrug im Jahr 2000 87 Millionen (jährliches Wachstum 3,99 Prozent) und wird bis 2010 auf 126 Millionen (jährliches Wachstum 2,64 Prozent) bzw. bis 2020 auf 160 Millionen (jährliches Wachstum 1,64 Prozent) ansteigen (Ernst, 2008).

Metro-Jakarta, auch als „Jakarta Metropolitan Area“ (bzw. JMA; Hakim & Parolin,

2009), „Jakarta Extended Metropolitan Region“ (Jones, 2002) oder kurz – dem nationalen Planungskonstrukt entsprechend – *Jabotabek* (bzw. *Jabodetabek*) bezeichnet, gilt als die größte Stadtagglomeration Südostasiens, deren Attraktivität als Zielraum für Migrationsströme – nach kurzzeitiger rückläufiger Entwicklung Ende der 1990er Jahre – wieder ungebrochen scheint. Jabotabek², mit einer Fläche von 6.160 km² etwa sieben mal größer als Berlin, steht als Akronym für die Stadtagglomeration aus *Jakarta*, *Bogor*, *Tangerang* und *Bekasi*, den im Süden, Westen und Osten dem Kernstadtbereich angrenzenden Städten. Jüngere Publikationen erweitern den Begriff auf *Jabodetabek*, um dem Bevölkerungsboom in der neuen Millionenstadt *Depok*, im Südteil des Ballungsraumes zwischen Jakarta und Bogor gelegen, gerecht zu werden und diese auch terminologisch einzubinden (Soegijoko & Kusbiantoro, 2001; Yulinawati, 2005; u.a.).

Der Großraum, nach Brongers Ansatz (2006, S. 20) als „subkontinentales Zentrum“ darstellbar, beherbergt 11 Prozent der indonesischen Gesamtbevölkerung (1961: 6,1 Prozent), wobei der Großteil der Zunahme in Botabek erfolgt (Rustiadi, 2002). Doch

Jahr	Bevölkerung (in Mio.)	Jährliches mittleres Bevölkerungs- wachstum (in %)
1950	1,45	6,12
1960	2,67	4,15
1970	3,91	4,13
1980	5,98	2,52
1990	7,65	3,60
2000	11,06	3,55
2005	13,21	2,81
2010	15,20	2,02

Siehe Ernst, 2008

auch der bebaute Kernraum von DKI Jakarta³ ist seit den 1960er Jahren (180 km²) bis 2001 (590 km²) und 2007 (661km²) deutlich gewachsen. Er beherbergte 2005 annähernd 8,67 Millionen Einwohner, könnte diesen Wert bis 2015 auf 21,2 Millionen mehr als verdoppeln und wäre damit die fünftgrößte Stadt der Welt – fünfzehn mal größer als 1955, unmittelbar nach der Unabhängigkeit des südostasiatischen Archipelstaates (Peresthu, 2004). Nur Dhaka und Lagos weisen weltweit höhere Wachstumsraten auf.

Der Übergang zum Kernstadtbereich

2 Jabotabek ist administrativ dreigeteilt, koordinative Maßnahmen sind deshalb traditionell schwierig zu setzen: Die Kernstadt Jakarta (DKI) ist direkt der Regierung unterstellt; Bogor, Depok und Bekasi sind Teil der Provinz West-Java, während Tangerang Teil der Provinz Banten ist.

3 DKI ist eine Abkürzung für *Daerah Khusus Ibukota Jakarta*, die das Hauptstadtterritorium bezeichnet. Der Begriff *Botabek* bezeichnet den großstädtischen Raum außerhalb des Kernstadtgebietes DKI Jakarta.

DKIJ kann – zumindest Tangerang und Bekasi betreffend – als fließend betrachtet werden. Industrielle Ansiedlungen (Hafen Tanjung Priok, u.a.) oder prestigeträchtige Neubauprojekte kommerzieller und siedlungsbezogener Art (z.B. Villa 2000, Concord 2000, Waterfront⁴, Kemayoran) und bedeutende Verkehrsachsen (z.B. DKIJ – International Airport Sukarno Hatta) sind für diese Entwicklung mitverantwortlich. „[U]ncontrolled urban expansion and chaotic land use“, laut Rustiadi (2002) symptomatisch für südostasiatische Urbanisierung, machen auch vor Jabotabek nicht halt, das durch einen Mix aus landwirtschaftlichen und nicht-landwirtschaftlichen Nutzungsformen bis in die Kernstadt gekennzeichnet ist, der als *desa-kota*-Ansatz definierbar ist. Nach McGee (1995) handelt es sich dabei um semiperiphere Stadtrandgebiete, deren Nutzung durch Besiedlung, Industrialisierung und subsistenzuelle Landwirtschaft geprägt ist.

Die Marginalisierung enormer urbaner Bevölkerungsgruppen greift weltweit um sich (Bronger, 2005). In Metro-Jakarta handelt es sich um eine direkte Folge der regionalen Wirtschaftskrise der späten 1990er Jahre, die latente Disparitäten verschärfte und die Kluft zwischen Armen und Reichen weiter vorantrieb, deren Nebeneinander wie Miteinander nicht auf bestimmte Stadtbereiche reduzierbar und auf suburbane wie zentrale Stadtteile gleichermaßen zutreffend ist. Die Folgen der gegenwärtigen globalen Finanzkrise sind derzeit weder abschätzbar noch empirisch zu belegen. Die rigiden Maßnahmen der aktuellen Stadtregierung gegen sämtliche Bereiche des informellen Sektors (Jellinek, 2003) dokumentieren die Gratwanderung zwischen versuchter (westorientierter) Modernisierung und (autokratischer wie postautokratischer) Konzeptlosigkeit im Umgang mit stetig steigenden Bevölkerungsgruppen, die sich ihrerseits zunehmend emanzipieren und in zahlreichen Printmedien und Internet-Plattformen⁵ Artikulationsmöglichkeiten nutzen, die – nicht zuletzt aufgrund der autokratischen Regime der letzten Jahrzehnte – früheren Generationen von marginalisierten Gruppen nicht offen standen. Fünf Millionen der Stadtbevölkerung sind in der Altersgruppe zwischen 14 und 34 und machen die indonesische Hauptstadt zu

4 Die visionäre “Waterfront City” (WFC oder *Pantura*) galt in den 1990er Jahren als Prototyp futuristischer Landnutzungsprojekte. Dieses öffentlich-private Großprojekt erstreckte sich über die gesamte Jakarta Bay (ca. 32 km, im Nordteil von DKI Jakarta), basiert auf 2.700 ha (künstlich gewonnenem, 1,5 km ins Meer reichendem) Küstenland sowie 2.500 ha Revitalisierungsland und war, bei Bereitstellung von 500.000 Arbeitsplätzen, für eine bis anderthalb Millionen Einwohner konzipiert. Aus Kostengründen wurde das Projekt jedoch storniert (Caljouw, Nas, & Pratiwo, 2004, S. 5).

5 Siehe Abschnitt 3.1.1.3.

einer der jüngsten Metropolen der Welt (Guharoy, 2007), mit deutlich intensiverer Dynamik als „ältere“ Ballungsräume (UNDESA, 2008).

Der folgende Beitrag spart Aspekte von urbaner Umweltbelastung, postkolonialen Planungskonstrukten und Investitionshype sowie Fragen zu parteipolitischem Umfeld und globalisierter Transformation gezielt aus, denen in früheren Arbeiten das Hauptaugenmerk galt (siehe Spreitzhofer & Heintel, 1997; 1998; 1999a; 1999b; 2000; 2001). Versucht wird vielmehr ein Überblick über Genese und Konfliktfelder der metropolitanen Planung innerhalb der Agglomeration Metro-Jakarta, deren gegenwärtige Entwicklung eine kontinuierliche Verstärkung latenter Disparitäten erkennen lässt, die bestehende Marginalisierungstendenzen geradezu fördert.

Im komplexen Spannungsfeld von rural-urbanem Nutzungswandel, gezielter Industrialisierung, rapider Bevölkerungszunahme und visionärer Planungskonzepte⁶ stehend, ist die Wohnungs- und Siedlungsdiskussion längst nicht mehr ausschließlich auf die Kernstadt begrenzt zu führen; diese „Lebensfrage“ Jabotabeks ist zunehmend an die Bereitstellung und Anbindung von Infrastrukturleistungen (suburbane Stadtneugründungen, öffentlicher und privater Verkehr, u.a.) an der städtischen Peripherie gekoppelt, wo unkoordinierte Neustadtgründungen und willkürliche Flächenwidmung die (jahrzehntelange) Ausgrenzung breiter urbaner Bevölkerungsmehrheiten in Zentraljakarta begleiten, die seit 1998 – dem Ende der Suharto-Ära – eine neue (systematische) Qualität erfährt. Marginalisierung versus Moderne scheint das entscheidende urbane Konfliktpotenzial der indonesischen Gegenwart.

2. Polarisierung, Marginalisierung und Segregation: (Sub-)urbane Trends und Perspektiven

Der folgende Analyse ist zweigeteilt: Nach einer Analyse von Rahmenbedingungen, Entwicklungstendenzen und -hemmnissen auf dem metropolitanen Wohnungsmarkt folgt eine Betrachtung zu Genese, Entstehung und gegenwärtigem Stellenwert von (traditionellen) *Kampungs* und (modernen) *New Towns*, die Planungsszenarien zu Jabotabek reflektieren und die gesellschaftliche Polarisierung einer inhomogenen Stadt-

⁶ Siehe http://www.portmanusa.com/master_plan/bsd.html, zuletzt zugegriffen am 20. Mai 2006.

bevölkerung dokumentieren.

Die Reduzierung der Armut ist das offizielle Hauptanliegen der indonesischen Regierung, die dieses Ziel mittels massivem Wirtschaftswachstum und rapider Erhöhung der Produktivität erreichen will. Verfügbarkeit von Land, hohe Baukosten und komplizierte Kreditvergabe sind die Hauptverursacher für die steigende Zahl von Substandard-Wohnungen. Indonesienweit lebt ein Viertel der Bevölkerung unter der Armutsgrenze⁷ und 23 Prozent der städtischen Bevölkerung – 2001 waren das rund 20 Millionen Menschen – in Slums (Ernst, 2008).

2.1. Der duale Lebensraum: Zwischen Kampung und Kondominium

Der Anstieg der Wohnungskosten im legal-autorisierten Bereich betrug zwischen 1980 und 1990 153 Prozent und lag damit selbst in der ökonomischen Boomphase der frühen 1990er Jahre deutlich über der Inflationsrate von 133 Prozent (State Ministry for People's Housing, 1995). Die Divergenz zwischen der Stadtplanung der regierenden Elite und den Bedürfnissen der Masse der urbanen Bevölkerung, die durch staatspolitisch motivierte Maßnahmen wie „Street Clearance“, „Kampung Clearance“ und „Land Clearance“ die Internationalisierung hautnah erfährt, dokumentiert sich nicht zuletzt in einem mehrheitlich unerschwinglichen Wohnungsmarkt: „The ever increasing land prices in urban areas are a result of the increased need for commercial space and increased land speculation, and have led to the growth of more slum housing, particular on public land and marginal areas ...“ (Tjiptoherijanto, 1996, S. 9).

„Those in possessory rights cannot sell their land (since they have no title) and can only exercise their rights and realise some value to their land by continuing to reside on it, thus inhibiting changes in land use patterns“, bringen Henderson, Kuncoro, & Nasution (1996, S. 80) die Interessenskollision auf den Punkt. Douglass (1996a, S. 15-17) betont die Illusion einer Entwicklungskonzentration auf die infrastrukturell völlig überlastete Kernstadt. Ziel der Planungsstrategien sollte eine integrierte Schaffung von „Site and Services“-Einrichtungen sein: Ohne die Bereitstellung von Verkehrswegen, Trinkwasser, Müllentsorgung oder Elektrizität würde die Konzeptlosigkeit

⁷ Siehe <http://www.habitatindonesia.org>, zuletzt zugegriffen am 30. November 2008.

der Ära der frühen „Neuen Ordnung“ prolongiert und eine weitere Verschärfung der prekären Umwelt- und Transportbedingungen vorweggenommen (Ieda, Mizokami, Kidokoro, & Iwakura, 2003).

Die Erschließung von „Serviced Land“, teils in Form von Neustadtgründungen, genießt mittlerweile längst den Vorrang vor der nachträglichen Verbesserung der Lebensqualität in „Old Kampongs“ (Peresthu, 2004), was – durch die Tertiärisierung der Kernstadt – ohnedies eine Relozierung etablierter zentraler Siedlungsräume mit sich bringt. Langfristig scheint die Kernstadt Jakarta als Wohnraum nur mehr gehobenen Einkommensgruppen zugänglich, die – der Vision der Weltstadt entsprechend – ihren Lebensbereich in zentral gelegene Apartments und Kondominien von privat errichteten vielstöckigen Towers verlegen (Soegijoko, 1995, S. 22).

2.1.1. Superblocks und New Towns: Schöne neue Welt?

When all the development was going on, they couldn't build golf courses and housing developments fast enough; they were just stripping down the hillsides. It made me think the whole thing was turning into a monumental urban nightmare. (Ken Pattern in Kennedy, 2005)

Die „Superblock“-Konzeption der Stadterweiterung liegt sämtlichen Szenarien für Jabotabek zugrunde und beruht auf der Verordnung 678/1994 des Gouverneurs von Jakarta.⁸ Als Superblocks gelten multifunktionale und integriert entwickelte Gebiete mit einer Mindestgröße von 20.000 m², die von mindestens zwei Hochkapazitätsstraßen erschlossen werden und in urbanen Stadterneuerungsgebieten oder Niedrigdichteregionen liegen sollen (Jakarta Metropolitan City Government, 1995, S. 83).

Für das suburbane Umland erscheinen die potenziellen Konfliktfelder noch ausgeprägter. Die Raumplanungskonzepte Westjavas für Botabek lassen eine Interessenkollision zwischen agrarischem Versorgungsraum und der dezidierten Ansiedlung von industriellen Groß- und Mittelbetrieben erkennen. Im Rahmen eines konzentrischen Wachstums der Wohnzonen soll dem Pendlerproblem begegnet werden, das seinerseits die prekäre innerstädtische Transportsituation⁹ ursächlich bedingt. In einem

⁸ Die verwaltungstechnische Operationalisierung der erforderlichen Planungsstrategien obliegt seit 1976 einem koordinativen Gremium aus Zentralregierung, Stadtregierung und Provinzregierung (West Java).

⁹ Die geplante Metro-Verbindung durch Zentraljakarta ist aus technischen und finanziellen Gründen auf unbestimmte Zeit ausgesetzt.

inneren Kreis, der maximal 15 bis 20 km von der Distriktgrenze DKI Jakarta entfernt ist, sollen 75 Prozent der potenziellen Arbeitspendler lokalisiert sein, in einem äußeren Kreis (Entfernung zur Kernstadtgrenze: 30 bis 40 km) 25 Prozent. Die Praxis zeigt jedoch die *De-facto*-Unkontrollierbarkeit jedweder Entwicklung im unmittelbaren Umfeld der Kernstadt. Als Folge der Deregulierungsmaßnahmen der 1990er Jahre sind oftmals ungeplante Wachstumspole entstanden, die wiederum ihrerseits jedwedes Verkehrskonzept überaltet erscheinen lassen: „It was around these outlying manufacturing sites, and later probably the outlying housing estates, where there has emerged a co-existence of urban-rural activities“, argumentieren Hakim & Parolin (2009, S. 111) das Aufkommen von flächenintensiven Wohn-, Shopping und Freizeiteinrichtungen wie Golfplätzen und Themenparks.

Die *Spillover*-Effekte zunehmender Landnutzung im Umland der Kernstadt manifestieren sich in massiver Verbauung, die – von der Stadtgrenze ausgehend – zunächst die angrenzenden Teile Botabeks erfassten. Eine Betrachtung der verbauten Fläche innerhalb von DKI Jakarta verdeutlicht den enormen Siedlungsdruck in Richtung Botabek: 1971 waren 31,4 Prozent, 1980 58 Prozent, 1994 bereits 82 Prozent des Stadtgebietes verbaut, was einer jährlichen Steigerung der bebauten Fläche von derzeit 4,3 Prozent entspricht; 95 Prozent sämtlicher 1993 in Jabotabek neu errichteten Häuser – insgesamt 246.000 – entstanden in Botabek, lediglich 5 Prozent in Jakarta selbst, wo noch 1981 48 Prozent der Neubauten lokalisiert waren (Soegijoko, 1995, S. 20-21).

2.1.2. Investoren contra Raumplanung: Der Influx der „Developer“

Die Strategie der Forcierung von Gegenpolen zu DKI Jakarta, sogenannten „Counter-magnets“, innerhalb Botabeks ist ein Produkt des letzten Jahrzehnts; die Schaffung von semi-autarken „New Towns“ wurde zum prägenden Merkmal der gegenwärtigen Planungsintention, um Migration und Pendlerwesen zielgerecht zu begegnen. Mitte der 1990er Jahre agierten über 30 private Landerschließungsgesellschaften, die auf Flächen von 500 bis 10.000 ha Neustadtgründungen planten, die allerdings nur teilweise realisiert wurden. Sämtliche dieser designierten Wachstumspole lagen innerhalb eines Umkreises von 60 km zu Jakarta und umfassten eine Gesamtfläche von über 43.000 ha (Kusbiantoro, 1996, S. 61).

Die Neustadtgründungen mögen zwar architektonische Bewährungsproben sein und auch kurzfristige Erfolge in der Entlastung des angespannten Wohnungsmarktes (für Mittelschichtpublikum) bringen, Hochrechnungen für das Ende der Erschließungsphase ließen jedoch eine bloße Verlagerung der Transportproblematik befürchten. Die Rolle der Neugründungen als Gegenmagnet wird – bei Fortschreibung der gegenwärtigen Entwicklungstendenzen – weitere transregionale Verkehrsströme bedingen. Die Szenarien für Bumi Serpong Damai¹⁰, einer „New Town“ in Tangerang, deren Fertigstellung für 2015 mit einer Einwohnerzahl von rund 800.000 projektiert ist, prophezeien eine Verkehrslawine ersten Ranges. Ausgehend von der bis dahin bloß 12-prozentigen Erschließung (1989–1995) sprechen die Prognosen von einer 30-fachen Steigerung des Verkehrs auf Regionalstraßen und einer 20-fachen Erhöhung auf den mautpflichtigen Hauptachsen. Studien für Lippo Cikarang (Bekasi) sind annähernd deckungsgleich. Die Hochrechnungen geben keinen Anlass zu Optimismus, das Siedlungsproblem mit Neustadtgründungen zu kontrollieren: „Given that all new towns and industrial estates developed along the toll road corridor are expected as the one that BSD and LC have, the impact of this rapid development will be devastating“ (Kusbiantoro, 1996, S. 63).

Henderson et al. (1996, S. 78-81) unterstreichen die inhärente Konzeptlosigkeit, die zahlreichen derartigen Erschließungsprojekten eigen ist. Die Entwicklung findet vielfach in „Pockets“, als Transportkosten schonendes Anhängsel, entlang der Mautstraßenkorridore statt. Auf den Bau eigener Verkehrswege wird aus Kostengründen vielfach verzichtet. Die fehlende Koordination der einzelnen Betreiber untereinander bewirkt mangelhafte Infrastruktur und eine scheinbar konzeptlose Aneinanderreihung von Bauprojekten. Die (durchaus vorhandenen) örtlichen Raumplanungsmaßnahmen wären sehr wohl exekutierbar – doch Plan und Realität erwiesen sich als keineswegs konsistent, was das populäre (wie ebenso populistische) Motto des „dynamic planning“ (Leaf, 1994, S. 65) erleichterte.

Parallel dazu erzeugten – politisch forciert – die wesentlich verbesserten Transportbedingungen auf Java neue räumliche Mobilität. Der (Aus-)Bau von Straßen und das Aufkommen von Minibussen rückten auch bislang schwer erreichbare Siedlungen zunehmend in die Nähe der Hauptstadt – der Zeitfaktor der Anreise war kein Hinder-

¹⁰ Siehe Abschnitt 3.2.1.2.

nisgrund mehr für saisonale oder temporäre Beschäftigung(-ssuche) im Umfeld von Metro-Jakarta, was die räumliche Entwicklung Westjavas entscheidend mit beeinflussen sollte: „Channelled by trunk transport corridors connecting the urban core of Jakarta to the east, west and southern parts (and beyond) of JMA, the investments, which had focused primarily on manufacturing, services, finance and the property sector, had brought about substantial impacts on the spatial arrangement of employment“ (Hakim & Parolin, 2009, S. 110).

Umgekehrt eröffnete der Ausbau des Verkehrswesens auch die Möglichkeit der Penetration ruraler Märkte mit Gütern, die in (sub-)urbanen Mittel- und Großproduktionsbetrieben erzeugt wurden. Ob Lebensmittel oder Kleidung, der Preis- und Qualitätsdruck der Waren bewirkte vielfach eine berufliche Umorientierung der Erwerbstätigkeit (Schneider werden Kleiderhändler etc.) wie auch rurale Arbeitslosigkeit und einen weiteren Push in Richtung informeller Tätigkeiten im städtischen Raum – gemeinsam mit definitiv besseren Bildungsmöglichkeiten in Jabotabek, die als Impetus nicht zu vernachlässigen sind (Marshall, 2005, S. 312-313). Der private Konsum ist zwar weiterhin der Motor des 4,1-prozentigen nationalen Wachstums (Stand: 2003), doch zumindest das Doppelte wäre notwendig gewesen, um die aufgrund des Bevölkerungswachstums steigende Arbeitslosenquote stabil zu halten (Hofmann, 2004), die die sinkende Nachfrage nach indonesischen Textilien bereits vor der aktuellen globalen Rezession reflektierte.

2.1.3. Projekte und Projektoren: Ciputra, BSD & Jababeka

Im Werbevideo erscheinen die Bilder einer besseren Welt: Prachtvolle Wohnhäuser, Villen, Schulen, gepflegtes Grün. Dazu schmettert ein Kinderchor den Refrain ‚Bumi Serpong Damai‘, der nach Glücksversprechen und heiler Welt klingt, ohne dass man zunächst versteht, was das heißt: Ruhiges Land Serpong, ... der alte Name des Stadtteils am Rand des Molochs Jakarta, der keine Ränder mehr hat. (Novy, 2005, S. 1)

Visionen brauchen Visionäre, um Realität zu werden. Einer der ersten Privatiers, die noch vor der Krise 1998 die planerischen Akzente für das Jakarta der Jahrtausendwende setzten, hieß Ciputra, ein chinesisch-indonesischer Unternehmer, dessen Drähte bis zu höchsten politischen Kreisen legendär waren. „Ciputra has had a greater influence on the formation of Jakarta’s landscape than any other single individual, inclu-

ding Sukarno“, stellt Leaf (1994, S. 65) die Effizienz administrativer Planungsebenen (öffentliche Infrastrukturinvestitionen, Landnutzungsregulative) in Frage.

Weitere (meist privat finanzierte) Stadtgründungen entlang der West-Ost-Achse – eine Stadtgründung bei Tangerang (3.000 ha), vier bei Bekasi (gesamt 7.000 ha) – waren für die finanzkräftige Mittelschicht geplant.

Die meisten Landentwickler agieren als Wohnbaugesellschaften, ohne ein Gesamtkonzept für die umliegende Infrastruktur vorzulegen. Im Gegensatz dazu zeichnen sich private Satellitenstädte wie Bintaro, Bumi Serpong Damai (BSD; <http://www.bsdcity.com>) und Lippo Karawaci (<http://www.lippokarawaci.co.id>), die allesamt in Tangerang (Jabotabek West) liegen, durch ihre Konzeption als selbständige Städte (*kota mandiri*) aus (Leisch, 2000, S. 25). Die Daseinsgrundfunktionen sind zumeist auf höchstem (westlichen) Niveau gewährleistet. Modernste klimatisierte Großraumki-

Tabelle 2: Stadtneugründungsprojekte in Botabek		
Name	Fläche (ha) / Lage	Finanzierung
<i>Bumi Serpong Damai</i>	6.000 / Tangerang	privat
<i>Tigaraksa</i>	3.000 / Tangerang	privat
<i>Cariu</i>	--- / Bogor	privat
<i>Bekasi 2000</i>	2.000 / Bekasi	privat
<i>Bekasi Terpadu</i>	1.500 / Bekasi	privat/öffentlich
<i>Cikarang Baru</i>	2.000 / Bekasi	privat
<i>Lippo City</i>	450 / Bekasi	privat
<i>Depok</i>	--- / Bogor	öffentlich
<i>Lippo Village</i>	500 / Tangerang	privat

Siehe Ernst, 2008

nos, Fitness Studios, Golf Clubs und Franchise-Unternehmen internationaler Fastfoodketten (Dunkin Donuts, McDonald's, Pizza Hut, u.a.) sowie Gesundheits- und Bildungseinrichtungen (Deutsche Internationale Schule [DIS]; Swiss-German-University [SGU]; u.a.) machen derartige synthetische Stadtgebilde attraktiv und ermöglichen kapitalkräftigen Investoren eine urbane Gegenwelt mit

direktem Autobahnanschluss (seit 2005) zum internationalen Flughafen Sukarno-Hatta – ein Wachstumsimpuls mehr für die Bevölkerungsentwicklung im suburbanen Raum, die den Stadtkern marginalisierten Gruppen überlässt und sich in eigene Welten, zumeist „gated communities“ zurückzieht. Während 1999 in BSD erst 40.000 (Ausbauziel 2015: 800.000) Einwohner und in Lippo Karawaci etwa 10.000 (Ausbauziel 2015: 84.000) Menschen lebten (Leisch, 2000, S. 25), stieg die Bevölkerung in BSD 2003

bereits auf 60.000 (<http://www.germancentre.co.id/BSD>) an.

Was kann die Disparitäten zwischen den sozialen Gruppen Jabotabeks besser belegen als das Kaufverhalten? Traditionelle Straßenmärkte in DKIJ stehen in starkem Kontrast zu überdachten, vielfach transnational strukturierte Einkaufszentren (z.B. *Plaza Indonesia* oder *Plaza Senayan*) in den Satellitenstädten rundum (vgl. Mutebi, 2007, S. 361-364). „Fußwege [...] wurden durch die Plaza ersetzt: den kommerzialisierten, Security überwachten Raum unter dem kühlenden Dach des Konsumtempels. Wer da nicht hineingehört – und das sind die allermeisten – lebt draußen: in Hitze, Smog und Lärm, tief unten zwischen den Hochhäusern, die der asiatische Boom in riesigen Clustern über die Stadt gestreut hat“ (Novy, 2005, S. 3). Mit 67 Shopping Centers hat sich die Zahl der Malls zwischen 1990 und 1995 mehr als verdreifacht (Soegijoko & Kusbiantoro, 2001), ihre Gesamtfläche liegt bei über drei Millionen m² bei einer Auslastung von mittlerweile wieder 75 bis 90% (Colliers International Indonesia News, 2003).

Die *Lippo Supermall* etwa, die im Zuge der Unruhen 1998 weitgehend zerstört wurde, ist renoviert und längst mehr als ein (durch Wachleute gesichertes) Versorgungszentrum (Leisch, 2000, S. 25). An Wochenenden flanieren (eher als nutzen) wieder an die 100.000 Menschen durch die schicken Freizeiteinrichtungen vor Ort, die nur durch private Investitionen möglich gemacht wurden – Lebensbedingungen, die viele Indonesierinnen und Indonesier aus dem Fernsehen kennen, die aber für das Gros unerschwinglich scheinen. „Since many outdoor spaces have been made unpleasant due to parked cars and traffic jams, a walk in a mall has become the new Indonesian recreational activity“, betont Pratiwo (2003), Direktor des *Research Institute for Constructive Habitat* in Jakarta. Mit der Eröffnung der *Grand Indonesia Shopping Town* entstand schließlich 2008 die größte Shopping Mall Südostasiens, die 650.000 m² Fläche aufweist (Harinowo, 2008) – eine neue Konkurrenz für die etablierten Shopping-Zentren *Blok M Plaza* (1.002.000 Besucher/Monat) und *Matahari* (1.400.000 Besucher/Monat) (Guharoy, 2007).

Die Wohnraumschaffung für die Industriearbeiterschaft, quasi in einem Paket mit der Gründung von Industrieparks, hat dagegen eine etwas längere Tradition: Cikarang Baru (im Gelände des Cikarang Industrial Estate) oder Lippo City (im Umfeld des Bekasi Terpadu Industrial Estate) gelten als erste Beispiele für Reißbrett-Stadtgründungen für finanzschwache Sozialgruppen, was die latente (Regionen überschreitende)

Strukturlosigkeit an der urbanen Peripherie weiter verstärkt. 13 der 15 urbanen Neustadt-Projekte Indonesiens lagen in Jabotabek, wo sich Ende der 1990er Jahre auch 50 Prozent aller Industrieparks des Landes befanden (Yulinawati, 2005, S. 9).

Noch einen Entwicklungsschritt weiter gehen kombinierte Arbeits-Wohn-Städte. Jababeka etwa gilt als Musterbeispiel für Industriestadtgründungen, die auch nach der Wirtschaftskrise 1998 florieren. Im Jahr 1989 etwa 40 km östlich der Stadtgrenze Jakartas bei Bekasi gegründet (Jabotabek Ost), beherbergt Jababeka heute 150.000 Menschen und 1.100 Unternehmen aus 24 Ländern, darunter multinationale Konzerne wie Unilever, Samsung oder Mattel. Die Stadt ist mittlerweile autark, mit eigenen Kraftwerken, Wasseraufbereitungsanlagen, Universitäten (etwa einem geplanten nationalen Center of Excellence) und Freizeiteinrichtungen für die multiethnische Bevölkerung, die sich aus Migrantinnen und Migranten aus dem ruralen Umland zusammensetzt. Setyono Djuandi Darmono, Präsident von Jababeka, beziffert den Umsatz der Konzerne seiner Urbanzone mit 10 Prozent des nationalen Exportaufkommens und strebt mittlerweile auch einen administrativen Autonomiestatus in Form eines legal eingesetzten Stadtrates aus Industriellen und BürgerInnen an (Khalik, 2005).

Die ausbleibenden Investitionen gelten als Hauptproblem für die schleppende Fertigstellung oder Aufgabe vieler Neustadtgründungen. Das für Südostasien in der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts prognostizierte Wirtschaftswachstum von 5 bis 6 Prozent droht aufgrund politischer Instabilität, mangelnder Rechtssicherheit, Korruption und Bürokratismus zu stagnieren (Hofmann, 2004). Die aktuelle globale Rezession wird hierbei in der Betrachtung überhaupt noch nicht berücksichtigt.

2.2. *Leben im Kampung: Traditioneller Lebensraum am Ende?*

2.2.1. *Slum, Squatter oder Kampung: Eine terminologische Annäherung*

Die oftmals synonyme Verwendung der Termini „Slum“ und „Kampung“ mag Usus sein, ist jedoch inhaltlich nicht korrekt. Letzterer Begriff ist mit dörflichen Strukturen assoziierbar, wobei die korporative Einheit sowohl durch räumliche wie auch soziale Merkmale gekennzeichnet ist. Außer Zweifel steht jedoch die mangelnde Versorgung mit öffentlichen Infrastrukturleistungen wie Strom, Wasser oder adäquaten

allwettertauglichen Zufahrtswegen (Han & Basuki, 2001, S. 1842).

Sullivan (1992) erachtet den hohen Grad an Zusammengehörigkeitsgefühl und „Nachbarschaft“ als grundlegende Charakteristik: „[T]here are strong pressures on *kampung* people to be good neighbours. Good neighbourship or ‘neighbourliness’ is quite precisely defined in the *kampung* and powerful sanctions function to make community members behave in conformity with the conventions“ (1992, S. 71). *Kampungs* seien weiters gekennzeichnet durch „communal harmony, a situation in which people live together peacefully and compatibly“ (1992, S. 106).

Murrays (1991, S. 61) Definition klammert dagegen das Konzept der Gemeinsamkeit weitgehend aus und betont das System der Zweckgemeinschaft: „[K]ampung is not an entity capable of devising a ‘strategy’ but a community of individuals adapting to their urban situation and the arrival of more and more people with a balance of co-operation and competition.“ Insgesamt scheint die Zusammengehörigkeit auf die unmittelbaren Nachbarn beschränkt, da der gesamte Bereich des *Kampungs* aufgrund seiner Ausdehnung und Bevölkerungszahl intensivere Kontakte nahezu unmöglich macht: „[I]nhabitants identified less with the *kampung* than with clusters of houses along several paths“, erkennt Jellinek (1991, S. 26) in ihren Erhebungen über das Leben in javanischen *Kampungs*. Die kommerziellen Aktivitäten des informellen Sektors, dessen Wurzeln in den dörflichen Strukturen der urbanen *Kampungs* liegen, sind mit Informationsaustausch verknüpft und kausal gekoppelt (Jellinek, 2003, S. 172-175).

Die soziale Realität des Zusammenlebens auf engstem Raum und der erforderlichen Solidarität innerhalb der Bevölkerung bedeutet jedoch nicht zwangsläufig Homogenität; die soziale und räumliche Stratifizierung ist ausgeprägt, etwa zwischen Haushalten im Zentrum und solchen an den äußeren Übergangszonen, im Grenzbereich zu semipermanenten Slum-Distrikten. Doch auch innerhalb der *Kampung*-Struktur sind Disparitäten unverkennbar: „[T]he better-off regarded themselves and were regarded by the rest of the neighbourhood as outsiders“, wie Murray (1991, S. 41-42) feststellte. Je höher Bildungsgrad, Einkommen und Mobilität, desto eher sind schichtspezifische Identifikationsmuster bemerkbar. Sullivan (1992, S. 75) ortet darin ein wesentliches Charakteristikum im *Kampung*-Leben der 1990er Jahre: „[T]he reality of inequality – the existence of a rather broad social mix – is just as essential to *kampung* order as the *kampung*’s subtle ideologically shaped conception of equality.“

Die Intensität sozialer Kontakte ist somit einer hierarchisch-institutionellen Basis

unterworfen, die intern fungiert, aber auch über den eigentlichen *Kampung* hinausgeht. Die administrative Koppelung bewirkt soziale und ökonomische Streuung unter divergierender Führerschaft. Korff (1996, S. 303) vergleicht dieses Organisationsmuster mit einer Pyramide, deren horizontale Verknüpfungen auf die unmittelbare Umgebung (Familie, Nachbarschaft) beschränkt bleiben, während die vertikalen Konnexe über den individuellen Einflussbereich hinausgehen – dieses Konzept verringert die Möglichkeiten organisierter kommunaler Aktivitäten außerhalb formalisierter Kanäle beträchtlich.

Somantri (1995, S. 221) betont die Gelassenheit, mit der Umsiedlungen in der Regel hingenommen werden, und ortet vielfach Lethargie und das Bewusstsein der Chancenlosigkeit jedweder Protestaktion: „For *kampung* dwellers, to get a fair amount of compensation money and move elsewhere is more attractive than to continue to suffer severe repression by security officers in the urban areas, and to preserve their communities.“ Das Recht auf Kompensation scheint mittlerweile außer Zweifel, doch die Grundproblematik bleibt ungelöst: „As long as there is uncertainty about the legal position of *kampung* dwellers, the once useful flexibility in the system of land law will harm any form of urban development“ (Reerink, 2006).

Noch 1970 hatte nur 35 Prozent der Stadtfläche einen offiziellen Besitzer, 1986 war 43 Prozent der Wohnfläche Jakartas illegal besetzt (Donner, 1987, S. 288). Die akribisch geplanten, meist militärisch unterstützten Räumaktionen machten keinerlei Unterschied zwischen öffentlichem Interesse an urbaner Infrastrukturverbesserung und privatem Interesse teils ausländischer Investoren, was die Haltung zu Internationalisierung bereits in der Anfangsphase zunehmend verschlechterte – als Paradebeispiel gilt der *Kampung* Pondok Indah, der einem privaten Shopping-Komplex mit Luxuswohnungen und Golfanlagen weichen musste.

Direkte staatliche Investitionen in den Wohnungsbau sind indonesienweit gering. In urbanen Bereichen ist die Dominanz privater und kommunaler Bauträger noch stärker ausgeprägt und beträgt geschätzte 85 Prozent für den städtischen Wohnungsmarkt, der jedoch systematisch deprivatisiert werden soll (DBI, 2004). Die Gewinnorientierung der Bauträger, deren Bautätigkeit auf die finanzielle Kapazität der schmalen Mittelschicht ausgelegt ist, führt zur verstärkten Ausprägung illegaler Squatter Settlements, welche die Absorptionsfunktion für die stetig wachsende Bevölkerung zu tragen haben.

Nimmt man das verwendete (provisorisch-semipermanente) Baumaterial dieser sogenannten „shanty towns“ als Definitionskriterium (Davis, 2004), so lebte Anfang der 1990er Jahre – je nach Berechnungsgrundlage – ein Drittel der Bevölkerung Jakartas (1970: 60 Prozent) in Slums (Jellinek, 2003). Die Schätzungen der Stadtregierung sind optimistischer, denen zufolge 4,8 Prozent (2.855 ha) der Stadtfläche Jakartas von Slums belegt sind, in denen knapp 10 Prozent der Gesamtbevölkerung der Metropole leben – bei der überwiegenden Mehrheit handelt es sich um saisonale Migrantinnen und Migranten.

Die ursprüngliche Vision eines Slum-freien Jakarta bis 2005 (CCJ, 1994; vgl. auch Darrundono, 2005) erweist sich angesichts der restriktiven Vorgangsweise des (ehemaligen) Suharto-Regimes und seiner Nachfolger in zahlreichen gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Belangen nicht unbedingt als völlig unrealistische Illusion. Die Schleifung traditioneller *Kampungs* und darauf folgende Ersetzung durch Wohnblock-Siedlungen mag technisch durchaus bewerkstelligbar sein, stellt jedoch lediglich eine Problemverlagerung in das Umland Jakartas und – langfristig – nach West-Java dar. Die Beschleunigung des regionalen Wirtschaftswachstums und gezielte (physische) Modernisierung hat soziale und ökologische Kosten, die sich im Verschwinden von Grünflächen deutlich äußert, die in Wohn-, Verkehrs- und Industrieflächen transferiert wurden: Von 1972 bis 1997 sank der Anteil nicht kommerziell genutzter Flächen um 23 Prozent (Zain, 2001), während die Bevölkerungsdichte in der Kernstadt DKI auf 13.787 Einwohner/km² stieg (Jones, 2002).

Das „Urban Housing Renewal Programme“, eine Weiterentwicklung des „Kampung Improvement Programme“ (KIP), führt weiterhin zu „kampung clearance“ und damit verbundener Relozierung der Bevölkerung sowie zu einer Ersetzung gewachsener Bausubstanz durch vielstöckige Bauwerke mit internationalisierter Architektur. Hugo (1994, S. 35) fordert explizit die Aufgabe der Versteifung auf „minimum housing standards“ und „aesthetic niceties“, die als Rechtfertigung für Schleifungsaktionen im Zentrum der Kernstadt angeführt werden, ohne jedoch adäquaten und finanziell erschwinglichen Ersatz-Wohnraum in den „New Towns“ Jabotabeks anzubieten, die durch zunehmende internationale Investitionstätigkeit und dadurch neu geschaffene Erwerbsmöglichkeiten stetig attraktiver werden. Die Hebung des allgemeinen Bildungsniveaus mag mittelfristig die Zahl potenziell interessierter Angehöriger der Mittelschicht erhöhen, deren finanzieller Hintergrund jedoch wohl erst in geraumer

Zeit gegeben sein wird; die Zahl der „neo-decadent dwellings“ einer zunehmenden Oberschicht war bereits vor zwei Jahrzehnten Thema einschlägiger Publikationen (vgl. Clarke, 1985, S. 39).

2.2.2. *Post-Suharto-Jabotabek: Die Marginalisierung schreitet voran*

Slums [...] werden als illegal angesehen und häufig werden hier öffentliche Leistungen und grundlegende Dienste verweigert [...] Aber Vertreibung und Abriss sind keine Lösung für die Probleme der raschen Verstädterung. Wir müssen eine Entwicklung fördern, die sich um die Armen kümmert [...] und in der Entwicklung mit Respekt vor den Menschenrechten und dem Völkerrecht erreicht wird.¹¹

Der alljährlich im Oktober stattfindende „World Habitat Day“ wurde 2005, im Gedenken an die Tsunami-Opfer 2004, an Jakarta vergeben. Über 1.000 geladenen Gästen wurde von höchsten politischen Stellen ein Muster-Apartment-Komplex in Cenkareng (Westjakarta) präsentiert, und Bürgermeister Sutiyoso erhielt eine Auszeichnung der UN für seine Leistungen in „slums improving and building new infrastructure to create an exclusive cosmopolitan city“. Jakarta sei eine sicherere, besser versorgte, grünere und lebenswertere Stadt geworden, verlautet aus offiziellen Kommentaren. Blanker Zynismus, wie Wardah Hafidz, Koordinator der indonesischen NGO „Urban Poor Linkage Indonesia“ (UPLINK) betont, der die Schattenseite der Anti-Marginalisierungskampagnen der Stadtregierung aufzeigt: Zwischen 2000 und 2005 wurden 63.676 Personen vertrieben, weiteren 1,6 Millionen Menschen droht nach der Realisierung bereits vereinbarter privater bzw. öffentlicher Nutzungstransformation der Stadtfläche ein ähnliches Los; 23.205 Fahrradrikschas (Becaks), die durch Zweischichtbetrieb etwa 46.000 Arbeitsplätze stellen, und 62.263 mobile Stände von Straßenhändlerinnen und Straßenhändler wurden konfisziert und vernichtet, allein 2003 550 Straßenmusikerinnen und Straßenmusiker verhaftet (International Alliance of Inhabitants, 2005).¹²

Der informelle Sektor leiste keinen Beitrag zur urbanen Wirtschaftsentwicklung und störe daher das nationale Wachstum, wird Bürgermeister Sutiyoso zitiert, und Kommentare orten ein „increased risk of eviction for kampung dwellers“ (Reerink,

11 Erklärung des ehemaligen UNO-Generalsekretär Kofi Annan zum Welt-Habitat-Tag, 3.10.2005. Zuletzt zugegriffen am 2. Juni 2006 unter <http://www.runic-europe.org/german/presse/2005/runic86.htm>

12 Vgl. auch das einschlägige Online Diskussionsforum zu Zwangsvertreibungen in Jakarta unter <http://www.achr.net/Evictions%20Asia/Indonesia/August2007.html>, zuletzt zugegriffen am 15. Mai 2009

2006). Die Slumbewohner haben zumeist keinen Anspruch auf Infrastrukturleistungen (Gesundheit, Nahrung, Bildung), da die wenigsten einen Meldeausweis für Jakarta haben, obwohl sie teils schon seit Jahrzehnten hier leben. Kompensation – etwa im Ausmaß des Mietpreises eines kleinen Zimmers für zwei Monate – steht nur denjenigen zu, die ihre Häuser freiwillig in Eigenregie abbauen, um zumindest einige Materialien sicherzustellen, wie etwa in Pedongkelan (Ostjakarta) geschehen.¹³

Fragen des Landbesitzes¹⁴ sind weiterhin ungelöst, trotz physischer, sozialer und wirtschaftlicher Besserstellung der *Kampungs*. Im Zuge zunehmender Industrialisierung und Siedlung an der urbanen Peripherie behielt es sich die Regierung vor, freie Hand über Spekulationsland zu behalten, um potenziellen Investoren attraktive Flächen wie Immobilien zu bieten. „The lack of land registration contributed to the emergence of legal pluralism in Indonesia’s land sector“, konstatiert Reerink (2006), der die Bedeutung „semi-formaler“ Besitzverhältnisse hervorstreicht – „not on any legal basis, but on the basis of daily practice, including the daily practice of corruption.“ Aus traditionellen „old *kampungs*“ werden zunehmend „squatter *kampungs*“, die sich nach der Zerschlagung vormaliger Sozial- und Baustrukturen ergeben (Peresthu, 2004).

Die öffentliche Perzeption¹⁵ der De-Marginalisierungswelle ist keineswegs so rosig, wie die Aussagen von Djoko Kirmanto (Minister of Public Works) und M. Aysari (Minister of Housing) vermuten lassen, die bis zum Jahr 2010 bereits 200 indonesische Städte völlig slumfrei sehen und 12.000 Wohnungseinheiten allein für Jakartas Mittel- und Unterschicht vorsehen (United Nations Habitat, 2005). „The award will encourage the city to be more intensive in evicting the poor and confiscating the livelihoods now that it has received international support for its development policies“, betont Hafidz (2005, S. 2) auch die Gefahr der negativen Vorreiterfunktion dieser Preisverleihung in anderen indonesischen Städten. Enteignung, Konfiszierung und Vertreibung werden durch eine neue Präsidentenverordnung erleichtert, welche die Planung von „für die Öffentlichkeit wichtigen Bauvorhaben“ beschleunigen soll. Schätzungen des

13 Siehe http://www.achr.net/jakarta_achr.htm, zuletzt zugegriffen am 28. April 2006.

14 In Indonesien bestehen zwei Sichtweisen zu Landbesitzverhältnissen: Das traditionelle *adat*, unregistriertes Land, konkurriert die statutorischen Landrechte, die seit 1960 im Basic Agrarian Law (BAL) formuliert sind (Reerink, 2006).

15 Einer Umfrage der Tageszeitung Kompas zufolge betrachten 52,8% der Befragten die Transportsituation allgemein als zunehmend schlechter, für 47,4% sinkt die Qualität der Straßen und 49,3% betonen die abnehmende Sicherheit auf öffentlichen Plätzen (siehe <http://www.habitants.org/article/articleview/1502/1/395>, zuletzt zugegriffen am 12. April 2007).

„Urban Poor Consortium“ zufolge könnten davon mittelfristig allein in der Hauptstadt 1,5 Millionen Menschen betroffen sein.

3. Zwischen sozialer Repression und architektonischem Renommee: Ein Ausblick

Since the primary drive of the deterioration is the exponential growth of its economy [...] a planned and rational policy has to be formulated to build a negative feedback loop to slow down economic growth. (Soemarwoto, 2006)

Die Marginalisierung der Mehrheit der urbanen Bevölkerung schreitet stetig voran und stellt mittelfristig einen potenziellen Sprengkopf für die metropolitane Entwicklung der indonesischen Hauptstadtregion dar. Sowohl soziale Ausgrenzung als auch erzwungene räumliche Dislokation kennzeichnen die gesellschaftliche Entwicklung des Ballungsraumes, dessen Marginalsiedlungen – Brongers (2005, S. 10-11) Definitionsansatz folgend – sowohl Squattersiedlungen als auch infrastrukturell degradierte *Kampung*-Viertel darstellen. Synthetische Reißbrettstädte, die von Investorenkonsortien für sozial besser gestellte Zielgruppen errichtet werden, sind als Ersatz für diese traditionellen *Kampung*-Strukturen genauso wenig geeignet wie öffentliche Wohnanlagen im suburbanen Raum, die weder etablierte Sozialnetze aufrechterhalten noch informelle Beschäftigungsmöglichkeiten gewährleisten können. Eine weitere Polarisierung der Gesellschaft scheint unvermeidlich, solange die metropolitane Modernisierung unsensibel und autoritär die Marginalisierung vorantreibt.

Die Transformation der Landnutzung geschieht im Kernstadtbereich zumeist auf öffentlichen oder privaten Druck hin, Grundstücke bzw. Parzellen kommerziell attraktiver zu gestalten – zumeist ohne konsistente Infrastrukturplanung bzw. -einbindung, was die prekäre Umweltsituation zahlreicher Bereiche von DKIJ verschärft und die Lebensbedingungen marginalisierter Gruppen erschwert (Yulinawati, 2005, S. 9). Nutzungswandel ist mit Entwaldung, Bodenerosion, Sedimentation und erhöhter Überschwemmungsgefahr gekoppelt, die vor allem in Nordjakarta verstärkt zu verzeichnen ist (Caljouw et al., 2004, S. 1-3).

Der öffentliche Raum wird zunehmend politisiert, eine Folge der Emanzipation der städtischen Armen¹⁶, deren Leben und Arbeiten öffentlich geworden ist. Die wach-

16 Vgl. *Jaringan Rakyat Miskin Kota* (Netzwerk der armen Stadtbevölkerung); Jellinek (2003); Urban Poor Consortium

sende Demokratisierung, die seit Suhartos Rücktritt 1998 unverkennbar ist, bewirkt auch vermehrte Opposition zu infrastrukturellen Entscheidungen, die durch das Fehlen entsprechender Interessensgruppierungen über Jahrzehnte hingenommen werden musste. Marco Kusumawijaya, Architekt und Sprachrohr betroffener Bevölkerungsgruppen, betont die Konfliktpotenziale und Transformationsoptionen zentraler öffentlicher Flächen, die als zunehmend unsicher empfunden werden (Murwisah, 2003, S. 2-5).

Segregation ist unübersehbar: Die (wohlhabende) Mittel- und Oberschicht drängt – dem latenten Trend zur räumlichen Verlagerung des Lebensbereiches in den suburbanen Raum folgend – weiter in die Satellitensiedlungen am urbanen Außenrand, in klimatisierte Malls und Gated Communities, da die „Straßen“ in DKIJ als Reich der Armen gesehen werden. Jakartas Mittelschichten scheinen ein Ziel konsequent zu verfolgen: „[T]o create a ‘safe’ suburban environment, removed from the marginally-employed lower classes crowded into both inner city and other urban *kampung* areas“ (Jones, 2002), die sowohl durch ihr kriminelles Gewaltpotenzial als auch durch ihre prekäre Umweltsituation nicht als attraktiver Lebensraum erachtet werden. Luft- und Wasserverschmutzung Jabotabeks – vor allem im zentralen DKIJ, vermehrt auch im suburbanen Botabek (Wirahadikusumah, 2002) – sind trotz steigendem Problembewusstsein seitens der Planungsinstanzen stetig im Ansteigen. Aufgrund der Interdependenz soziokultureller Faktorenbündel (konsumorientierter Wertewandel) und ökonomischer (Industrialisierung und internationale Arbeitsteilung) scheint eine rasante Verbesserung unwahrscheinlich.

„The Western model of so-called democracy and consumerism is thrown at them in a very unfair way. Everybody wants to buy into the MTV thought pattern“, kritisiert Ken Pattern (Kennedy, 2005), bekannt für seine *Kampung*-Stillleben, den Modernisierungsschub der 1990er, der nach der Wirtschaftskrise 1997/98 skurrile Formen annahm. Zurück in die Vergangenheit? Rund um verrostende Kräne auf ehemaligem *Kampung*-Gelände, das für nie mehr realisierbare Kondominien vorgesehen war, bilden sich längst wieder Marginalsiedlungen, die Baustellen der Reichen wurden vom Lebensraum der Armen überrollt – „almost as if we give the developing world McDonald’s and golf courses as if that’s going to help people“ (Kennedy, 2005).

(2005).

Die großteils unkoordinierte Errichtung und Planung von punktuellen Industriezonen oder Satellitenstädten (Kraas & Mertins, 2008, S. 11-13) ist weiters nicht dazu angetan, die Zeitbombe Umwelt kurzfristig zu entschärfen. Das Potenzial für Landnutzungskonflikte scheint insbesondere in Süd-Jabotabek (Raum Bogor) massiv, wo aus Wasserschutzgründen weitere Bebauung unterbleiben sollte, nichtsdestoweniger aber von privater Seite auf vormals landwirtschaftlich genutzten Flächen massive Landaufschließung betrieben wird (Douglass, 1996a).

Soziale Disparitäten, Umweltverschmutzung und unzureichende Lösungen in Wohnungs- und Arbeitsfragen fördern massive Marginalisierung. Ohne verstärkte Einbeziehung lokaler Raumplanung und der Schaffung von praktikablen Landnutzungskonzepten, auch gegen die Intentionen lokaler und internationaler Investoren und Landaufschließungsgesellschaften, scheint auch eine mittelfristige Lösung nicht in Sicht und die Attraktivität Jabotabeks als internationaler Produktionsstandort gravierend gefährdet. Der aktuelle weltweite Konjunkturerinbruch hindert die Stadtpolitik nicht daran, für 2009 ein Wirtschaftswachstum von 5,6 Prozent zu prognostizieren, wengleich ein Anstieg der Arbeitslosigkeit von 5 Prozent zum Vergleichszeitraum des Vorjahres konzidiert wird (Winarti, 2009) – der Beginn einer dramatischen Auflösung industrieller Arbeitsplätze zugunsten (sub-)urbaner Landwirtschaft zu puren Überlebenszwecken, wie Macan-Markar (2008) postuliert? Die zunehmend aggressive Verhinderung neuer Zuwanderung ist nicht dazu angetan, die Vielzahl an sozialen und ökonomischen Spannungen zu entschärfen: „[M]erely applying a repressive approach to prevent people from rural areas migrating to the cities will be ineffective. It denies people’s basic human rights to move and migrate freely in search of more decent jobs and lives, basic rights protected by our Constitution” (Sudirman, 2008).

Dass islamistische Heilslehren im größten Moslemstaat der Welt angesichts dieses Umfeldes aus politisch-methodischer Marginalisierung künftig auf starken Zustrom stoßen könnten, scheint unbestritten – trotz Stimmrückgang bei den jüngsten Wahlen auf nationaler Ebene. Wachsendes Unbehagen und Opposition gegen den westlichen Lebensstil von internationalen Investoren und – viel mehr noch – der wachsenden Mittelschicht des 225-Millionen-Staates, der sich in den Gated-Communities und Shopping-Malls der (vorwiegend) suburbanen Neustadtgründungen manifestiert, bewirkte neben Attacken auf internationale Luxushotels auch Demonstrationen gegen die Stadtregierung, die zur Zeit außer gewaltsamen Auflösungen keine Lösungsmo-

delle für die disparitäre Gesellschafts- und Siedlungsentwicklung anzubieten in der Lage ist. Eine Reihe von Leserinnen- und Leserzuschriften fordert mittlerweile allen Ernstes eine Verlegung der Hauptstadt, da deren Lenkbarkeit schon in Zeiten globaler Hochkonjunktur außer Kontrolle war (Salim, 2006). Die Entwicklungsperspektiven von Metro-Jakarta scheinen außer Rand und Band.

Bibliographie

Bronger, D. (2004). *Metropolen, Megastädte, Global Cities. Die Metropolisierung der Erde*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Bronger, D. (2005). Marginalsiedlungen in Metropolen. *Geographie und Schule*, 27 (157), 2-13.

Bronger, D. (2006). Metropolisierung und Globalisierung – Die Rolle der Metropole im Globalisierungsprozess. Gedanken zu einem weltweiten Vergleich. *Geographische Rundschau*, 28 (161), 16-22.

Caljouw, M., Nas, P. J. M., & Pratiwo (2004). Flooding in Jakarta. Paper presented at “The 1st International Conference on Urban History”, August 23-25, 2004, Surabaya.

Capital City of Jakarta (CCJ) (1994). *Jakarta. A dynamic world city at the threshold of the 21st century*. Jakarta: City Planning Department.

Clarke, G. (1985). Jakarta, Indonesia: Planning to Solve Urban Conflicts. In J. P. Lea & J.M. Courtney (Hrsg.), *Cities in Conflict. Studies in the Planning and Management of Asian Cities* (S. 35-60). Washington: The World Bank.

Colliers International Indonesia News (2003, October 1-15). Zuletzt zugegriffen am 2. April 2006 unter http://www.colliers.com/content/repositories/base/markets/indonesia/english/market_report/pdfs/oct03_1st.pdf

Crane, R., & Danieri, A. (1997). The Contribution of Environmental Amenities to Low-Income Housing: A Comparative Study of Bangkok and Jakarta. *Urban Studies*, 34 (9), 1495-1512.

Darrundono, P. (2005). The first large-scale upgrading programme: an Indonesian success story. *Habitat Debate*, 9 (5), 15.

Davis, M. (2004). Slumleben? Slum machen! *Wildcat*, 71 (Herbst 2004), 47-50. Zuletzt zugegriffen am 16. Mai 2009 unter http://www.wildcat-www.de/wildcat/71/w71_davis.htm

Dharmapatni, I., & Firman, T. (1995). Problems and Challenges of Mega-Urban Regions in Indonesia: The Case of Jabotabek and the Bandung Metropolitan Area. In T. G. McGee & I. M. Robinson (Hrsg.), *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*. (S. 297-314). Vancouver: University of British Columbia.

Donner, W. (1987). *Land Use and Environment in Indonesia*. London: Hurst.

Douglass, M. (1996a). *Land-Use Planning and Management Strategies For A Sustainable Greater Jabotabek*.

Bappenas - D.G. Cipta Karya - the World Bank Seminar on Strategies for a Sustainable Greater Jabotabek. Jakarta, July 8-10, 1996. The Regent Hotel, Jakarta: Bappenas - Ministry of Public Works - World Bank.

Douglass, M. (1996b). Land-Use Planning and Management Strategies For A Sustainable Greater Jabotabek. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 21, 46-59.

Ernst, S. (2008). *Jakarta. Millionenmetropole - acht Meter über NN*. In Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.), Dossier Megastädte. Zuletzt zugegriffen am 20. Februar 2009 unter www.bpb.de/themen

Goldberg, V. (2004, April 11). The Emerald Megacities of Southeast Asia. *New York Times*. Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter <http://www.nytimes.com/2004/04/11/arts/art-the-emerald-megacities-of-southeast-asia.html>

Guharoy, D. (2007, June 19). Happy birthday, Jakarta! Keep on punching above your weight. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 2. Mai 2009 unter <http://www.thejakartapost.com/news/2007/06/19/happy-birthday-jakarta-keep-punching-above-your-weight.html>

Hafidz, W. (2005). *World Habitat Day 2005*. Zuletzt zugegriffen am 2. Juni 2006 unter <http://www.habitants.org/article/articleview/1502/1/395>

Han, S. S., & Basuki, A. (2001). The Spatial Pattern of Land Values in Jakarta. *Urban Studies*, 38(10), 1841-1857.

Harinowo, C. (2008, September 16). Economic Growth: The rise of the Indonesian middle class. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 2. Mai 2009 unter <http://www.thejakartapost.com/news/2008/09/16/economic-growth-the-rise-indonesian-middle-class.html>

Heintel, M., & Spreitzhofer, G. (1998). Jakarta: Megastadt im Spannungsfeld nationaler Verhaftung und globaler Integration. *Asien*, 66(1), 23-42.

Henderson, J. V., Kuncoro, A., & Nasution, D. (1996). The Dynamics of Jabotabek Development. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 32 (1), 71-95.

Hoffmann, N. von (2004). *Südostasien auf dem Weg aus der wirtschaftlichen Krise?* Unveröffentlichtes Arbeitspapier. Singapur: Friedrich Ebert Stiftung.

Hugo, G. (1994). *International Labour Migration and the Family: Some Observations from Indonesia*. Paper prepared for the Symposium on „Work and Family Life of International Migrant Workers“, December 5-7, 1994, Nihon University, Tokyo.

Ieda, H., Mizokami, S., Kidokoro, T., & Iwakura, S. (2003). *Impact Study on Transportation Projects in Jabotabek*. Jakarta. Zuletzt zugegriffen am 5. April 2009 unter www.jica.go.jp/english/operations/evaluation/jbic_archive/post/2003/pdf/1-01_smry.pdf

International Alliance of Inhabitants (2005). World Habitat Day 2005: protests against the prize UN-Habitat to the city of Jakarta. Zuletzt zugegriffen am 15. Mai 2009 unter http://www.habitants.org/zero_evictions_campaign/world_zero_eviction_days_october_2005/world_habitat_day_2005_protests

Jakarta Metropolitan City Government (1995). *Jakarta: 50 Tahun Dalam Pengembangan Dan Penataan Kota (Jakarta Insight: 50 Years of City Planning and Development)*. Jakarta: JMCG.

Jellinek, L. (1991). *The wheel of fortune: The history of a poor community in Jakarta*. Honolulu: University of Hawaii Press.

- Jellinek, L. (2003). *Collapsing under the weight of success: an NGO in Jakarta. Environment and Urbanization*, 15(1), 171-180.
- Jones, G. W. (2002). Southeast Asian urbanization and the growth of mega-urban regions. *Journal of Population Research*, 19(2), 119-136.
- Kennedy, D. (2005, April 25). Jakarta reflections take a surreal turn. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter <http://www.kenpattern.or.id/articles/articlejpkartareflectionstakeasurrealturn.htm>
- Khalik, A. (2005, August 3). Jababeka. Developer who's learned the hard way. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 15. Mai 2009 unter http://www.jababeka.com/news_press3.htm
- Korff, R. (1996). Global and Local Spheres: The Diversity of Southeast Asian Urbanism, *Sojourn. Journal of Social Issues in Southeast Asia*, 11(1), 288-313.
- Kraas, F. (2004). Aktuelle Urbanisierungsprozesse in Südostasien. *Geographica Helvetica*, 59(1), 30-43.
- Kraas, F. (2007). Megacities and Global Change in East, Southeast and South Asia. *Asien* 103(2), 9-22.
- Kraas, F., & Mertins, G. (2008). Megastädte in Entwicklungsländern. *Geographische Rundschau*, 60(11), 4-11.
- Kusbiantoro, B. S. (1996). Transportation Problem in Rapidly New Town Development Area. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 21, 60-65.
- Leaf, M. L. (Hrsg.) (1994). *Urbanisation in Southeast Asia: public policy and private initiative*. Vancouver: Centre for Southeast Asian Research, University of British Columbia.
- Leisch, H. (2000). Entwicklungsprobleme der Megastadt Jakarta. *Geographische Rundschau*, 52(4), 21-27.
- Macan-Markar, M. (2008). *South-East Asia. Financial Meltdown prompts Return to Agriculture*. IPS (Inter Press Service News Agency), 10. November 2008
- Marshall, J. (2005). Environmental health: Megacity, mega mess... *Nature*, 437, 312-314.
- McGee, T. G. (1995). Metrofitting the Emerging Mega-Urban Regions of ASEAN: An Overview. In T. G. McGee & I. M. Robinson (Hrsg.), *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia* (S. 3-26). Vancouver: University of British Columbia.
- Murray, A. J. (1991). *No Money, no honey: a study of street traders and prostitutes in Jakarta*. Singapore: Oxford University Press.
- Mutebi, A. M. (2007). Regulatory Responses to Large-format Transnational Retail in South-east Asian Cities. *Urban Studies*, 44(2), 357-379.
- Nas, P. J. M. (Hrsg.) (2002). *The Indonesian Town Revisited*. Singapore: ISEAS.
- Novy, B. (2005). *Häuser wie Stilmöbel. Nachrichten aus einer Megacity*. Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter <http://www.freitag.de/politik/0521-jakarta>
- Nurwisah, R. (2003). *Jakarta Rising*. Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter <http://spacing.ca/outer-space03-jakarta.htm>

Peresthu, A. (2004). *Jakarta's "Exurbia" Kampongs*. ETSAV Research Reports (Escuela Tecnica Superior d'Arquitectura de Barcelona). Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/urbper/num01/inf01-1.htm

Pratiwo (2003). Markets and Malls in Jakarta. *IIAS Newsletter*, 31(7), 12-14.

Reerink, G. (2006). The price of uncertainty: kampung land politics in post-Suharto Bandung. *IIAS Newsletter*, 40 (Spring), 8-11.

Rustiadi, E. (2002). *Suburbanization process, land use cover change and environmental changes in Jabotabek Region*. IHDW Workshop Paper 2002. Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter www.ihdp.uni-bonn.de/ihdw02/summaries/old%20pdfs_rustiadi.pdf

Salim, W. (2006, October 7). Capital city bill to spare Jakarta from old problems. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 8. Mai 2009 unter <http://www.thejakartapost.com/news/2006/10/07/capital-city-bill-spare-jakarta-old-problems.html>

Silas, J. (2002). *Mega-Urbanization: New Town and City Setting*. Paper presented at Mega Urbanization Seminar, December 12-15, 2002, University of Leiden.

Soegijoko, B. T. S. (1995). *Evolution of urban spatial form in Jabotabek region: Characteristics and its policy implications for regional development planning*. Paper presented to the Cambridge Conference on Global City Regions: Their Evolution and Management, September 17-19, 1995.

Soegijoko, B. T. S., & Kusbiantoro, B. S. (2001). Globalization and the sustainability of Jabodetabek, Indonesia. In F. Lo & Marcotullio (Hrsg.), *Globalization and sustainability of Cities in the Asia Pacific region* (S. 311-363). Tokyo: United Nations University Press.

Somantri, G. R. (1995). *Migration within Cities: A Study of Socioeconomic Processes, Intra-City Migration and Grassroots Politics in Jakarta*. Dissertation, Universität Bielefeld.

Spreitzhofer, G. (1999). Gesellschaftliche Liberalisierung in Indonesien? Aktuelle Aspekte in Partei und Politik. *asien, afrika, lateinamerika*, 27(3), 227-244.

Spreitzhofer, G. (2000a). Jakarta. Megacity im Spannungsfeld globaler Interessen und sozialer Disparitäten. In H. H. Blotvogel, J. Ossenbrügge, & G. Wood (Hrsg.), *Lokal verankert - weltweit vernetzt. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen* (S. 273-278). Steiner: Stuttgart.

Spreitzhofer, G. (2000b). Metropolization in Suharto's Western Java. Three Decades of Megacity Management in Jabotabek Region. *asien, afrika, lateinamerika*, 28(4), 609-630.

Spreitzhofer, G. (2000c). *Globalizing Urbanization in Western Java*. Paper presented at 'Global Conference on Economic Geography', December 5-9, 2000, National University of Singapore.

Spreitzhofer, G. (2001). *Post-Suharto's Jabotabek Region: New Issues of Demographic and Socio-Economic Change in Western Java*. Paper presented at 'SEAGA 6, 2001 International Conference: Southeast Asia's Quality of Life in the New Millennium', November 12-15, 2001, Universiti Kebangsaan Malaysia.

Spreitzhofer, G. (2002). Metro-Jakarta: Post-crisis investment opportunities and risks in a mega-urban region. *IFAS Forum (Interdisciplinary Research Institute for Asian Studies)*, 1-2, 28-35.

Spreitzhofer, G. (2003). From Farming to Franchising: Current Aspects of Transformation in post-crisis Metro-Jakarta. *Asien*, 87(2), 52-64.

- Spreitzhofer, G., & Heintel, M. (1997). Jakarta: Der „Big Apple“ Südostasiens?. In P. Feldbauer, K. Husa, E. Pilz, & I. Stacher (Hrsg.), *Mega-Cities: Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung* (S. 151-175). Frankfurt (Main): Brandes & Apsel.
- Spreitzhofer, G., & Heintel, M. (1998). Urbanization in West Java in the 'New Order Era': Demographic and socio-economic trends in Jabotabek region. *Journal of Population*, 4(1), 89-111.
- Spreitzhofer, G., & Heintel, M. (1999a). Aktuelle Aspekte der Urbanisierung in Jabotabek: Räumlicher und sektoraler Wandel in Metro-Jakarta. *Internationales Asienforum*, 30(1-2), 131-152.
- Spreitzhofer, G., & Heintel, M. (1999b). Fallstudie Jakarta. In K. Husa & H. Wohlschlägl (Hrsg.), *Mega-städte der Dritten Welt im Globalisierungsprozess* (S. 199-346). Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd.6. Wien: Institut für Geographie und Regionalforschung.
- Spreitzhofer, G., & Heintel, M. (2000). *Metro-Jakarta: Zwischen Nasi und Nike. Suhartos 'Neue Ordnung' als Motor der Regionalentwicklung in Westjava?* Frankfurt: Peter Lang.
- Spreitzhofer, G., & Heintel, M. (2001). Die Infrastruktur der Megastadt: Zeitbombe Jabotabek? Metro-Jakarta im Spannungsfeld von internationaler Investition, ökologischem Desaster und politischer Labilisierung. *Asien*, 78(1), 50-69.
- Salim, W. (2006, October 7). Capital city bill to spare Jakarta from old problems. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 2. Mai 2009 unter <http://www.thejakartapost.com/news/2006/10/07/capital-city-bill-to-spare-jakarta-from-old-problems.html>
- Soemarwoto, O. (2006, April 25). Recognizing the Plight of Jakarta on Earth Day. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 2. Mai 2009 unter <http://www.thejakartapost.com/news/2006/04/25/recognizing-plight-jakarta-earth-day.html>
- State Ministry for People's Housing (1995). *Setengah Abad Rakyat*. Jakarta: SMPH.
- Sudirman Nasir (2008, October 16). Managing urbanization and creating an inclusive city. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter <http://www.thejakartapost.com/news/2008/10/16/managing-urbanization-and-creating-inclusive-city.html>
- Tjiptojiptoherijanto, P. (1996). Urbanisation and Urban Development in Indonesia. *The Indonesian Quarterly* XXIV(1), 8-14.
- United Nations Habitat (2005). *International Seminar on the Millenium Development Goals and the City*. Bandung, 30 September 2005. Zuletzt zugegriffen am 23. April 2009 unter http://www.unhabitat.org/whd/2005/whd_jakarta.asp
- United Nations Centre for Human Settlements (1996). *An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements 1996*. Oxford: Oxford University Press.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (UNDESA) (2008). *World Urbanization Prospects*. The 2007 Revision. New York: UN.
- Winarti, A. (2009, January 8). City expects 5.6% economic growth. *The Jakarta Post*. Zuletzt zugegriffen am 13. Mai 2009 unter <http://www.thejakartapost.com/news/2009/01/08/city-expects-56-economic-growth.html>
- Wirahadikusumah, K. (2002). *Jakarta Air Quality Management: Trends and Policies*. Paper presented at

“The Regional Workshop on Better Air Quality in Asian and Pacific Rim Cities”, December 16, 2002, Hongkong.

Yulinawati, H. (2005). *Jakarta Mega Urban Region. How livable is its Environment?* Paper presented at the 8th International Conference of the Asian Planning Schools Association, September 11-14, 2005. Zuletzt zugegriffen am 15. Mai 2009 unter http://tbelfield.files.wordpress.com/2008/09/yulinawati_jakarta_2005.pdf

Zain, A. M. (2001). *Distribution, Structure and Function of Urban Green Space in Southeast Asian Megacities with Special Reference to Jakarta Metropolitan Region*. Master Thesis, University of Tokyo.