

Wenn der asiatische Traum vom Auto im Stau erstickt

von Sven Hansen

(Quelle: Asienhaus-Rundbrief 21/2005, 6.12.2005, www.asienhaus.de/ahrundbrief)

Asiens wuchernde Metropolen brauchen umweltfreundliche Verkehrskonzepte, doch machen sie auch Erfahrungen, von denen Europa lernen kann, wie jetzt ein asiatisch-europäisches Umweltforum zeigt, das, organisiert von der Asia-Europe-Foundation (ASEF), vom 23.-25. November in Jakarta stattfand.. Weitere Infos zur Konferenz und zu den anderen Workshops unter: www.env.asef.org

Der Autor ist Asien-Pazifik-Redakteur der Berliner tageszeitung (taz), in der bereits eine wesentlich kürzere Version dieses Berichts erschien, und nahm auf Einladung der Asia-Europe Foundation an dem Forum teil.

Jakarta: Hoffnungsschimmer gegen Verkehrsstau

In der indonesischen Hauptstadt Jakarta verkeilen sich PKW, Busse, Taxis und Motorräder täglich zu gigantischen Staus. In der Stadt, in deren Großraum 17,5 Millionen Menschen leben, gibt es bis heute keine U-Bahn. Die wenigen Nahverkehrszüge sind meist hoffnungslos überfüllt. Der 1998 gestürzte Diktator Suharto ließ eine mautpflichtige Stadtautobahn bauen, an der seine Familie verdiente. Doch zur Hauptverkehrszeit kriecht auch dort der Verkehr.

Ausgerechnet in diesem Alptraum von Stadtplanung gibt es jetzt einen Hoffnungsschimmer. Von Jakartas altem Stadtkern Kota im Norden bis zum südlichen Block M fährt auf einer mit Bordsteinen abgetrennten Spur in der Straßenmitte exklusiv der orangefarbene Transjakarta Bus. Seine ebenfalls exklusiven Haltestellen sind vom Bürgersteig aus über Brücken zu erreichen. Das Ein- und Aussteigen erfolgt durch mit Fahrkartenschaltern ausgestattete bahnhofsartige Gebäude, die vor Sonne und Regen schützen. Der Boden der Gebäude liegt auf gleicher Höhe mit dem der Busse, was einen leichten Ein- und Ausstieg ermöglicht.

„Der Transjakarta Bus sollte eigentlich eine Übergangslösung sein, bis eine U-Bahn gebaut wird. Doch diese 13 Kilometer lange Buslinie ist so erfolgreich, dass es in den nächsten zwei Jahren insgesamt 14 solcher Linien geben wird,“ sagt der indonesische Verkehrsforscher Heru Sutomo von der Universität Gadjah Mada in Yogyakarta. Er ist an der Entwicklung des Bussystems beteiligt, das sich an einem Vorbild in der kolumbianischen Hauptstadt Bogota orientiert.

Transjakarta-Buslinie: Erfolgsbeispiel des öffentlichen Nahverkehrs

Die Transjakarta Busse fahren tagsüber in so geringem zeitlichen Abstand, dass sie meist Sichtkontakt haben. Problematisch sind noch die Kreuzungen der acht bis zehnspurigen Nord-Südtrasse, die oft von abbiegenden regulären Bussen und Autos versperrt sind, so dass der Transjakarta Bus hier kurz hängen bleibt. Doch immerhin kann er anders als die im Stau stehenden regulären Busse auf seiner Extraspur jeweils bis zur Kreuzung vorfahren. Laut Sutomo wirtschaftet Transjakarta, dessen Passagiere preiswerter, schneller, zuverlässiger und sicherer vorankommen als mit jedem anderen motorisierten Verkehrsmittel in Jakarta, bereits in diesem zweiten Jahr kostendeckend. 60 Prozent der Fahrgäste kämen von anderen Bussen, 30 Prozent von Privat-PKW oder Taxis.

Der in öffentlich-privater Partnerschaft betriebene Bus ist nur ein Erfolgsbeispiel des öffentlichen Nahverkehrs, das vom 23. bis 25. November Woche auf einem asiatisch-europäischen Umweltforum in Jakarta diskutiert wurde. In einem der insgesamt zwölf

Workshops zu den Fragen der nachhaltigen Entwicklung erörterten Experten aus beiden Kontinenten Verkehrskonzepte für Asiens wuchernde Metropolen und entsprechende neue Entwicklungen in Europa. Das Themenspektrum reichte vom Emissionsrechtehandel über Community-based Natural Resource Management, die Millennium Development Goals bis hin zum Umgang mit gefährlichen Chemikalien und Energierisiken.

Die Konferenz, die von der Asia-Europe Foundation (ASEF) in Singapur mit einer Reihe von Partnerorganisationen aus beiden Kontinenten organisiert wurde, ist bereits die fünfte ihrer Art und mit 350 Teilnehmern mit Abstand die bisher größte. Ziel dieser Konferenzen wie auch von ASEF ist es, den Dialog der Zivilgesellschaften zwischen Asien und Europa jenseits der offiziellen Gipfeltreffen der Staats- und Regierungschefs zu fördern. Die finden seit 1996 alle zwei Jahre unter dem Namen ASEM (Asia Europe Meeting) statt. Das nächste Treffen der mittlerweile 35 ASEM-Regierungschefs wird am 10. und 11. September 2006 in der finnischen Hauptstadt Helsinki stattfinden, wie am Rande des Umweltforums in Jakarta bekannt wurde.

500.000 Tote jährlich durch Luftverschmutzung in asiatischen Ländern

Bei dem Forum, das in einem Konferenzzentrum an Jakartas Stadtautobahn stattfand, haben die Teilnehmer die alltäglichen Verkehrs- und Umweltprobleme der indonesischen Hauptstadt hautnah miterleben können. „In keiner Weltregion schreitet die Verstädterung so schnell voran wie in Asien,“ bemerkt Cornelius Huizenga von der „Initiative vor Saubere Luft in Asiatischen Städten“, die bei der Asiatischen Entwicklungsbank in Manila angesiedelt ist. „In Asien sterben jedes Jahr 500.000 Menschen vorzeitig an Luftverschmutzung. Deren am schnellsten wachsende Quelle ist der Transportsektor.“ Laut Huizenga gebe es zwar Fortschritte bei der Nutzung sauberer Kraftstoffe und Motoren, doch Asiens hohes Motorisierungstempo mache dies wieder zunichte. „In vielen Städten verdoppelt sich der Fahrzeugbestand alle fünf bis sieben Jahre,“ so Huizenga.

Zudem fahren weltweit 75 Prozent aller motorisierten Zweiräder, die meist Zweitakter und damit luftverschmutzender als Autos sind, in Asien. Extremstes Beispiel hierfür ist wohl Vietnam. Laut Lee Van Dat vom Transportministerium in Hanoi kommen in der vietnamesischen Hauptstadt auf 3,05 Millionen Einwohner 1,2 Millionen Mopeds, die dort allerdings meist Viertakter sind. Zwar betrage der Anteil der Radfahrer an Hanois Verkehr noch 37 Prozent, doch sei deren Anteil rückläufig. Hanois Stadtregierung habe Dank neuer Linien die Zahl der Busnutzer in den letzten vier Jahren verachtunzwanzigfachen können. Seit 2004 vergebe sie keine neuen Lizenzen für Mopeds mehr. Das habe zu Unmut geführt. Denn während der Umstieg vom Rad aufs Moped so blockiert wird, bleibt der vom Moped aufs prestigeträchtige Auto nur eine Geldfrage. Die Regierung suche weiter nach Alternativen und ließ Studien für ein Schnellbussystem, eine Stadtbahn und eine Hochbahn anfertigen, so Lee Van Dat. Ersteres sei mit Abstand am preisgünstigsten, doch sei noch nichts entschieden.

„Radfahrer nur etwas für ganz arme Leute“ ...

Auch in China sind Radfahrer auf dem Rückzug. Viele Städte planen Busspuren, berichtet der Verkehrsplaner Wang Yuaqing vom Forschungszentrum für Schnellbussysteme der Chang'an Universität in Xi'an. Zwar gebe es auch Pläne für Restriktionen und für Mautsysteme für den wuchernden Autoverkehr. Doch Fahrräder, die offenbar mehr als Verkehrshindernisse wahrgenommen werden, würden in den Zentren mehrerer Großstädten wohl bald verboten. Europäische Redner kritisierten, dass asiatische Politiker nicht-motorisierten Verkehr immer noch nicht ernst nehmen. „In unserer Regierung herrscht das Denken, zu Fuß gehen und Radfahren sei nur etwas für ganz arme Leute,“ bestätigt Moekti Handajani Soejachmoen von der indonesischen Umweltorganisation Pelangi.

Doch gibt es auch Gegenbeispiele. So wurde in Seoul ein Fluss, der mit einer Straße überbaut worden war, wieder auf 6,5 Kilometer freigelegt und mit begrünten Uferwegen ausgestattet. Und vereinzelt setzen asiatische Bürgermeister auch Fußgängerzonen durch. Dabei sind sie zunächst meist mit den gleichen ablehnenden Argumenten konfrontiert, die auch aus Europa bekannt sind. Geschäftsleute fürchten um ihre Kundschaft, doch merken sie später schnell, dass ihre Läden durch die Einrichtung von Fußgängerzonen nicht weniger, sondern mehr Kunden bekämen.

„Oft reicht schon das Pflanzen schattenspendender Bäume, um Straßen für Fußgänger wieder attraktiv zu machen,“ sagt Roland Haas, der für die deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (gtz) malaysische Städte bei der Reduzierung der Luftverschmutzung berät. Er kritisiert, dass zum Beispiel in Malaysia die Bürgermeister von der Regierung ernannt und nicht von der Bevölkerung direkt gewählt werden. Dies führe dazu, dass die Bürgermeister sich weniger um die Bedürfnisse ihrer Bürger kümmern, da sie ihnen gegenüber nicht rechenschaftspflichtig seien.

Alternativen aus Europa und Asien

Einig waren sich die Experten aus Europa und Asien, dass es meist einer starken Persönlichkeit in der lokalen Politik bedarf, um überhaupt innovative umweltfreundliche Lösungen durchzusetzen. Als Beispiel gilt Londons Bürgermeister Ken Livingston, der dort die Citymaut für Privatautos einführte. Das Ergebnis war ein Rückgang des Autoverkehrs um 30, ein Anstieg der Nutzung von Bussen um 40 und von Fahrrädern um 70 Prozent.

Doch gibt es ein Beispiel aus Hongkong, von dem auch London nur träumen könnten. In der britischen Ex-Kolonie machte die U-Bahngesellschaft MRT im vergangenen Jahr nicht nur satte 500 Millionen Dollar Profit, sondern mußte sich ihr Chef auch im Parlament dafür rechtfertigen, warum die Züge nur in 99,1 Prozent pünktlich waren. „Käme Londons U-Bahn nur in die Nähe dieses Wertes, wären wir schon froh,“ so eine britische Teilnehmerin.

Europäer loben die Fähigkeit der Asiaten, flexible Lösungen zu finden. „Zum Glück hat Jakarta nicht auf die zeitraubende Fertigstellung eines Masterplans gewartet, denn dann wäre es nie zum Transjakarta Bus gekommen,“ sagt Huizenga von der „Initiative vor Saubere Luft in Asiatischen Städten“. Doch ist auch offensichtlich, dass sich mit modernen Bussystemen allein städtische Verkehrs- und Umweltprobleme nicht lösen lassen. Zwar scheint solchen in der Fachsprache BRT (Bus Rapid Transit) genannten Systemen wegen ihrer größeren Flexibilität und geringeren Kosten im Vergleich zu U- und Straßenbahnen die Zukunft zu gehören. Doch geht es nicht ohne Stadtplanung, die Verkehrsströme reduziert und lenkt. Ein weiteres Fazit ist, dass erfolgreiche Verkehrspolitik die Einbeziehung der Betroffenen voraussetzt.

Meinungsaustausch ohne Konsequenzen?

Die Diskussionen des Umweltforums sind intensiver und konstruktiver als bei manch früheren ASEF-Veranstaltungen. So wurde zum Beispiel bei einem Forum zum Thema Bildung vor zwei Jahren viel weniger aufeinander Bezug genommen und kaum miteinander diskutiert. Dies ist in den das jetzige Forum dominierenden Workshops gut möglich und wird entsprechend genutzt. Doch zerfällt das Forum in diese Workshops, so dass die kurzen Diskussionen im Plenum sehr oberflächlich bleiben.

Auffällig ist, dass Vertreter von in der öffentlichen Debatte sehr präsenten Umweltorganisationen wie etwa Greenpeace, WWF, Friends of the Earth oder auch die indonesische Organisation Walhi überhaupt nicht präsent sind oder keine prominenten Rollen

spielen. Laut ASEF-Direktor Bertrand Fort sei niemand ausgeschlossen worden, doch werde auch auf Wert auf nicht-konfrontative Diskussionen gelegt.

Einige Teilnehmer monieren, dass es keine gemeinsamen Beschlüsse gebe, die Politiker zum Handeln drängten. Vielmehr bleibe alles sehr unverbindlich und in der vom Forum produzierten 12-Punkte-Agenda, die letztlich nur die 12 Workshopthemen zusammenfasst, stehe nichts neues. Das trifft den Kern des Dilemmas des sogenannten ASEM-Prozesses. Er ist eben nur ein unverbindlicher Meinungs austausch zwischen Asien und Europa ist. Er kann Anregungen geben und das gegenseitige Verständnis fördern, produziert aber kaum sichtbare und auf ihn allein zurückzuführende Ergebnisse. Genau wie dieses Umweltforum.