

## Thailands Infrastrukturprobleme: Bleibt das Wirtschaftswachstum im Stau stecken?

Thailand vom 3. 11. bis 16. 12. 1996  
betreut von der Friedrich Naumann-Stiftung Bangkok

# Inhalt

---

1. Zur Person	348
2. Einleitung	348
3. Großraum Bangkok – eine Stadt erstickt im Stau	349
3.1 Rush hour als Regelfall	349
3.2 Das Auto – Alptraum ohne Alternative?	351
3.3 Tollways – freie Fahrt gegen Gebühr	352
3.4 Umweltbelastung – jenseits der Schmerzgrenze?	353
3.5 Taxifahren – ein Abenteuer für sich	354
3.6 So geht’s auch: alternative Fortbewegungsmittel	355
3.7 Das Busnetz – keiner blickt durch	356
3.8 Schienensysteme – die Stiefkinder der Verkehrsplaner	357
3.8.1 Bangkok Elevated Railway Transport System (BERTS/HOPEWELL)	358
3.8.2 Bangkok Transit System (BTS/Tanayong)	359
3.9 Nun also doch: eine U-Bahn für Bangkok	361
4. Schneisen im Behördendschungel	362
4.1 Politik in Thailand – alles wie „geschmiert“?	363
4.2 „Magic Eyes“ schauen dem Staat auf die Finger	364
4.3 Bangkok Forum – der Mittelstand formiert sich	366
5. Verkehr und Wirtschaft	368
5.1 Infrastrukturprogramme – Motor oder Bremse des Aufschwungs?	368
5.2 Neue Absatzmärkte für Technik „Made in Germany“	368
5.3 Deutsche Prestigeobjekte für Thailand?	370
6. Exkurs: Die Infrastruktur in den Provinzen	371
6.1 Straßenbau und Entwicklungsprogramme	371
6.2 Die Bahn – Improvisation ist alles	373



*Karsten Kuhl*, Jahrgang 1967, erste journalistische Gehversuche beim RIAS-Jugendfunk 1980. Nach dem Abitur: Volontariat bei der Hörfunk- und Fernsehagentur „LIVE“. Später freie Mitarbeit bei den Radiostationen „Hundert,6“, „HR 3“ und „NDR 2“. Nebenbei Politikstudium, Abschluß als Magister Artium. Zur Zeit für Deutsche Welle TV in Bonn und WDR Fernsehen in Düsseldorf tätig. Mit der Heinz-Kühn-Stiftung unterwegs in Thailand vom 3. 11. bis 15. 12. 1996.

## 2. Einleitung

Für Touristen gehört das Verkehrschaos in Bangkok mittlerweile ebenso zu den Attraktionen wie die unzähligen Tempel und Shopping-Center. Verstopfte Straßen und enorme Umweltprobleme sind die Kehrseite des beispiellosen Wirtschaftswachstums, das seit Mitte der achtziger Jahre bei über sieben Prozent liegt und nach Ansichten von Experten noch bis ins nächste Jahrhundert andauern wird. Nach einer Studie der Weltbank könnte Thailand im Jahr 2020 den Sprung auf Platz acht der größten Volkswirtschaften vollzogen haben. Das Königreich läge damit zwei Plätze hinter Deutschland, einen Platz vor Frankreich und mehrere Plätze vor Großbritannien.

Doch die wachsenden Verkehrsströme lähmen den Großraum Bangkok schon jetzt. Es wird zunehmend schwieriger, Menschen und Güter termingerech von Ort zu Ort zu transportieren. Die Tatsache, daß selbst kürzeste Strecken oft Stunden dauern, führt zu einem hohen Grad an Unproduktivität. Die Commission for the management of road traffic (CMRT) schätzt die jährlichen Verluste durch tägliche Verkehrsstauungen auf umgerechnet drei Milliarden Mark. Eine andere Berechnung von Verkehrsexperten der Thammasat Universität Bangkok ergab, daß die gesamtwirtschaftlichen Verluste aufgrund ungelöster Verkehrsprobleme sogar sieben Milliarden Mark betragen. Die Verluste pro Fahrzeug und Tag im Großraum Bangkok werden mit 24 Mark beziffert, wobei neben unnötiger Spritkosten (6 DM) vor allem Zeitverlust (18 DM) zu Buche schlägt.

Die These, daß Thailands Wirtschaftswachstum im Stau steckenbleiben könnte, scheint vor diesem Hintergrund nicht übertrieben. Sie soll zunächst mit Blick auf den Ballungsraum Bangkok untersucht werden. Dabei werden anfangs die bestehenden Verkehrsprobleme beschrieben und anschließend die geplanten oder bereits umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen von Behörden, Unternehmen und Bürgergruppen bewertet. Da eine Untersuchung der Umweltverschmutzung durch ungelöste Verkehrsprobleme den

Rahmen dieses Berichtes sprengen würde, kann dieser Aspekt am Beispiel Bangkoks nur gestreift werden. Um das Thema Infrastruktur zusätzlich einzugrenzen, beschränkt sich dieser Bericht auf landgestützte Verkehrsmittel.

Schon vor Reiseantritt zeichnete sich ab, daß sich in der thailändischen Hauptstadt sowohl die Probleme als auch die Interviewpartner zu diesem Thema konzentrieren. Thailand gilt als Prototyp eines zentralistischen Staates. Im Ballungsgebiet Bangkok, das sich mittlerweile bis zu den etwa 80 Kilometer entfernten Städten Ayutthaya, Chachoengsao und Si Racha ausgeweitet hat, wird die Hälfte des gesamten Bruttoinlandsprodukts Thailands erwirtschaftet. Hier fallen auch die meisten politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen für den Rest des Landes. Aus verständlichen Gründen habe ich nur einen Teil des sechswöchigen Stipendiums im Molloch Bangkok verbracht und jede Flucht in die ländlichen Regionen genutzt. Meine Erlebnisse und Beobachtungen zur Verkehrssituation im Norden, Westen und Süden Thailands stehen am Ende dieses Berichts und sollen zeigen, daß ländliche Lebensart und traditionelle Fortbewegungsmittel – abseits der Touristenströme – noch immer existieren.

### 3. Großraum Bangkok – eine Stadt erstickt im Stau

#### 3.1 Rush hour als Regelfall

Scheinwerfer schneiden sich ihren Weg durch die Dunkelheit. Im dichten Nebel der Abgase rumpelt die Blechlawine Meter für Meter durch die vierspurige New Petchburi Road. Der Stau ist einkalkuliert. Jeder, der sich mit seinem Fahrzeug hier einreihet, weiß, was ihn erwartet: Stop and go vom frühen Morgen bis spät in die Nacht. Das Wort rush hour hat in Bangkok längst seinen Schrecken verloren. Hier zählen die Autofahrer eher die wenigen glücklichen Stunden, in denen man sich schneller als zu Fuß durch die Stadt bewegen kann. Alle Versuche, den nicht enden wollenden Strom von Fahrzeugen in der thailändischen Hauptstadt in einer irgendwie gearteten Ordnung fließen zu lassen, haben sich in der Vergangenheit als sinnlos erwiesen.

„Man sagt Bangkok den Verkehrskollaps eigentlich schon seit zwanzig Jahren voraus“, sagt Peter Traub von der Friedrich Naumann-Stiftung in Bangkok. „Auf erstaunliche Weise ist man noch immer kurz vor dem Kollaps, ohne daß er bisher eingetreten ist. Offensichtlich schafft man es, immer genauso viel zu tun, daß es nicht zum kritischen Punkt kommt.“

Schon beim ersten Gespräch hatte Peter Traub davor gewarnt, mehr als einen Gesprächstermin pro Tag zu vereinbaren. „Mehr schaffen sie (in Bangkok) nicht, weil die Staus nicht kalkulierbar sind.“ Er sollte recht behalten. Zwar gelang es an einem denkwürdigen Tag, tatsächlich zwei Interviews an entgegengesetzten Punkten der Stadt zu führen, doch dies lag eher an der Tatsache, daß der letzte Gesprächspartner die einstündige Verspätung verständnisvoll tolerierte.

Ein Blick auf den Stadtplan verdeutlicht das Dilemma: Zwar gibt es in der Neun-Millionen-Metropole eine unübersichtliche Vielzahl von Straßen, doch die meisten sind nicht einmal ansatzweise in der Lage, die immensen Verkehrsströme zu verkraften. Um auf direktem Wege die Stadt zu durchqueren, landet jeder Autofahrer unweigerlich auf einer der wenigen Hauptverkehrsadern: Sukhumvit, (New) Petchburi, Rama IV. oder Rama IX. Road. Auf Nebenstraßen auszuweichen scheint sinnlos. Spätestens, wenn der Fahrer nach langen Umwegen wieder auf eine hoffnungslos verstopfte Hauptstraße angewiesen ist, beginnen die Schwierigkeiten erneut. Von Nebenstraßen ist das Einfädeln in den Hauptverkehrsstrom eine zeit- und nervenraubende Angelegenheit.

Bisher sind die thailändischen Verkehrsplaner bei der Suche nach einem Patentrezept nicht fündig geworden. Einstweilen wurde deshalb das Abbiegen von vielen Hauptstraßen unmöglich gemacht, damit der Verkehr – wenn er einmal fließen sollte – nicht durch Rechtsabbieger<sup>1</sup> aufgehalten wird. Unglücklicherweise verhindert diese Regelung auch, daß Autos ihr Ziel auf kürzestem Wege erreichen. Vielen Fahrern bleibt deshalb nichts anderes übrig, als mehrere Kilometer in die entgegengesetzte Richtung zu fahren, bis sich eine Verbindung zum eigentlichen Fahrtziel bietet. Dieser Suchverkehr leistet einen nicht unerheblichen Beitrag zum Stauproblem der Stadt.

„Natürlich ist es für einen Europäer immer wieder erstaunlich“, erzählt Peter Traub, „wenn von thailändischer Seite das Argument kommt: Eine Ursache für die Verkehrsproblematik in der Hauptstadt ist, daß es zu wenig Straßen gibt. Gemeint ist, daß der Anteil der Straßenfläche an der gesamten bebauten Fläche in Bangkok zu gering ist. Und das ist in der Tat richtig. Wenn man sich die Vergleichszahlen deutscher Städte ansieht, so ist die Straßenfläche hier um zwei Drittel geringer. Während in anderen Metropolen dieser Größenordnung 25 Prozent der Stadtfläche aus Straßen bestehen, sind es in Bangkok lediglich 8 Prozent.“

Die Ratchadamnern-Nok ist eine dieser Straßen, aber nicht irgendeine. Der Prachtboulevard beherbergt zahlreiche Behörden, unter anderem das Ministerium für Transport und Kommunikation. Im zweiten Stock hat Sarin Skruathana sein Büro, vor dem sich Kartons und Kisten stapeln. Schon von Berufs wegen muß der Leiter der Planungsabteilung jeden Vorwurf von sich weisen, die Stadtplaner in Bangkok hätten die Verkehrssituation jahrzehntelang unterschätzt.

„Das Problem ist nicht, daß wir in Bangkok zu wenig Straßen haben, das Problem ist ganz einfach, daß wir zu viele Autos haben. Diese Stadt ist sehr alt und nicht für den Autoverkehr gebaut worden. Heutzutage ist das natürlich unbequem, aber wir bemühen uns, das Problem durch neue Autobahnen und Schnellstraßen in den Griff zu kriegen.“

---

<sup>1</sup> In Thailand herrscht Linksverkehr.

### 3.2 Das Auto – Alptraum ohne Alternative?

Als der thailändische Premierminister Banharn Silpa-archa im Sommer 1995 sein Amt antrat, versprach er dem Wahlvolk ein großangelegtes Infrastrukturprogramm. Vor allem dem Straßenbau sollte in den folgenden Jahren höchste Priorität eingeräumt werden. Zwar mußte Banharn bereits ein Jahr später seinen Sessel wieder räumen<sup>2</sup>, doch die Liste der geplanten Infrastrukturprojekte ist schier endlos und wird – trotz vieler Probleme bei der behördlichen Umsetzung – stetig erweitert.

In einer sechsseitigen Sonderbeilage der Bangkok Post vom 27. November 1996 listete die Expressway and Rapid Transit Authority nicht weniger als 323 Straßenkilometer auf, die bereits gebaut wurden oder demnächst fertiggestellt werden. Unter dem euphorischen Titel „24 years of endless efforts to solve traffic problems“ gratulierte sich die ETA selbst zum Geburtstag und empfing auch die Glückwünsche zahlreicher Baukonzerne, die sich mit großflächigen Anzeigen für eine weitere Zusammenarbeit empfahlen.<sup>3</sup>

Endlose Staus lassen die Bewohner Bangkoks dagegen an den endlosen Erfolgen der Behörde zweifeln. Drei Millionen Fahrzeuge schieben sich im Schrittempo durch die thailändische Hauptstadt und jedes Jahr kommen etwa 200 000 hinzu. Damit liegt die Zahl der täglichen Neuzulassungen bei 500 bis 600 Autos.

In den Behörden, die sich mit Verkehrsplanung beschäftigen, hat sich längst die Erkenntnis durchgesetzt, daß jedes noch so ehrgeizige Straßenbauprogramm letztendlich vor der Entwicklung des Autoverkehrs kapitulieren muß. Sarin Skruathana, Planungsdirektor beim Ministerium für Transport und Kommunikation, räumt ein, daß der Straßenbau mit der Entwicklung des Autoverkehrs nicht Schritt halten konnte.

„Eine Stadt mit neun bis zehn Millionen Menschen braucht Massentransportsysteme. Wenn die einsatzbereit sind, wird der Verkehr wieder funktionieren. Dann sind wir auch in der Lage, Maßnahmen zu ergreifen, die sich in Singapur bewährt haben, wie die Begrenzung der Autozahlen in der Innenstadt. Das geht aber erst, wenn wir Alternativen zum Auto anbieten können wie die jetzt geplanten Schienensysteme.“

Dennoch wurde Mitte 1996 ein erster zaghafter Versuch unternommen, den Verkehr einzuschränken. Nach der High Occupancy Vehicle-Verordnung (HOV) war es lediglich Bussen und Fahrzeugen mit mindestens vier Insassen gestattet, die Sonderspuren einiger Hauptverkehrsadern zu nutzen. Zu diesen Straßen zählten anfangs die Ratchasima, Prachathippatra,

<sup>2</sup> In Thailand herrscht eine rege Fluktuation in politischen Führungspositionen. Regierungen sind selten länger als ein Jahr im Amt, vorgezogene Neuwahlen wurden in letzter Zeit zur Regel.

<sup>3</sup> Diese Beilage wurde während Ende 1996 nur von zwei Ereignissen im Umfang übertroffen: beim Besuch von US-Präsident Clinton und beim Thronjubiläum des thailändischen Königs.

Samsen und Dinso Road. Später wurde der Geltungsbereich auf weitere Straßenzüge und mehrere Spuren ausgedehnt, wobei die Mindestzahl der Insassen auf drei reduziert wurde. Nach einer Mercedes Benz-Studie soll sich die Verkehrssituation im Oktober tatsächlich geringfügig entspannt haben. Der Automobilkonzern führt jedoch an, daß es sich dabei um eine saisonbedingte Entlastung durch Schul- und Semesterferien gehandelt habe. Die Studie kommt zu dem Schluß: „Die Überwachung der Benutzung der HOV-Spur erfordert schwierige und aufwendige Kontrollen. Die geplante zügige Fahrt – verglichen mit normalen Fahrspuren – konnte nicht verwirklicht werden. (...) Das HOV schafft mehr Verkehrsstauungen und versagt bei der Lösung der Verkehrsprobleme.“

### 3.3 Tollways – freie Fahrt gegen Gebühr

Um den Verkehr zu entlasten, sind in den letzten Jahren einige Schnellstraßen entstanden, die größtenteils von Staus verschont blieben: die tollways. Gegen eine Gebühr – je nach Fahrtstrecke werden zwei bis drei Mark fällig – ermöglichen die Mautstraßen tatsächlich meist staufreies Autofahren. Die wichtigste der gebührenpflichtigen Strecken verbindet die Innenstadt Bangkoks mit dem Don Muang Flughafen am Nordrand der Stadt. Die Bauarbeiten der 16 Kilometer langen Strecke begannen Anfang der neunziger Jahre. Zu diesem Zeitpunkt mußten Fluggäste bis zu zweieinhalb Stunden Fahrtzeit einkalkulieren, wollten sie wegen möglicher Staus ihre Maschinen nicht verpassen. Mittlerweile kann der Flughafen in weniger als dreißig Minuten von der Innenstadt erreicht werden. Die Autos fahren dabei praktisch über den Stau hinweg, denn die Hochbahn wurde entlang der bisherigen Straßen errichtet. Nirgendwo läßt sich die Zweiklassengesellschaft besser beobachten als hier: Zu ebener Erde stecken die Fahrzeuge noch immer in völlig überfüllten Straßen, während auf der oberen Fahrbahn oft mehrere hundert Meter Abstand zwischen den Autos liegen. Für die meisten Thailänder sind die Gebühren schlicht zu hoch.

Was die Autofahrer, die es sich leisten können, durchatmen läßt, bereitet der Betreibergesellschaft Don Muang Tollway zunehmend Bauchschmerzen. Das Unternehmen steckt tief in den roten Zahlen. Als die Schulden 1996 auf umgerechnet 470 Millionen Mark anstiegen, sah sich die Regierung gezwungen, einzugreifen. Per Kabinettsbeschluß vom 11. Juni 1996 wurden knapp 180 Millionen Mark zur Verfügung gestellt, um den Betrieb der Schnellstraße sicherzustellen. Außerdem wurde die Betriebsgarantie der Don Muang Tollway Co. von den verbleibenden 19 auf erneut 25 Jahre verlängert. Nach dieser Frist fällt dem Staat das alleinige Nutzungsrecht zu.

Kritiker sahen in diesen Beschlüssen eine unzulässige Hilfestellung für das Unternehmen, das offenbar durch einen Börsengang weitere Geldmittel erschließen will. Nach thailändischem Recht können nur Verkehrsunternehmen an der Börse notiert werden, wenn die Vertragslaufzeit ihres Infrastrukturprojekts noch mindestens 18 Jahre beträgt.

Für die Don Muang Tollway Co. ist die Verlängerung der Betriebsdauer lebenswichtig. Gegenüber den Kreditgebern hatte man darauf verwiesen, daß die Anlaufschwierigkeiten zum größten Teil fremdverschuldet waren. So hatte sich die Regierung verpflichtet, zwei Überführungen des unteren Highways abzureißen, um so mehr Autofahrer zur Benutzung der Mautstrecke zu bewegen. Doch der Abriß wurde von Studentenprotesten begleitet und verzögerte sich um mehrere Monate. Als die Betreiber-gesellschaft ihre Einnahmeverluste geltend machte, wurden die Überführungen schließlich mit halbjähriger Verspätung abgerissen, obwohl sie den nichtkommerziellen Verkehrsfluß erleichtert hatten. Auch dies gilt als Paradebeispiel thailändischer Behördenwillkür.<sup>4</sup> Unbeeindruckt von den wirtschaftlichen Problemen der Don Muang Tollway Co. sind in Bangkok weitere Mautstrecken geplant oder bereits in Betrieb.

### 3.4 Umweltbelastung – jenseits der Schmerzgrenze?

Die katastrophale Verkehrssituation, die gelegentlich schon als nationaler Notstand bezeichnet wurde, hat in Bangkok zu einer der weltweit höchsten Luftverschmutzungen geführt. Die wenigen zugänglichen Gesundheitsdaten machen dies deutlich. 1993 verzeichnete die Statistik mehr als 9600 tödliche Atemwegserkrankungen. Zum Vergleich: An den direkten Folgen von Verkehrsunfällen starben im selben Jahr 12540 Menschen. Da die meisten Autos in Bangkok über eine Klimaanlage verfügen, werde die Umweltbelastung subjektiv kaum wahrgenommen, bestätigt Peter Traub, der selbst seit sechs Jahren in der thailändischen Hauptstadt lebt.

„Wenn Sie eine Stunde vor einer Ampel stehen, sind die Blei- und Staubwerte innerhalb des Wagens so verheerend, daß man sie verdrängen muß. Und das ist genau das, was die ausländischen Gäste von den Menschen hier sehr schnell lernen. Man nimmt eine gewisse Thai-Mentalität mit einem Schuß Fatalismus hin.“

Im wahrsten Sinne des Wortes atemberaubend sind auch die Abgase der etwa 500 000 Motorräder, die sich durch den dichten Verkehr der Hauptstadt schlängeln. Einziger Vorteil: Wenn hundert Zweiräder bei grünem Ampelsignal gleichzeitig Vollgas geben, verschwindet sogar der Stau kurzzeitig aus dem Blickfeld. Dichte Rauchschwaden erfüllen dann die Luft – oder das, was davon übrig geblieben ist.

Fußgänger und Motorrad-Fahrer behelfen sich daher mit einem psychologischen Schutz vor den Abgasen: Weiße Stoffmasken, die an die Berufsbekleidung von Ärzten und Krankenschwestern erinnern, werden an jeder Ecke von fliegenden Händlern feilgeboten. In Bangkok gehört dieses Accessoire bei Verkehrspolizisten und Straßenhändlern zur Grundausstattung. Selbst Geschäftsleute sieht man gelegentlich mit weißem Hemd, Krawatte und Gesichtsmaske durch die Silom Road laufen.

<sup>4</sup> Siehe auch Kapitel 4: Schneisen im Behördenschungel.



### 3.5 Taxifahren – ein Abenteuer für sich

Kein Reiseführer spart mit dem Hinweis, daß Taxifahren in Südostasien zu den billigsten Vergnügen gehört. Tatsächlich haben Fahrgäste zuweilen das Glück, für umgerechnet sechs Mark länger als eine Stunde klimatisiert im Stau stehen zu dürfen. Das eigentliche Problem beginnt jedoch viel früher: bei der zermürbenden Suche nach einem Taxi. Zunächst lassen sich die Fahrer das gewünschte Ziel durch die herunter gekurbelte Seitenscheibe zurufen, um dann mehr oder weniger unwillig abzuwägen, ob dieses Ziel auf ihrem Weg liegt oder zumindest einen lukrativen Umweg lohnt. Ist dies nicht der Fall, wird dem Antragsteller durch ein unwirsches Kopfschütteln deutlich gemacht, daß er sich erneut vom Straßenrand aus um die Gunst eines anderen Fahrers bemühen darf. Offiziell drohen zwar jedem Taxifahrer, der eine Fahrt ablehnt, umgerechnet 60 Mark Strafe, doch wer die überforderten Polizisten im Straßenverkehr von Bangkok mit ihren Atemschutzmasken gesehen hat, der mag an der konsequenten Durchsetzung dieser Bestimmung zweifeln.

Statt dessen kann man Taxifahrer beobachten, die selbst schwer bepäckte Frauen mit Einkaufstaschen und mehreren Kindern am Straßenrand stehenließen. Wer als hemdsärmeliger Tourist, Geschäftsmann oder Stipendiat gleiche Erfahrungen macht, muß diese Behandlung also nicht persönlich nehmen. Selbst im Land des Lächelns gelten Taxifahrer als besonders mürrische Zeitgenossen. Reiseführer warnen einhellig vor kostspieligen Umwegen und nachträglichen Zuschlägen. Zwar verfügen immer mehr Wagen über ein Taxameter, doch zunächst versuchen fast alle Fahrer, dem ortsunkundigen Fahrgast wahre Phantasiepreise abzurufen. Sie liegen meist zwei- bis dreimal so hoch wie der tatsächliche Wert. Einige wenige Worte in thailändischer Sprache wirken jedoch oft Wunder und lassen den Preis schlagartig sinken. Mancher Fahrer verfällt daraufhin in strafendes Schweigen, um dem Fahrgast seine Verärgerung zu demonstrieren.

In einem anderen Fall ergab sich mit dem Fahrer innerhalb weniger Sekunden eine wüste Brüllerei – eine in Thailand ungewöhnliche Situation. Schließlich gilt Thai als leise und melodische Sprache. Als der Fahrer die Antwort im harschen Tonfall seiner eigenen Frage erhielt, stutzte er kurz, lächelte dann anerkennend und setzte die Fahrt fort. Die richtige Straße hat er dennoch nicht gefunden, aber das ist ein anderes Problem. Viele Fahrer können offenbar die englischen Straßennamen, die sich gleichberechtigt auf jedem Schild finden, nicht zuordnen. Der Kauf eines zweisprachigen Stadtplans hat sich daher als zeit- und nervenschonende Investition erwiesen. Dennoch macht die langwierige Suche nach einem Taxi und die unkalculierbare Laune vieler Fahrer jeden Terminplan zur Makulatur.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> In einem Fall mußte ich die morgendliche Suche nach einem Taxi nach dreißig schweißtreibenden Minuten aufgeben und vom Hotel aus den Termin absagen.

### 3.6 So geht's auch: alternative Fortbewegungsmittel

Neben klimatisierten und offenen Taxis gibt es eine weitere Taxivariante, die das Stadtbild Bangkoks prägt: das sogenannte Tuk-Tuk, ein überdachtes Dreirad mit Mopedmotor, das seinen Namen dem Betriebsgeräusch verdankt. Tuk-Tuks sind oft mit bunten Blumen und schrillen Lichterketten geschmückt und haben mittlerweile den Status einer Touristenattraktion erlangt. Zudem sind sie billiger als Taxis – zumindest, wenn man sich auf die Kunst des Feilschens versteht. Auch hier gilt: Schon rudimentäre Thai-Kenntnisse lassen die Preise purzeln. Bei längeren Strecken und Staus empfiehlt sich allerdings die Mitnahme eines Mundschutzes, da die Fahrgäste im offenen Tuk-Tuk den Abgasen hilflos ausgesetzt sind. Allerdings gibt es auf Bangkoks Straßen kaum ein schnelleres Fortbewegungsmittel. Tuk-Tuks finden meist auch im dichten Gewühl eine Gasse durch die Autolawine. Nur wenn die Straße wirklich dicht ist, wünscht sich der Fahrgast ins klimatisierte Taxi nebenan.

Eine einzige Taxivariante hat es bisher geschafft, den scheinbar unumgänglichen Staus zu trotzen. Das Gefährt ist etwa zehn Meter lang, zwei Meter fünfzig breit und verfügt über den strategischen Vorteil, sich über die Flüsse Bangkoks, die sogenannten Klongs, zu bewegen. Die Long-Tail-Boote bieten zweifellos die schnellste Möglichkeit, auch größere Strecken in kürzester Zeit zu überwinden. Einzige Bedingung: Das Fahrtziel befindet sich in der Nähe der Kanäle. Früher waren die Klongs so zahlreich, das sie Bangkok den Namen Venedig des Ostens eintrugen. Heute sind die meisten von ihnen längst zubetoniert und in Straßen verwandelt worden. Wer sieht, wie die schwarze Brühe links und rechts des Bootes hochspritzt, kann darin nicht unbedingt einen Verlust für das Stadtbild entdecken. Zumal einige Streckenabschnitte so erbärmlich stinken, daß Reiseführer dringend empfehlen, ein Taschentuch als Geruchsschutz bereit zu halten. Diese Warnung ist sicherlich nicht übertrieben. Auch für Fahrgäste mit viel Gepäck oder körperlichen Gebrechen scheinen die Klongboote wenig geeignet. Das liegt in erster Linie daran, daß die Boote ständig in Bewegung sind – auch und gerade an den Stegen, die zum Ein- und Aussteigen an Hauptverkehrsstraßen und Einkaufszentren gebaut wurden. Haben die neuen Fahrgäste auch nur einen Fuß auf der glitschigen Bordwand, gibt der Fahrer bereits Vollgas. So sehen sich Fahrgäste nicht selten dem Abgrund an schwarzem Brackwasser näher als dem nächsten Sitzplatz. Unter solch akrobatischen Einstiegsbedingungen besteht nur eine geringe Chance, sperrige Gepäckstücke trocken wieder an Land zu bringen. Zumal die Bugwellen der Schnellboote in den relativ engen Klongs oft zu erheblichem Seegang führen. Um selbst trocken zu bleiben, behelfen sich die Fahrgäste damit, eine Leine zu ergreifen und von Fall zu Fall eine Plastikplane in die Höhe zu raffen. Wer diese Technik – wie die meisten Besucher – noch nicht perfektioniert hat, bekommt auch schon mal einen geschmacklichen Eindruck von der zweifelhaften Qualität des thailändischen Hauptstadtwassers.

Um die Lärm- und Abgasbelastigungen der dieselpbetriebenen Fähren zu reduzieren, stellte die Stadt 1996 probeweise drei Elektrofähren in Dienst. Sie sind mit Batterien ausgestattet, die täglich für vier Stunden aufgeladen werden müssen. Unglücklicherweise vergaß die Stadt sicherzustellen, daß mit den Booten auch eine solche Ladestation geliefert wird. Der Hersteller verlangte dafür weitere 60000 Mark, die allerdings nicht mehr bewilligt wurden.

### 3.7 Das Busnetz – keiner blickt durch

Glaubt man den Reiseführern, so verfügt Bangkok über ein hervorragendes Busnetz. Kein Zweifel: Busse sind ausreichend vorhanden, fahren zu günstigen Preisen und in allen Größen und Farben kreuz und quer durch die Stadt. Allein den Überblick zu bewahren und den richtigen Bus zu erklimmen, stellt den flüchtigen Besucher vor eine harte Bewährungsprobe. Da gibt es die staatlichen blauen Busse und die privaten grünen Busse, außerdem blaue A.C. Busse (mit Klimaanlage) und staatliche Busse in rot-weißem Design. So weit, so unübersichtlich, denn die Liniennummern der Busse sind mehrfach belegt. Beispiel: Die Linie eins der A.C. Busse fährt aus unerfindlichen Gründen nicht dieselbe Strecke wie die Linie eins der Normalbusse. In den letzten Jahren kamen noch zwei neue klimatisierte Bussysteme hinzu: Mikro-Busse in rot-silber und die gasbetriebenen Luxus-Busse, die die nördlichen Vororte mit der Innenstadt verbinden. Überflüssig zu betonen, daß auch diese beiden Transportmittel Liniennummern benutzen, die bereits anderweitig vergeben sind.

Angesichts der verwirrenden Vielzahl von busähnlichen Fortbewegungsmitteln kapituliert selbst der stolze Besitzer eines Stadtplans mit eingezeichneten Busnummern. Zumal die Benutzung dieser Verkehrsmittel nur beherrzten Fahrgästen möglich ist, die bereits bei sich näherndem Bus auf das Trittbrett springen. Wer zu lange überlegt, stellt meist erst hinterher fest, daß es sich bei dem gerade abgefahrenen Bus wohl doch um die richtige Linie gehandelt haben muß. Empfehlenswerter ist es daher, einfach auf gut Glück in ein Verkehrsmittel zu springen, um sich bei anderen Fahrgästen oder dem Schaffner nach dem Fahrtziel zu erkundigen.<sup>6</sup>

Als schwierig erweist sich das Umsteigen von einem Bus in den anderen, da die Haltestellen der Anschlußbusse oft weit auseinander liegen. Im schlimmsten Fall muß der Fahrgast verschiedene Fußgängerbrücken überqueren, bevor er einige Straßenecken weiter den Bus seiner Wahl erreichen kann. Ursache dieser – für ältere Menschen fast unzumutbaren Praxis ist die Konstruktion der mehrspurigen Einbahnstraßen, die allerdings gerade dem

<sup>6</sup> Ich habe auf diese Weise schon lebhaft Diskussionen mit der Hälfte aller Businsassen angeregt, denn die Thais sind äußerst hilfsbereit und zögern notfalls nicht, selbst aussteigen und den Ortsunkundigen persönlich zur richtigen Haltestelle zu begleiten. Das zeigt, daß das Mysterium des Busnetzes in Bangkok – zumindest für die Thais – kein Buch mit sieben Siegeln ist.

Busverkehr einen entscheidenden Vorteil bieten: Seine Fahrspur läuft der Fahrtrichtung entgegen. So wird verhindert, daß die für die Busse vorgesehene Spur von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt wird. Nur besonders risikofreudige Fahrer wagen es, sich zum Überholen auf die Spur entgegenkommender Busse zu begeben. Fußgängern allerdings, die abseits der Brücken die Straßen überqueren wollen, empfiehlt sich ein schneller Blick gegen die Fahrtrichtung, um nicht auf den letzten Metern ein Opfer der thailändischen Verkehrsplaner zu werden.

Eine Beschreibung des Busnetzes in Bangkok wäre unvollständig ohne einen Hinweis auf die Überlandbusse, die die thailändische Hauptstadt mit dem übrigen Land verbinden. Sie starten von drei Busterminals außerhalb des Stadtzentrums, wobei die Busbahnhöfe entsprechend ihrer Zielorte geographisch angeordnet sind: Vom North and Northeastern Busterminal fahren die Busse in nördlicher Richtung, das Eastern Busterminal bedient die östlichen Strecken und vom (New) Southern Bus-Terminal – das kurioserweise im Westen der Stadt liegt – gelangt man auf die südlichen Routen. Zumindest theoretisch sollte durch diese Zuordnung vermieden werden, daß sich die Überlandbusse durch die ohnehin schon überlastete Innenstadt quälen.

In der Realität können Busse aus dem Süden das New Southern Bus-Terminal jedoch nicht direkt von der Hauptverkehrsader Phran Nok erreichen. Statt dessen müssen die Wagen zunächst am Bahnhof vorbeifahren und sich in den kilometerlangen Stau zur Stadtmitte einreihen. In einem Fall war es dem Fahrer erst nach fünfzehn Minuten möglich, zu wenden und in entgegengesetzter Richtung zurückzufahren. Auch hier stand der Verkehr. Nach einer halben Stunde erreichte der Bus schließlich die Endhaltestelle und hatte auf diese Weise seinen Beitrag zum täglichen Stau geleistet.<sup>7</sup>

### 3.8 Schienensysteme – die Stiefkinder der Verkehrsplaner

Die Diskussion um schienengebundene Nahverkehrssysteme wurde in Bangkok schon während der siebziger Jahre geführt, doch zu diesem Zeitpunkt erschienen die Verkehrsprobleme vergleichsweise unbedeutend. 20 Jahre später haben die Planer erkannt, daß die Straßen Bangkoks allein nicht mehr in der Lage sind, die Verkehrsströme zu bewältigen. Dennoch gibt es bis heute keine Schienensysteme in Bangkok, obwohl mittlerweile sogar Geld zum Aufbau von Verkehrssystemen vorhanden sei, berichtet Peter Traub von der Friedrich Naumann-Stiftung. Dies lege den Gedanken nahe, daß es nicht an den finanziellen Mitteln, sondern vor allem am politischen Willen fehle. „Es ist wohl ziemlich einzigartig in der Welt, daß der Staatshaushalt noch nicht einmal ausgeschöpft wird.“

<sup>7</sup> Nach einem System fragt der Mitteleuropäer vergeblich, doch in solchen Fällen ist es hilfreich, asiatische Gelassenheit zu zeigen. Schließlich waren am Ende alle Fahrgäste wohlbehalten am Zielort angekommen.

Bürgergruppen kritisieren seit Jahren, daß die Regierung offenbar nicht bereit ist, den Aufbau von Massentransportmitteln finanziell zu unterstützen. Die Regierungen vertraten stets die Ansicht, Schienensysteme müßten von privaten Investoren finanziert werden. 1990 fand sich schließlich eine Investorengruppe, die das finanzielle Risiko des ersten Massentransportsystems in Bangkok übernahm.

### 3.8.1 Bangkok Elevated Railway Transport System (BERTS/HOPEWELL)

Von Gordon Wu, einem Tycoon aus Hongkong, wird die Legende erzählt, er sei eines Tages im dichten Verkehr von Bangkok steckengeblieben und dabei spontan auf die Idee gekommen, eine aufgeständerte Bahn quer durch die thailändische Hauptstadt zu bauen – auf eigene Kosten.

Sicher ist nur, daß Gordon Wu tatsächlich die Konzession für das Bangkok Elevated Railway Transport System (BERTS) erhielt. Seine Hopewell Holding Ltd. führt ein Konsortium an, zu dem neben Siemens auch ABB Daimler Benz-Transportation (Adtranz) und Balfour Beatty gehören. Die Baukosten wurden mit fünf Milliarden Mark veranschlagt. Eine Daimler Benz-Studie beschreibt BERTS als monumentales Bauvorhaben, „das sich als dreigeschossige, weitgehend über Eisenbahnlinien aufgeständerte Betonröhre vorrangig durch die Außenbezirke Bangkoks ziehen soll“. Die 44 Kilometer lange Strecke beginnt nördlich des Don Muang Flughafens und führt auf einer geraden Linie südwärts bis in den Innenstadtbereich Yommarat. Dort knickt die Linie – den Gleisen des Schienennetzes folgend – in Richtung Osten ab und erreicht schließlich den Außenbezirk Huamak.

„Jeder Zug wird im ersten Jahr vier Waggons haben und insgesamt 1600 Passagiere transportieren können“, erklärt Somkiet Prathanee von Adtranz. „Später, wenn das Projekt von den Kunden angenommen worden ist, können wir die Kapazität nach Belieben erhöhen, auf sechs, acht oder neun Waggons mit je 400 Fahrgästen.“

Ursprünglich sollte BERTS insgesamt 60 Streckenkilometer auf vier Routen umfassen, doch das Projekt erwies sich als zu ehrgeizig und nachlässig geplant. Da die westliche Linie den historischen Altstadtbezirk mit dem Grand Palace zerschnitten hätte, wurde die Strecke ebenso verworfen wie die südliche Route, die durch ein belebtes Geschäftsviertel geführt hätte. Das Projekt schrumpfte somit auf zwei Drittel der ursprünglichen Planung.

Spötter weisen bereits darauf hin, daß der Name HOPEWELL offenbar Programm sei: Hoffnungsvoll waren die Investoren ans Werk gegangen, um später viele ihrer hochfliegenden Pläne und Finanzierungskonzepte aufgeben zu müssen. Lange Zeit war unklar, ob die gewaltige Investitionssumme überhaupt aufgebracht werden kann. Es wurden weitere Kreditgeber gesucht, Beteiligungen erhöht und zuletzt sogar ein Börsengang diskutiert.

Unter diesen Vorzeichen kann es nicht verwundern, daß die Arbeit nur schleppend vorankam. Im Dezember 1995 befanden sich an der Stelle, wo laut Vertrag bereits die ersten 19 Streckenkilometer fertig sein sollten, lediglich einige Baufahrzeuge. Das Ministerium für Transport und Kommunikation erwog daraufhin, den Vertrag zu kündigen. Das Konsortium mußte zusagen, die Strecke parallel zu weiteren Bauabschnitten bis 1998 fertigzustellen. Somkiet Prathanee von Adtranz gibt sich zuversichtlich: „Der erste Zug wird pünktlich über die Gleise rollen. Schließlich werden Ende 1998 die Asian Games in Bangkok ausgetragen. Die Teilnehmer sollen dann auf dem Weg zu ihren Sportstätten das erste Schienennahverkehrssystem Thailands benutzen können.“

Mittlerweile läßt sich jedoch nicht mehr leugnen, daß das Projekt schwer in Verzug geraten ist. Eifrige Ministerialbeamte haben bereits die Stützelemente des ersten Streckenabschnitts nachgezählt, die den Schienenverkehr einmal tragen sollen. Sie kamen statt der erwarteten Anzahl von 16 565 nur auf 5153.

„Hopewell muß seine Arbeit verzehnfachen, um das Versprechen zu erfüllen, bis zu den Asian Games fertig zu werden“, sagt Pirapong Thanompongphan vom Büro des Premierministers beim Telefoninterview. Völlig unklar sei noch, ob die geplante Nutzung des Dachs als gebührenpflichtige Autobahn realistisch sei.

Die geplante dreistöckige Konstruktion, bei der über die staatliche Eisenbahnstrecke zunächst die Stadtbahn und anschließend noch eine Straße gestülpt werden sollte, scheint angesichts der gewaltigen Probleme eher eine kühne Vision zu bleiben. Aufgrund der Verzögerungen bei BERTS/HOPEWELL macht sich deshalb ein zweites Konsortium berechtigte Hoffnungen, ihr Schienensystem noch vor der Konkurrenz einweihen zu können.

### 3.8.2 Bangkok Transit System (BTS/Tanayong)

Die Bangkok Mass Transit System (BTS) Corp. weist in ihren Informationsbroschüren selbstbewußt darauf hin, daß es sich bei diesem Projekt um das erste rein privat finanzierte Massentransportsystem der Welt handelt. Offenbar spekuliert BTS darauf, daß sich der Startschuß bei BERTS/HOPEWELL weiter verzögern wird.

BTS plante zunächst eine U-Bahnstrecke, entschied sich dann jedoch für eine aufgeständerte Stadtbahn, die wesentlich geringere Investitionskosten und kürzere Bauzeiten versprach. Schon jetzt prägen zahlreiche Betonstelzen das Bild des Finanzdistrikts um die Silom Road. Hier soll noch vor Ende des Jahrtausends der erste Zug Made in Germany vorbeifahren – Siemens bekam den Zuschlag für die Lieferung und Wartung von Zügen und Systemtechnik<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Siehe auch Kap. 5.2: Neue Absatzmärkte für Technik „Made in Germany“.

In der Nähe der Silom Road hat Christina Lee ihr Büro. Sie koordiniert die Pressearbeit für die Betreibergesellschaft BTS und hat natürlich nicht den geringsten Zweifel, daß der finanzielle Kraftakt gelingen wird. 1,7 Milliarden US-Dollar soll das Projekt bis zu seiner Fertigstellung verschlingen. Die Kredite stammen von der Weltbank, thailändischen und deutschen Geldinstituten, darunter die Kreditanstalt für Wiederaufbau, die Bayerische Landesbank und die Berliner Bank. Damit sich das Projekt für die Betreiber rechnet, müßten pro Tag 740000 Fahrgäste ein BTS-Ticket lösen. Experten haben bereits das Profil des typischen Benutzers erstellt: Menschen, die bereit sind, für schnelle und komfortable Beförderung (inklusive Klima-Anlage) einen höheren Preis zu zahlen. Schließlich muß sich das System allein durch den Verkauf von Fahrscheinen rechnen.

„Dafür haben sie aber die Möglichkeit, ohne Stau, also pünktlich, von einem Punkt zum anderen zu fahren. Das gibt es in Bangkok bisher nicht“, unterstreicht Christina Lee. Da öffentliche Zuschüsse nicht zu erwarten sind, konnte sich die private Betreibergesellschaft zwei – aus betriebswirtschaftlicher Sicht – geeignete Strecken aussuchen. Die Entscheidung fiel auf die bereits erwähnte Silom Line, die vom Finanzdistrikt über die Ratchadamri Road bis zum neuen Industriegebiet an der Rama I. Road führt. Die wesentlich längere Sukhumvit Line entsteht in der Nähe des Flughafens und wird die Innenstadt (Siam Square, Sukhumvit Road) mit den östlichen Vororten Bangkoks verbinden. Auf den 24 Streckenkilometern ist die Errichtung von 23 Bahnhöfen geplant.

„Wir haben diese Strecken ausgewählt, weil sie in das Einzugsgebiet vieler Menschen reichen, die dann mit Bussen oder Motorrädern an eine Station heranfahren, um unser System zu nutzen. Sie brauchen nicht mehr die ganze Strecke zurückzulegen, sondern haben eine bequeme Möglichkeit, zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen zu fahren.“

Nach BTS-Planungen wird jeder Zug aus drei Wagen mit je 126 Sitzplätzen bestehen. In Spitzenzeiten, so der Prospekt, könnten pro Zug insgesamt 733 Passagiere befördert werden. Dann allerdings wird es eng: Die Planer rechnen mit sechs stehenden Fahrgästen pro Quadratmetern. Sollten sich sogar acht Passagiere auf gleicher Fläche zusammendrängen, läge die Kapazität bei über 1100 Menschen pro Zug, nur von Bequemlichkeit dürfte in diesem Fall keine Rede mehr sein.

Beide Linien werden auf Betonstelzen durch die Stadt geführt, wobei sich Trasse und Bahnhöfe etwa 12 Meter über dem Asphalt befinden. Am Einkaufsparadies Siam Square entsteht der einzige Schienenknotenpunkt, an dem die Kunden von einer Linie zur anderen wechseln können. Ungewiß ist noch, ob BTS-Kunden auch eine Anbindung an das Schienensystem der Konkurrenz BERTS/HOPEWELL erhalten.

Auf Anfrage wird höflich erklärt, natürlich stehe man in engem Kontakt, beide Systeme könnten Hand in Hand arbeiten. „Wir denken auch darüber nach, wie die Tickets beim Umsteigen auf ein anderes System genutzt werden könnten“, sagt Christina Lee. Die Planung läßt jedoch erkennen, daß sich die Strecken von BTS und BERTS/HOPEWELL lediglich an einem

einzigem Punkt schneiden. Ein Umsteige-Bahnhof ist an dieser Stelle nicht geplant. Wer das System dennoch wechseln will, muß sich auf seinem Weg von einer Station zur anderen auf längere Fußwege einstellen.

### 3.9 Nun also doch: eine U-Bahn für Bangkok

Linderung in jeder Hinsicht verspricht ein Verkehrsmittel, das seit 25 Jahren überfällig ist: die U-Bahn. Sie soll in Bangkok erstmals unterirdischen – und damit absolut staufreien – Verkehr ermöglichen und darüber hinaus vier Verknüpfungspunkte zu den überirdischen Schienensystemen herstellen. In der Tat könnte dies der bisher fehlende Mosaikstein für ein öffentliches Verkehrsnetz sein, das diese Bezeichnung tatsächlich verdient. Bereits Anfang der siebziger Jahre hatte die thailändische Regierung – in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung in Bonn – eine Studie in Auftrag gegeben, die Verkehrsprobleme und mögliche Lösungen aufzeigen sollte. Die deutschen Experten empfahlen schon damals den Bau einer U-Bahn, doch auf thailändischer Seite wurde das Projekt auf Eis gelegt. Eine Studie der Expressway and Rapid Transit Authority (ETA) hatte starke Zweifel an der Wirtschaftlichkeit eines U-Bahn-Systems geäußert.

„Unsere Planer waren wohl etwas kurzsichtig“, räumt Sarin Skruathana, Planungsdirektor beim Ministerium für Transport und Kommunikation, ein. „Damals glaubte man, daß sich solche Massentransportsysteme nicht rechnen. Sie vergaßen dabei, daß neben der finanziellen Kalkulation auch ein sozialer Nutzen zu beachten war. Die Planer haben so lange gewartet, bis der Verkehr in Bangkok nahezu zum Erliegen kam. Jetzt wird über solche Projekte wieder ernsthaft nachgedacht. Man hätte das natürlich viel früher machen sollen.“

Ein Vierteljahrhundert nachdem die ersten Pläne in thailändischen Schubladen verschwanden, schwebt nun erneut die Vision einer U-Bahn über dem verstopften Ballungsraum Bangkok. Das Initial System Project (ISP) soll 15 bis 25 Meter unter der Straße verlaufen und 20 Streckenkilometer umfassen. Die Züge fahren dabei vom Hua Lamphong Hauptbahnhof in östlicher Richtung über die Rama IV. Road, bevor sie entlang der Ratchadaphisek Road die nördlichen Stadtbezirke erreichen. Geplant ist eine Anbindung an das North and Northeastern Bus Terminal, bevor die Endhaltestelle an der Bang Su Station erreicht wird. Pro Stunde und Fahrtrichtung können dann bis zu 63500 Fahrgäste befördert werden.

Der Streckenverlauf ist allerdings umstritten. Als die Verantwortlichen des Hotels Dusit Thani erfuhren, daß ihr Gästeparkplatz einem U-Bahnhof weichen soll, schrieben sie einen offenen Brief an den Premierminister. Sie wiesen auf frühere Zusagen hin, wonach nur ein kleiner Teil des Geländes an die Metropolitan Rapid Transit Authority (MRTA) abgetreten werden müsse. Außerdem lehnte es die Hotelgruppe ab, sich an den Kosten einer späteren Streckenkorrektur zu beteiligen.

Schon jetzt beziffert MRTA die Gesamtkosten des U-Bahnprojekts mit 3,2 Milliarden US-Dollar. Pirapong Thanompongphan vom Büro des



Premierministers erläutert beim Telefongespräch, daß die Regierung den größten Teil des Finanzbedarfs über ausländische Kredite aufbringen will.

„Der Staat sorgt für den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur, also die Untertunnelung und den Bau von Bahnhöfen, in Höhe von 2,8 Milliarden US-Dollar. Dieses hohe Investitionsvolumen hat in der Vergangenheit private Investoren abgeschreckt. Wir erwarten jetzt allerdings, daß die Wirtschaft den Betrieb des U-Bahn-Systems in Höhe von 443 Millionen US-Dollar übernimmt.“

Sollten die Pläne nicht erneut auf der Strecke bleiben, so könnte das ISP-Projekt bis 2001 fertiggestellt sein und ein Jahr später in Betrieb gehen. Dieser Zeitplan erscheint jedoch ehrgeizig, da 1996 lediglich Skizzen existierten und der erste Spatenstich für 1997 geplant war.

#### 4. Schneisen im Behördendschungel

Der Finger des Planungsdirektors wandert über die Karte des Großraums Bangkok. Vorbei an zahlreichen Linien in verschiedenen Farben, dazu Abkürzungen wie BTS, BERTS, MRTA und IPS.

„Ich glaube, die U-Bahn ist die blaue Linie, aber ich kann es Ihnen nicht mit Sicherheit sagen“, gesteht Sarin Skruathana vom Ministerium für Transport und Kommunikation.

Diese Szene ist typisch für das rege Durcheinander in der thailändischen Verkehrsplanung. Selbst Experten kapitulieren gelegentlich vor der unübersichtlichen Vielzahl von Straßenbauprojekten und Bahnlinien, die geplant oder bereits gebaut werden.

„Im Moment ist es ein Problem, daß wir zu viele Behörden haben, die sich mit der Verkehrsplanung befassen, da gibt es natürlich auch Konkurrenzkämpfe. Wir müssen akzeptieren, daß die Verwaltung in Thailand sehr konservativ strukturiert ist und darüber wacht, ihren Einfluß nicht zu verlieren. Daher wurde versucht, neue Entscheidungsstrukturen und Ämter aufzubauen, was wiederum die alteingesessenen Behörden aufgerüttelt hat, die den Wettbewerb jetzt aufnehmen. Das kann nur klappen, wenn man eine Behörde hat, die das alles koordiniert.“

Besonders effizient kann dieses Amt jedoch nicht sein, denn auf Anfrage ist Sarin Skruathana nicht in der Lage, den Namen der Kontrollbehörde zu nennen.

„Nein, besonders effizient ist die Koordinierung bisher nicht“, bestätigt er, „denn diese Behörde ist sehr neu und nicht in der Lage, alle Interessen unter einen Hut zu bekommen. Der Konkurrenzkampf geht weiter, denn kein Amt will Macht und Einfluß verlieren. Der neuen Kontrollbehörde stehen deshalb alle besonders mißtrauisch gegenüber.“

Da es in Thailand eine gute, alte Sitte ist, Gesprächspartner nicht durch wiederholtes Nachfragen in Verlegenheit zu bringen<sup>9</sup>, ist bis heute unklar, welche Behörde der Planungsdirektor gemeint haben könnte.

## 4.1 Politik in Thailand – alles wie „geschmiert“?

Die mangelnde Transparenz der Entscheidungsprozesse hat in der Vergangenheit dazu geführt, daß zahlreiche Verkehrsprojekte im thailändischen Behördendschungel steckengeblieben sind. Erschwert werden Planung und Durchführung durch die Tatsache, daß sich hinter den zahlreichen Behörden, die mit der Verkehrsplanung befaßt sind, unterschiedliche Parteien mit unterschiedlichen politischen Interessen verbergen. So delegierte die Regierung die Lösung der Verkehrsprobleme an zwei Ämter in Bangkok, die von rivalisierenden Parteien geleitet wurden. Die Palang Dharma Party sollte sich um den Verkehr in der Innenstadt kümmern, während die Prachakorn Thai Party für die Außenbezirke zuständig war. Da sich die Behörden aufgrund unterschiedlicher Ziele gegenseitig lahmlegten, mußte letztendlich der König eingreifen. Seine Kritik führte dazu, daß die Parteien zumindest versprachen, in Zukunft enger zusammenzuarbeiten.<sup>10</sup>

„Jeder möchte natürlich, daß sein Projekt zum Zuge kommt und dabei auch ein bißchen Geld verdienen“, bestätigt Peter Traub von der Friedrich Naumann-Stiftung in Bangkok. „Die politischen Kräfte sind ständig am Werke. Dabei läßt sich beobachten, daß neue Parlamentsmitglieder nach den Wahlen<sup>11</sup> neue Projekte auflegen, während längst beschlossene Pläne wieder auf Eis gelegt werden, weil man daran nicht mitverdienen kann.“

Das Thema Korruption sorgt in thailändischen Tageszeitungen immer wieder für Schlagzeilen. Vor allem im Umfeld der Parlamentswahlen im November 1996 war das sogenannte vote buying – der Kauf von Wählerstimmen – das beherrschende Thema. Unabhängige Kommissionen errechneten, daß Schmiergelder in Millionenhöhe geflossen seien, um vor allem ärmeren Teilen der Bevölkerung die Wahl eines Kandidaten zu erleichtern. Bei Straßenkontrollen wurden zahlreiche Säcke mit 100-Baht-Scheinen entdeckt, die offenbar im Nordosten an Wahlberechtigte verteilt werden sollten. Darüber hinaus meldeten die Banken kurz vor den Wahlen eine ungewöhnliche Häufung von größeren Barauszahlungen in kleinen Scheinen. Auch viele dieser Banknoten waren offenbar dafür gedacht, unentschlossene Wähler zu überzeugen. Zumindest berichteten unabhängige Zeugen immer wieder von Bestechungsversuchen, wobei keine der größeren Parteien ungenannt blieb. Man kann deshalb davon ausgehen, daß viele Parlamentsmitglieder auch im Tagesgeschäft die Regeln der politischen Hygiene

<sup>9</sup> Die stets hilfsbereiten Thais sehen sich sonst genötigt, dem Fremden mit einer falschen Antwort weiterzuhelfen, um ihren guten Willen zu demonstrieren. In einem Fall zeigten zwei nebeneinander stehende Frauen bei meiner Frage nach dem Weg gleichzeitig in verschiedene Richtungen...

<sup>10</sup> König Bhumibol gilt in Thailand als höchste moralische Instanz. Sein Eingreifen verhinderte im sogenannten Schwarzen Mai 1992 eine weitere Eskalation der Gewalt, nachdem bei Unruhen mehr als 50 Demonstranten von der Polizei getötet worden waren.

<sup>11</sup> Vorgezogene Neuwahlen sind in letzter Zeit zur Regel geworden und führen zu häufigen Regierungswechseln. Eine rege Fluktuation in politischen Führungspositionen ist die Folge.

außer acht lassen und ihren Verpflichtungen gegenüber großzügigen Spendern nachkommen.

Die Thailänder haben politische Affären und Bestechungsskandale stets mit der typisch asiatischen Gelassenheit ertragen. Das mag vor allem daran liegen, daß offene Kritik grundsätzlich vermieden wird, sei es im persönlichen Gespräch oder in intellektuellen Debatten. Diese scheinbare Kritiklosigkeit dient dem Schutz der Persönlichkeit und soll auch dem Andersdenkenden ermöglichen, sein Gesicht zu wahren. Ein Gesprächspartner, der seine Ansicht vertritt, darf nach thailändischer Ansicht nicht durch deutliche Kritik bloßgestellt werden. Andererseits verfügen Thais über subtile sprachliche Möglichkeiten der Kritik, die von Ausländern nicht als solche wahrgenommen werden.

Dennoch darf festgestellt werden, daß das Interesse der thailändischen Bevölkerung an politischen Themen nur langsam wächst. Die Menschen haben sich seit Jahrzehnten damit abgefunden, daß in ihrem streng zentralistisch regierten Land alle Entscheidungen von Ministerien in der Hauptstadt getroffen und dem Bürger im Grunde keine Mitspracherechte eingeräumt werden. Ein Heer von Staatsbeamten plant und verordnet, während sich die Bürger mit den getroffenen Entscheidungen arrangieren müssen. Nur zögerlich formieren sich Gruppen, die eine stärkere Beteiligung der Bürger fordern.

## 4.2 „Magic Eyes“ schauen dem Staat auf die Finger

Eine der ersten, die öffentlich eine stärkere Berücksichtigung von Bürgerinteressen einklagte, war Wing Chedchow von der Thai Environmental and Community Development Association. Daß sie ihr Büro in einer der obersten Etagen des exklusiven Bangkok Bank Buildings in der Silom Road unterhält, ist nur auf den ersten Blick ein Widerspruch. Schließlich ist Wing Chedchow die Tochter des Firmengründers und ganz nebenbei eine der reichsten Frauen Thailands.

Früher half die in Australien aufgewachsene Geschäftsfrau ihrem Vater, die einflußreichste Bank des Landes zu führen. Heute kümmert sie sich vorrangig um Bürgerrechte, Mitbestimmung und Umweltschutz. Öffentlichkeitsarbeit ist ihre gefährlichste Waffe, deshalb empfängt die extravagante Dame Journalisten im Halbstundentakt. Mehrere Male rast sie am Empfangsraum vorbei – jedesmal ein entschuldigendes Lächeln auf den stark geschminkten Lippen. „Just a moment, please.“ Ein Kollege vom Schweizer Rundfunk wartet bereits seit einer Stunde geduldig auf seinen Termin. Letztendlich werden beide Interviews zusammengelegt.

„Ich war nie eine Umweltschützerin“, bekennt Wing Chedchow gleich zu Beginn, „ich hatte früher gar keine Ahnung von Umweltproblemen. Aber ich hatte während der Erziehung meiner vier Kinder genügend Zeit, mir über die thailändische Gesellschaft Gedanken zu machen. Einmal sagte ich

zu meinen Kindern: ‚Werft euren Müll nicht einfach auf die Straße.‘ Sie antworteten: ‚Warum nicht? 60 Millionen andere tun es doch auch.‘ Da merkte ich, daß irgend etwas nicht stimmen kann und ich fragte mich: Warum funktioniert das in Australien und nicht in Thailand?“

Wing Chedchow beschloß daraufhin, die Erfahrungen ihrer früheren PR-Arbeit zu nutzen. Statt Produkte zu verkaufen, wollte sie bei den Menschen für eine neue Einstellung oder Gesinnung werben. Als erste Zielgruppe wählte sie Kinder, um einer neuen Generation ökologisches Bewußtsein zu vermitteln. Für sie kreierte Wing Chedchow das Symbol der magic eyes. Die magischen Augen, denen keine Umweltsünde und kein Umweltsünder entgeht, starrten in einer gewaltigen Kampagne von Bildschirmen, Werbeplakaten und Brückenpfeilern. Das Motto war so einfach wie wirkungsvoll:

„Die magischen Augen sehen dich. Was immer du tust, sie sind immer in deinem Unterbewußtsein. – Das hat offensichtlich gewirkt, denn nicht nur Kinder haben Angst vor Geistern. Auch Erwachsene verlieren nach thailändischem Verständnis ihr Gesicht, wenn andere sehen, daß sie sich unehrenhaft verhalten.“

Zwar konnte die Aktion magic eyes die Umweltprobleme Thailands nicht lösen, doch Wing Chedchow reklamiert für sich, die Öffentlichkeit zumindest sensibilisiert zu haben. Das Thema Müll hatte zudem den Vorteil, daß es die Menschen unmittelbar betraf. Abstrakte Probleme wie Luftverschmutzung hielt die umtriebige Geschäftsfrau zu diesem frühen Zeitpunkt für schwer vermittelbar. Mittlerweile sind die magic eyes bei Thais so bekannt wie die grüne Buddha-Statue im Königspalast von Bangkok. Neue Themen wie Bürgerbeteiligung und Verkehrsvermeidung treten verstärkt in den Vordergrund.

„Die Leute glauben, daß politische Entscheidungen wie die Verkehrsplanung Sache der Regierung sind. Doch die Behörden haben keine Vision. Es gibt zwar genug Pläne für Projekte, aber sie sind alle nach hinten gerichtet, auf die Lösung bestehender Probleme. Die Mehrheit der Politiker hat nicht die Kenntnisse oder den politischen Willen, Projekte voranzutreiben. Das hat natürlich auch etwas mit dem Kampf um Wählerstimmen zu tun.“

Wing Chedchow rechnet vor, daß von den rund 400 Abgeordneten des Parlaments nur etwa 30 aus dem Großraum Bangkok stammen. Die Mehrheit der Parlaments- und Regierungsmitglieder werde demnach in den Provinzen bestimmt. Für die Politiker ergebe sich daraus die Verpflichtung, vor allem Geld in die ländlichen Wahlbezirke zu transferieren. Die Bürgerrechtlerin hält dies für kurzsichtig. Vielmehr müßten in Bangkok die Voraussetzungen für Investitionen und Tourismus geschaffen werden, damit die ländlichen Regionen vom Boom der Hauptstadt profitieren könnten. Bei anderen Nichtregierungsorganisationen stieß Wing Chedchow damit auf Unverständnis.

„Seit jeher denken die Leute: Bangkok ist reich. Thailändische Umwelt- und Bürgergruppen kümmern sich daher traditionell um die Probleme der

Menschen in den ländlichen Gebieten. Aus ihrer Sicht setze ich mich für die Belange der wohlhabenden Stadtbewohner ein. Sie können sich einfach nicht vorstellen, daß es – einmal abgesehen von den Slums – auch Probleme in einer Millionenstadt wie Bangkok gibt.“

Mit besonderem Ehrgeiz kämpft Wing Chedchow seit langem gegen die Pläne der BTS-Hochbahn in Bangkok. Sie schaltete Anzeigen in Tageszeitungen, um ihre Landsleute gegen das System zu mobilisieren, das ihrer Meinung nach das Stadtbild verschandeln und wie ein Dach über den Straßen liegen könnte. Vor allem in der stark befahrenen Silom Road werde es bald weder Sonnenlicht noch Frischluft geben, warnte die Bürgerrechtlerin bereits in der Planungsphase und forderte statt dessen den Bau einer U-Bahn – vergeblich.

„Einer sagte mir: ‚Bangkok ist doch sowieso ein Moloch, was gibt es da noch zu retten? Warum machst Du dir Gedanken um optische Sachen?‘ Es herrscht also das Gefühl, daß es nichts zu bewahren gibt. Ich aber sage: Wenn es nichts zu bewahren gibt, wo ist die Zukunft für unsere Kinder?“

Immerhin erreichte die Bürgerrechtlerin, daß der Druck auf die Behörden zunahm und eine öffentliche Anhörung genehmigt wurde. Dabei konnten ausländische Sachverständige die These der Regierung widerlegen, daß aufgrund der Bodenverhältnisse keine unterirdische Bahn gebaut werden könne. Für Wing Chedchow ist damit klar, daß die Regierung vor allem die immensen Kosten des Projektes scheut.

„Ich verstehe nicht, warum die Regierung teure Schnellstraßen bauen kann, während sie sich weigert, eine U-Bahn zu finanzieren. Beides sind doch öffentliche Verkehrswege. Ich kenne keine einzige Metropole, die die Errichtung eines Nahverkehrssystems der Privatwirtschaft überlassen hat.“

Verhindern konnte Wing Chedchow den Bau der hochgeständerten Bahntrasse letztlich nicht, doch nach und nach konnte sie das Interesse der Menschen für Verkehrsprobleme wecken. Seitdem die ersten Betonpfeiler im Straßenbild zu besichtigen sind, räumen selbst Befürworter des Projektes ein, daß sie sich vom Design der grauen Betontrasse mehr versprochen hätten. Für Wing Chedchow ist dies nicht nur eine späte Genugtuung. Vielmehr hofft die Millionärstochter, daß der öffentliche Druck auf die politischen Entscheidungsträger noch zunimmt und den Bürgern künftig mehr Mitspracherechte eingeräumt werden.

### 4.3 Bangkok Forum – der Mittelstand formiert sich

Aktive Einflußnahme, Mitbestimmung oder gar kommunale Selbstverwaltung – mit solchen Forderungen wird der schwerfällige Staatsapparat erst seit wenigen Jahren konfrontiert. Nicht zuletzt der wirtschaftliche Aufschwung brachte eine neue Generation von thailändischen Unternehmern hervor, die ihre gesellschaftliche Rolle erkennen und neues Selbstbewußtsein demonstrieren. Mittlerweile haben sich in verschiedenen

Städten Bürgerforen aus dem Bereich der Mittelschicht gebildet, die mehr Transparenz in staatlichen Entscheidungsprozessen einfordern.

„Die Leute haben das Vertrauen in die Regierung verloren“, erzählt Chaiwat Thirapanthu, der seit 1994 die Arbeit des Bangkok Forum koordiniert. „Dieses Mißtrauen herrscht seit Anfang der neunziger Jahre, doch die Leute haben noch nicht erkannt, wie sie selbst etwas aktiv bewerkstelligen können. Genau das wollen wir tun.“

Inspiziert wurde die Gründung des Forums durch die Friedrich Naumann-Stiftung in Bangkok, die das Projekt auch finanziell unterstützt. 300 Mitglieder sind registriert, die meisten haben Hochschulreife und gehören zur Mittelschicht. Einmal im Monat werden aktuelle Themen diskutiert, in unregelmäßiger Reihenfolge auch öffentliche Anhörungen veranstaltet.

„Wir haben das Bangkok Forum 1994 gegründet, weil wichtige Entscheidungen hinter verschlossenen Türen getroffen werden, neue Straßen und neue Schnellbahnen entstehen, ohne daß die Bevölkerung gefragt wird. Dabei sind die Menschen von den Auswirkungen täglich betroffen. Solche Entscheidungen dürfen nicht einfach vom Himmel fallen. Wir, die Bürger, wollen mitbestimmen, ob ein Projekt gebaut werden soll oder nicht. Zumindest aber wollen wir öffentlich unseren Standpunkt vertreten, um auf diese Art Druck auf die Regierung auszuüben.“

Wie Wing Chedchow forderte auch das Bangkok Forum, die Planungen der Hochbahn zugunsten eines U-Bahn-Projektes einzustellen. Und wie im Falle der magic eyes war auch dem selbstbewußten Mittelstand aus Bangkok das Interesse der Medien gewiß. Öffentlichkeitswirksame Aktionen dieser Art werden in Thailand noch immer mit einer Mischung von Verblüffung und Argwohn betrachtet. Gerade deshalb pflegt das Forum das Image einer harmlosen Gruppierung, die nicht wegen jeder Kleinigkeit auf die Straße geht.

„Wir versuchen, mit Politikern und Verwaltung zusammenzuarbeiten, um Konflikte zu vermeiden. Wir wollen also grundsätzlich kooperieren, andererseits aber unsere Standpunkte klar formulieren. Ich glaube, diese Strategie hat ein neues Klima geschaffen. Wir können mit Politikern zusammenarbeiten, wenn wir vernünftig miteinander reden und einen konstruktiven Dialog führen.“

Daß die Schnellstraße entlang des Chao Phraya River nach öffentlichen Protesten nun doch nicht gebaut wird, verbucht Chaiwat Thirapanthu nicht ohne Stolz als ersten Erfolg des Forums. Gemeinsam mit anderen Gruppierungen hatten die mittelständischen Unternehmer gegen das Projekt protestiert, da es ihrer Meinung nach das Flußufer verschandelt hätte. Auch außerhalb von Bangkok zeigen die Aktivitäten Wirkung. Nach dem Vorbild des Hauptstadt-Forums kam es zur Gründung weiterer Bürgergruppen in Nakhon Si Thammarat, Nan und Khon Khaen. Chaiwat Thirapanthu hofft, daß künftig im ganzen Land die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Bürgerinitiativen zur Regel wird. Schließlich, so formuliert er vorsichtig, gäbe es noch eine Menge, das der eine vom anderen lernen könne.

## 5. Verkehr und Wirtschaft

### 5.1 Infrastrukturprogramme – Motor oder Bremse des Aufschwungs?

Das ehrgeizige Infrastrukturprogramm der thailändischen Regierung hat dazu beigetragen, daß der Haushaltsplan 1995/1996 um elf Milliarden Baht (etwa 650 Millionen Mark) aufgestockt wurde. Seither kritisieren Wirtschaftsexperten, daß sich Thailand ein solches Milliardenprogramm schlicht nicht leisten könne. Die Boom-Zeiten seien vorbei, urteilten Finanzexperten in der Bangkok Post<sup>12</sup> und korrigierten die Prognosen des jährlichen Wirtschaftswachstums von bisher acht auf sieben Prozent. Das wiegt um so schwerer, als Thailand zur Finanzierung des Infrastrukturprogramms seine traditionell konservative Fiskalpolitik mittelfristig verlassen und statt dessen eine expansive Ausgabenpolitik betreiben muß. Die thailändische Zentralbank rechnet in diesem Fall mit einer Überhitzung der Konjunktur und einem weiteren Anstieg der Inflationsrate. Mitte der neunziger Jahre kletterten die Verbraucherpreise jährlich um fünf bis sechs Prozent, die Kreditexpansion stieg von 25 auf 30 Prozent. Thailändische Banker mahnen bereits, die politisch Verantwortlichen dürften die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft nicht überschätzen.

Auf der anderen Seite ist unbestritten, daß gerade im Infrastrukturprogramm ein enormes Wirtschaftspotential steckt. Die zahlreichen Verkehrsprojekte sichern Zehntausende von Arbeitsplätzen in thailändischen Behörden, Baufirmen und Zulieferbetrieben. Auch viele internationale Konzerne haben Thailand längst als lukrativen Absatzmarkt für sich entdeckt.

„Wir sind hungrig nach Spitzentechnologie in den Bereichen Infrastruktur, Maschinenbau und Automobilzulieferung“, verkündet Plengsakdi Prakaspesat im November 1996 bei der Eröffnung des fünften Deutsch-thailändischen Technik Symposiums. Der Vizepräsident des thailändischen Industrieverbandes trifft genau den Ton, den die deutschen Aussteller hören wollen. Namen wie Mercedes Benz oder Thyssen schmücken die Ausstellungshallen des Queen Serekit Convention Centers in Bangkok. Die Branchenriesen aus Deutschland veranstalten diese Leistungsschau aus gutem Grund: Während die Geschäfte im eigenen Land stagnieren, sind die Exporte nach Thailand in den neunziger Jahren sprunghaft angestiegen.

### 5.2 Neue Absatzmärkte für Technik „Made in Germany“

Der deutsche Maschinenbau, seit Jahren in der Krise, konnte 1995 Waren im Wert von 1,9 Milliarden Mark nach Thailand ausführen und sorgt damit

<sup>12</sup> 27. November 1996, "business", S. 1.

für gut ein Drittel des Gesamtexports von 5,4 Milliarden Mark. Darüber hinaus konnten zahlreiche Großprojekte mit deutscher Beteiligung begonnen oder bereits abgeschlossen werden. Siemens ist es gelungen, nach den U-Bahnprojekten in Shanghai und Kuang Chow in China auch für die beiden ersten privaten Nahverkehrssysteme in Bangkok den Zuschlag zu erhalten. Allein die Lieferung der elektrischen und mechanischen Ausrüstung der HOPEWELL-Stadtbahn beschert dem Siemens-Konzern ein Auftragsvolumen von rund 1,3 Milliarden Mark.

„Wir stellen das praktisch schlüsselfertig da hin“, schwärmt Dieter Stingl von Siemens, verantwortlich für die gesamte Systemtechnik. Von seinem Büro in der 24. Etage des Charn Issara II Towers in Bangkok hat er die Verkehrsprobleme der thailändischen Hauptstadt täglich im Blick. Es hat geregnet, die New Phetchburi Road steht an vielen Stellen unter Wasser. Autos und Busse haben Mühe, sich ihren Weg durch die überflutete und verstopfte Straße zu bahnen. Zur Entschärfung der Situation soll das zweite große Stadtbahnprojekt BTS beitragen, das ebenfalls unter Beteiligung von Siemens gebaut wird.

„Das gesamte Investitionsvolumen liegt bei rund 1,1 Milliarden Dollar“, erklärt Stingl. „Siemens liefert elektrische und mechanische Ausrüstung im Wert von 500 Millionen Dollar.“ Nebenbei erzählt er, daß die Wagen im Porsche-Design über die 44 Kilometer lange Strecke fahren werden.

Daß sich deutsche Konzerne vom thailändischen Infrastrukturprogramm bisher ein besonders großes Stück sichern konnten, ist kein Zufall. Neben technischem Know how erhielten die Entscheidungsträger in Bangkok meist auch überzeugende Antworten auf die entscheidende Frage, wie die zahlreichen Projekte finanziert werden können. Die Zusage der deutschen Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), die Finanzierung der HOPEWELL-Stadtbahn zu sichern, galt dabei als deutliche Entscheidungshilfe zugunsten des Siemens-Konzerns. Auch beim BTS-Projekt sichern die Kredite der KfW die Beteiligung deutscher Unternehmen.

Die deutsche Baufirma Bilfinger+Berger konnte sich bereits mehrere lukrative Aufträge der Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand sichern. Für eine Milliarde Dollar entsteht zur Zeit eine 55 Kilometer lange, aufgeständerte Autobahn zwischen Bang Na im Süden Bangkoks und dem Ort Bang Pakong. Es ist bereits der dritte thailändische Großauftrag für den Mannheimer Konzern, der 1992 eine eigene Niederlassung in Bangkok eröffnet hat. Bereits im Juni 1993 übergab Bilfinger+Berger in Bangkok eine Hochstraße mit einer Brückenoberfläche von 540000 m<sup>2</sup>. Die aufgeständerte Straße ist damit viermal so groß wie die Seven Miles Bridge in Florida, die bisher als längste Spannbetonbrücke in Segmentbauweise galt. Außerdem beteiligte sich Bilfinger+Berger an der Ausschreibung für den Bau und Betrieb eines geführten Bussystems. Auch andere deutsche Unternehmen wie Philipp Holzmann und Mercedes Benz rechnen sich gute Chancen aus, an dem Projekt beteiligt zu werden. Das Unternehmen Thonburi Automative Assembly Plant hat angekündigt, im Falle eines Zuschlags sechzig gasbetriebene Busse beim Stuttgarter Konzern zu ordern.



Mercedes Benz, seit den vierziger Jahren auf dem thailändischen Automobilsektor vertreten, verfügt bereits über einen Marktanteil von acht Prozent. 1995 wurden in Thailand rund 13000 Autos mit dem berühmten Stern verkauft.

### 5.3 Deutsche Prestigeobjekte für Thailand?

Angesichts der florierenden Absatzzahlen deutscher Hersteller schwärmt Bundesverkehrsminister Wissmann (CDU) bereits von weiteren Projekten. Vor allem das Sorgenkind des Thyssen-Konzerns, die Magnetschwebebahn Transrapid, könnte nach Wissmanns Vorstellungen in Thailand seine lang ersehnte Nagelprobe bestehen. Auf der 220 Kilometer langen Strecke zwischen Bangkok, Pattaya und Rayong werde „dringend ein Ersatz gebraucht, der die sprunghafte Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf umweltfreundliche Art bewältigt“, sagte Wissmann bei der Unterzeichnung des BERTS-Stadtbahnvertrags in Bonn. „Ich bin froh, daß hier seitens der (thailändischen) Eisenbahnverwaltung bereits ausdrücklich Interesse an der Magnetschwebebahn Transrapid bekundet wurde.“

Für die weltweite Vermarktung des Zugsystems wurde 1995 das Unternehmen Transrapid International (TI) gegründet. Doch potentielle Interessenten waren bisher nicht bereit, in ein System zu investieren, das im Land des Herstellers heftig umstritten ist. Nachdem die veranschlagten Kosten der Strecke Berlin-Hamburg aus dem Ruder gelaufen waren und selbst Verkehrsminister Wissmann zeitweilig seine Unterstützung in Frage gestellt hatte, galt der Transrapid als Ladenhüter.

Dennoch oder gerade deshalb wirbt Robert Budell von Transrapid International auf dem Deutsch-thailändischen Technik-Symposium gleich für zwei mögliche Einsatzstrecken in Thailand. Der Transrapid könne den alten mit dem neuen Flughafen verbinden, außerdem sei die südliche Strecke von Bangkok zum Industriegebiet Eastern Seaboard im Gespräch, sagt Budell. Das thailändische Eisenbahnnetz müsse ohnehin ausgebaut werden, da die einspurigen Strecken dem künftigen Verkehrsaufkommen nicht gerecht werden.

„Der Transrapid stellt eigentlich schon die nächste Generation der Eisenbahn dar. Im engeren Sinne ist das also keine Konkurrenz, sondern eine Ergänzung. Da praktisch kein Netz vorhanden ist, ist es sinnvoller, gleich auf das modernste System zu setzen.“

Potentielle Interessenten weist Budell vor allem auf die Vorteile der hochgeständerten Bahntrasse hin. Diese Konstruktion sei für Bangkok besonders interessant, da der erhöhte Grundwasserspiegel den Bau von unterirdischen Bahnsystemen erschwere. „Da kommt man nur aufgeständert durch.“

An guten Ratschlägen fehlt es beim Deutsch-thailändischen Technik Symposium wahrlich nicht. Den Besucher der Ausstellungshallen beschleicht allerdings das dumpfe Gefühl, daß die Aussteller unermüdlich ihre Produkte anpreisen, ohne die spezifischen Verhältnisse Thailands zu berücksichtigen. So staunten die asiatischen Fachbesucher nicht schlecht,

als ihnen Daimler Benz die Patentlösung der Verkehrsprobleme durch einen einzigen Begriff verkündete: Telematics. Herbert Grünwald vom Stuttgarter Automobilkonzern war eigens in die thailändische Hauptstadt gereist, um das System möglichen Investoren schmackhaft zu machen.

„Telematics im Verkehr ist die Verarbeitung von Informationen mit Hilfe der Telekommunikation. Erstens die Lokalisierung: Wo befindet sich das Auto? Zweitens die Fahrtstrecke: Wie komme ich am besten – unter Berücksichtigung von Staus – zu meinem Fahrtziel? Das System empfiehlt mir die optimale Route und damit die schnellste Verbindung. Der lästige Suchverkehr kann so ausgeschaltet werden.“

Stolz verweist Grünwald darauf, daß das System in Deutschland bereits eingesetzt wird – als Autopilotensystem für Wagen der Luxusklasse. Bordcomputer kommunizieren dabei mit Satelliten in der Erdumlaufbahn und erhalten so Informationen zur Standortbestimmung und Routenoptimierung.

Kein Zweifel: Grünwald kennt die Vorzüge seines Systems. Ob er auch die Verhältnisse auf thailändischen Straßen kennt, darf indessen bezweifelt werden. Wer die klapprigen Lieferfahrzeuge der Bauern betrachtet, kann sich nur schwer vorstellen, daß ihnen künftig satellitengestützte Bordcomputer den staufreien Weg in die Hauptstadt weisen. Grünwald räumt ein, daß man das Thema Telematics in Thailand vorsichtig angehen müsse, da man nicht zwei oder drei Schritte der technischen Entwicklung überspringen könne.

„Was wir heute in Bangkok an Verkehrsmanagement vorfinden, ist der Polizist an der Ecke. Bei heute üblichen Verkehrsleitsystemen hat Thailand also noch einen großen Bedarf. Zur Zeit steht die Verbesserung der Infrastruktur durch Untergrund- oder Hochbahnen im Vordergrund, aber diese Infrastrukturmaßnahmen kosten viel Geld und brauchen Zeit. Sinnvoll wäre deshalb eine mittelfristige Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Verkehrsleitsysteme.“

Neue Studien lehnt Grünwald mit dem Hinweis ab, es seien für Bangkok schon „fünfzig oder hundert“ erstellt worden. Jetzt müsse endlich gehandelt werden. Im übrigen hätte eine Untersuchung ergeben, daß sich mit Hilfe von Telematics der Verkehr in der thailändischen Hauptstadt um zwanzig bis dreißig Prozent optimieren ließe. Natürlich zitiert er dabei eine Studie des Daimler Benz-Konzerns. Sie liefert jedoch den bisher fehlenden Beweis dafür, daß Referent Grünwald tatsächlich wußte, in welchem Land er bei seinem weltweiten Werbefeldzug zwischengelandet war.

## 6. Exkurs: Die Infrastruktur in den Provinzen

### 6.1 Straßenbau und Entwicklungsprogramme

Die streng zentralistische Struktur Thailands hat dazu geführt, daß sich neben dem Großraum Bangkok kein wirtschaftliches oder politisches Gegengewicht herausbilden konnte. Die zweitgrößte Stadt Thailands,

Chiang Mai, liegt 700 Kilometer nördlich der Hauptstadt und zählt offiziell 170 000 Einwohner.<sup>13</sup> Früher war die Region infrastrukturell unterentwickelt und daher ein Paradies für Mohnbauern und Schmuggler. Heute ist das sagenumwobene Goldene Dreieck nur noch eine der zahlreichen Touristenattraktionen. Seitdem die Region durch Autobahnen, Schienenstrecken und einen Flughafen erschlossen wurde, haben sich die Schmuggler in ruhigere Regionen von Myanmar (Burma) oder Laos zurückzogen. Indessen geht der Ausbau des Straßennetzes im Norden weiter. Sollten die Pläne des ehemaligen Premierministers Banharn Silpa-archa in die Tat umgesetzt werden, dann wird künftig durch jedes Dorf eine zweispurige asphaltierte Straße führen. Nationalstraßen sollen von vier auf sechs oder acht Spuren ausgebaut werden, um den wachsenden Verkehrsströmen gerecht zu werden. Allerdings: Im Gegensatz zur katastrophalen Situation in Bangkok ist das Verkehrsnetz in den Regionen schon jetzt relativ gut entwickelt. Diese zunächst erstaunliche Feststellung hat historische Gründe, betont Peter Traub von der Friedrich Naumann-Stiftung.

„Im Zusammenhang mit dem Vietnam-Krieg ist in Thailand eine Infrastruktur entstanden, die in Südostasien ihresgleichen sucht. Da sich im Nordosten ein wichtiger US-Luftwaffenstützpunkt und eine Radarstation befanden, setzten die Amerikaner ein umfangreiches Straßenbauprogramm in Gang, um diese strategisch wichtigen Punkte besser erreichen zu können. Eine der ärmsten Regionen Thailands kam so zu einem gut ausgebauten Verkehrsnetz.“

Im Ministerium für Transport und Kommunikation sieht man die Sache anders. Planungsdirektor Sarin Skruathana spricht von einem großen Mißverständnis, wenn Thailand – aus verkehrspolitischer Sicht – als Gewinner des Vietnamkriegs genannt wird.

„Die Amerikaner haben Thailand vor etwa zwanzig Jahren verlassen. Wenn wir die Straßen seitdem in diesem Zustand belassen hätten, wären wir heute noch im Mittelalter. Wir haben statt dessen eigenes Geld, sowie finanzielle Mittel von Weltbank und OECF investiert, um unser Straßennetz aufzubauen. Das sind heute immerhin 100000 Straßenkilometer, in drei bis vier Jahren werden wir weitere zwei- bis dreitausend Kilometer mit vierspurigen Highways fertiggestellt haben. Im Moment plant das Highway Department ein Netz von gebührenpflichtigen Autobahnen.“

Sarin Skruathana zeigt auf der riesigen Übersichtskarte in seinem Büro von oben nach unten, von links nach rechts und wieder zurück. Die Liste der anstehenden Verkehrsprojekte ist schier endlos, vor allem die bisher unterentwickelten Querverbindungen zu den Nachbarländern Myanmar, Laos und Kambodscha sollen verbessert werden. Im Süden Thailands ist es der Regierung gelungen, durch den Ausbau der Infrastruktur regionale Brennpunkte zu entschärfen. Lange Zeit wurden die muslimischen Separatisten mit militärischen Mitteln bekämpft, doch erst Straßenbau und

<sup>13</sup> Beobachter gehen davon aus, daß die Bevölkerung Chiang Mais durch unregistrierte Zuzügler bereits auf 350 000 Menschen angewachsen ist.

ländliche Entwicklungsprogramme vermochten der Bewegung ihren Nährboden zu entziehen. Heute profitiert Südthailand neben Bangkok und Chiang Mai vor allem vom wachsenden Tourismus. Die vorgelagerten Inseln Phuket und Ko Samui sowie die Strände von Krabi erfreuen sich bei Strandurlaubern wachsender Beliebtheit. Verkehrs- und Tourismusexperten haben bereits reagiert und planen weitere Verkehrswege, um ausländischen Besuchern und thailändischen Arbeitern die Anreise zu erleichtern.

So soll zwischen Krabi und Khanom eine 193 Kilometer lange Autobahn errichtet und damit eine direkte Verbindung zwischen der Andaman See und dem Golf von Thailand geschaffen werden. Zunächst war geplant, die Endpunkte der Strecke an zwei Tiefseehäfen zu knüpfen. Die Vorbereitungen verzögerten sich jedoch, weil sich die Regierung nicht auf die Standorte dieser Häfen einigen konnte. Ende 1996 war nur soviel klar: Das Autobahnprojekt wird von acht auf vier Spuren reduziert, um die veranschlagten Kosten von umgerechnet 800 Millionen Mark auf rund 550 Millionen Mark zu senken.

## 6.2 Die Bahn – Improvisation ist alles

Was für Wirtschaft und Politik gilt, trifft auch im Verkehrsbereich zu: Hauptknotenpunkt ist Bangkok. Vom Bahnhof Hualamphong verzweigt sich das streng zentralistisch aufgebaute Schienennetz auf die fünf Strecken der staatlichen Eisenbahngesellschaft. Entsprechend groß ist das Gedrängel im Bahnhofsgebäude. Lautstarke Ansagen werden von den Wänden zurückgeworfen, obwohl es eine Lautsprecheranlage im engeren Sinn nicht gibt. Möglicherweise ist sie an diesem Tag auch nur defekt. Statt dessen ist ein Mitarbeiter der Bahngesellschaft damit beschäftigt, unermüdlich ein Megaphon an den Mund zu setzen und so die Fahrgäste über etwaige Verspätungen zu informieren. Improvisieren gehört in Thailand zum täglichen Geschäft, obwohl – oder gerade weil – Pünktlichkeit groß geschrieben wird.

Genau auf die Minute rumpelt die gelbe Lok mit ihren Waggonen über die regennassen Schienen in Richtung Norden. In der dritten Klasse des Eilzugs sitzen an diesem Tag Mütter mit Kindern, ältere Thais, kaum Touristen. Die Waggonen sind voll, aber nicht überfüllt. Durch die offenen Fenster weht der Fahrtwind, während zunächst die kleinen Hütten der Vororte Bangkoks vorbeiziehen, später weite Felder, Bergketten und sattgrüne Vegetation. Einmal hält der Zug neben einer Bananenplantage. Eine Staude hängt in Griffweite vor dem Fenster, doch wer bei längerer Fahrt Hunger verspürt, kann sich selbst in der Holzklasse am Platz bedienen lassen. Geschäftstüchtige Thais schleppen Eimer mit eisgekühlten Getränken und Körbe mit Nüssen oder Reis durch die Sitzreihen. In den Bahnhöfen rennen Konkurrenten mit großen Tablettts an den Zugfenstern vorbei und hoffen auf ein schnelles Geschäft, bevor der Zug weiterfährt. Sie servieren sogar heiße Gerichte in Styroporverpackungen oder Silberpapier.

Thailändische Gerichte aus der Mikrowelle werden dagegen in der zweiten Klasse serviert. Vom bunten Treiben im Bahnhof spürt man hier nichts. Fliegende Händler meiden die Fenster dieser Wagenklasse, die wegen der Klimaanlage nicht geöffnet werden können. Statt dessen kann der Fahrgast seine Bestellung bei einer Stewardess abgeben, die auf Wunsch kalte Getränke und warmes Essen serviert. Warme Gerichte hat der Fahrgast der zweiten Klasse auch dringend nötig, denn hier muß er sich im wahrsten Sinne des Wortes warm anziehen. Unerbittlich strömt arktische Luft aus der Klimaanlage und sorgt für kleine Eiskristalle an den Panoramascheiben. Offenbar handelt es sich um ein asiatisches Phänomen: Klimaanlagen gelten als Statussymbole und ihre Besitzer sind offenbar der Meinung, nur die volle Leistung des Geräts vermag die Nutznießer von der einwandfreien Funktionstüchtigkeit zu überzeugen. So sieht man nicht selten blaugefrorene Touristen, die unter Decken zusammenkauern, während kurzärmelige Thais keinen Unterschied zur Außentemperatur zu bemerken scheinen. Das Problem besteht übrigens auch in der ersten Wagenklasse, die ansonsten keinen Komfort vermissen läßt.

Insgesamt gilt die Bahn in Thailand als zuverlässiges Verkehrsmittel, das lange Zeit von den Verkehrsplanern vernachlässigt wurde. „Sie müssen sich vorstellen, daß die meisten Parlamentsabgeordneten mit der Idee des Autofahrens groß geworden sind“, sagt Sarin Skruathana vom Ministerium für Transport und Kommunikation. „Jetzt müssen wir sie davon überzeugen, daß es volkswirtschaftlich sinnvoller ist, einen Teil des Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Das ist letztendlich billiger, wenn sie an Energie, Umweltverschmutzung und Staus denken.“

4500 Kilometer umfaßt das thailändische Eisenbahnnetz, doch das Schienensystem ist überwiegend eingleisig und soll schrittweise erweitert werden. Um die Frequenz der Züge zu erhöhen, soll künftig für jede Fahrtrichtung eine eigene Trasse gebaut werden. Geplant ist außerdem eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Bangkok in das 180 Kilometer südöstlich gelegene Industriezentrum Map Taphut.

Die angekündigte Eröffnung einer weiteren Strecke war sogar deutschen Tageszeitungen eine kurze Meldung wert: Über die legendäre Brücke am Kwai soll langfristig der Zugverkehr nach Myanmar wieder aufgenommen werden. Zwar ist die Brücke nur eine Nachbildung<sup>14</sup>, doch schon jetzt kommen jedes Jahr Zehntausende von – zumeist amerikanischen – Touristen nach Kanchanaburi, um von dort aus mit der Bahn über die geschichtsträchtige Strecke zu fahren. Die 415 Schienenkilometer waren unter japanischer Aufsicht gebaut und im Dezember 1943 fertiggestellt worden. 100 000 Zwangsarbeiter aus Asien und 16 000 westliche Kriegsgefangene fanden bei den Arbeiten den Tod. Entlang der Strecke, die nach japanischen Aufzeichnungen und Fotos rekonstruiert werden soll, könnten deshalb Denkmale und ein Kriegsmuseum an die Opfer der Zwangsarbeit erinnern. Schon jetzt findet in Kanchanaburi jedes Jahr ein River Kwai Festival statt,

<sup>14</sup> Das Original wurde im Zweiten Weltkrieg von US-Bombern zerstört.

bei dem eine Multimediashow das Kriegsgeschehen simuliert – zum Abschluß wird die berühmte Brücke von Feuerwerkskörpern symbolisch in Schutt und Asche gelegt. Während australische Kriegsveteranen dieses Spektakel als geschmacklos kritisieren, verweisen die Veranstalter auf die Friedensbotschaft des Festivals: Kriege lohnen sich nicht. Anders verhält es sich mit dem Fremdenverkehr in der Region. Mehr als fünfzig Jahre nach Kriegsende hat sich Kanchanaburi dank der Brücke am Kwai als Touristenattraktion etabliert.

Landschaftlich wesentlich spektakulärer ist allerdings der hintere Teil der einspurigen Strecke, die entlang des Flußufers in Richtung Myanmar führt. Wackelige Holzkonstruktionen an senkrechten Felswänden zwingen die Lokführer, teilweise im Schrittempo über schwindelerregende Pässe zu fahren. Nach anderthalb Stunden enden die Schienen in einem Sackbahnhof mitten im Dschungel. Man muß kein Verkehrsexperte sein, um zu erkennen, daß diese Strecke auch auf mittlere Sicht mehr eine Touristenattraktion und weniger eine funktionale Verbindung zwischen Thailand und Myanmar sein wird.