

„Mein Jakarta“

Da meine Frau und ich schon seit längerer Zeit in Indonesien leben, fällt es mir schwer, besondere Eindrücke von Jakarta und seinen Menschen wiederzugeben. Ich wohnte zu Beginn meiner Tätigkeit in Indonesien in einer Kleinstadt in Nord-Sumatra. Ich erinnere mich daran, dass es immer ein besonderes Erlebnis war in die Großstadt Jakarta zu reisen, sei es für Konferenzen, Seminare oder Besprechungen. Zu diesem Zeitpunkt war Jakarta für mich eine Metropole mit vielen Annehmlichkeiten, wie gute Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und auch die Möglichkeit, in schönen Hotels zu wohnen. Für meine Frau war es eine gute Gelegenheit sich mit westlichen Waren und Lebensmitteln einzudecken. Da diese Veranstaltungen zu meist nur zwei oder drei Tage dauerten, merkte ich zu diesem Zeitpunkt nicht, welche besonderen Anforderungen diese Stadt an ihre Bewohner stellt und ich freute mich darauf, wieder einmal nach Jakarta zu reisen.

Nachdem ich meine Tätigkeit in Jakarta bei der Hanns-Seidel-Stiftung antreten konnte, änderte sich der Eindruck von dieser Stadt sehr schnell - zu Beginn allerdings eher zum Negativen. Überraschend für mich waren die hohen Lebenshaltungskosten, die Verkehrsstaus, die großen sozialen Unterschiede und auch die geringe Anzahl an Grün- und Freiflächen, die zu einem erheblichen Verlust an Lebensqualität führen. So besitzt Jakarta keine Fußgängerzonen oder andere Erlebnisbereiche, bis auf die großen Einkaufszentren, die meine Frau und ich gemäß dem Wortsinn für Einkäufe nutzen und nicht als öffentliche Begegnungsstätten. Glücklicherweise hat sich dieser Eindruck nach einer längeren Eingewöhnungsphase zum Positiven gewendet. Auf meinen sonntäglichen Fahrradtouren im Stadtgebiet von Jakarta lernte ich das wirkliche Jakarta lernen, wie die Leute in ihren *Kampung* leben und welche kleinen Überraschungen in diesen Stadtvierteln zu finden sind. Daneben stellte ich zu meiner Freude fest, dass sich die Bewohner Jakartas zunehmend den öffentlichen und urbanen Raum wieder zu Eigen machen. Es gibt viele Straßenfeste, Festivals und Kunstausstellungen, die als Attraktion im Freien stattfinden. Ein Beispiel dafür sind die klassischen Konzerte, die in der Grünanlage *Suropati*, in der Nähe meines Hauses, im Wohnviertel *Menteng*, im Freien durchgeführt werden. Spontan treffen sich junge Künstler, um gemeinsam klassische Musik vor einem großen Publikum zu spielen. Dies kann manchmal bis in die frühen Morgenstunden andauern. Bei solchen Momenten denke ich nicht nur an die Unannehmlichkeiten in Jakarta, sondern an die vielen, schönen, kleinen Dinge, die das Leben in der Großstadt so attraktiv machen.

Dr. Ulrich Klingshirn, Auslandsmitarbeiter in Jakarta, Indonesien

JAKARTA – EINE METROPOLE ZWISCHEN SELBSTAUFGABE UND POLITISCHER HERAUSFORDERUNG

ULRICH KLINGSHIRN ||

Historischer Hintergrund der Stadtentwicklung von Jakarta

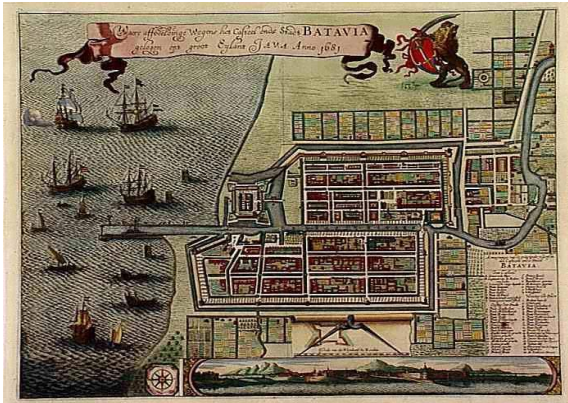
Jakartas Geschichte reicht weit bis in das 15. Jahrhundert zurück. Die erste Stadtgründung erfolgte auf *Sunda Kelapa*, dem Hafen des hinduistischen Königreiches *Pajajaran*. Im Jahre 1513 kam es zum ersten Kontakt mit Europäern, als portugiesische Handelsschiffe in der Bucht von Jakarta landeten. Trotz eines Beistandsabkommens zwischen dem hinduistischen Königreich und den portugiesischen Kolonialisten wurde die Stadt im Jahr 1527 von dem muslimischen Prinz *Fatahillah* aus West-Java eingenommen. Er gab der Stadt den Namen *Jayakarta*, der übersetzt „glorreicher Sieg“ bedeutet. Aus diesem Grund wird das Jahr 1527 auch als Gründungsjahr der heutigen Stadt Jakarta genannt.¹

Trotz der neu errungenen Unabhängigkeit eroberte die niederländische Ostindien-Kompanie (VOC) bereits im Jahr 1619 die Stadt *Jayakarta* und gab ihr den Namen *Batavia* – lateinisch für Niederlande/Holland.² Die Holländer entwickelten die Stadt nach dem Vorbild niederländischer Stadtplanungskonzepte mit einem gegliederten Kanalsystem und befestigten Straßen, die sie als Alleen anlegten. Aufgrund der umfangreichen Handelsverflechtungen der Ostindien Kompanie entwickelte sich

Batavia rasch zum wirtschaftlichen Zentrum Indonesiens und zu einem der bedeutendsten, wirtschaftlichen Umschlagsplätze in ganz Südostasien. Diese Entwicklung war mit einem erheblichen Zuwachs an Bevölkerung verbunden, welche die VOC nach ethnischen Merkmalen in bestimmten Gebieten ansiedelte. Innerhalb des Stadtgebiets durften Holländer und Chinesen wohnen, außerhalb dieses Bereiches durften sich Javaner und sogenannte *Mardijkers*, die Nachfahren der Bevölkerung aus den portugiesischen Kolonien Asiens, ansiedeln. Die Stadtentwicklung konnte mit diesem Zuwachs nicht Schritt halten und die starke Verdichtung am Hafen von *Sunda Kelapa* führte zu unhygienischen Lebensbedingungen. Epidemien und Seuchen von unvorstellbarem Ausmaß waren an der Tagesordnung. So lag damals die durchschnittliche Lebenserwartung in der holländischen Kolonie Jakartas bei knapp 35 Jahren und die Sterblichkeitsrate für Kinder unter zehn Jahren lag bei 50 Prozent.

Aufgrund dieser Problematik siedelte sich die wohlhabende Bevölkerung *Batavias* im 18. und 19. Jahrhundert zunehmend in höher liegende Gebiete südlich des damaligen Stadtzentrums an. Nach dem Sieg im Unabhängigkeitskampf der Indonesier wurde *Batavia* im Jahr 1949 in Jakarta umbenannt und unter dem ersten Präsidenten der

Republik Indonesien, General *Soekarno*, zur Hauptstadt Indonesiens erklärt.³



Stadtplan des historischen Batavia, Quelle: <http://happygoluckyworld.com/2012/old-batavia-queen-of-the-east/#.U5bWfXbm7ih> [15.05.2014].

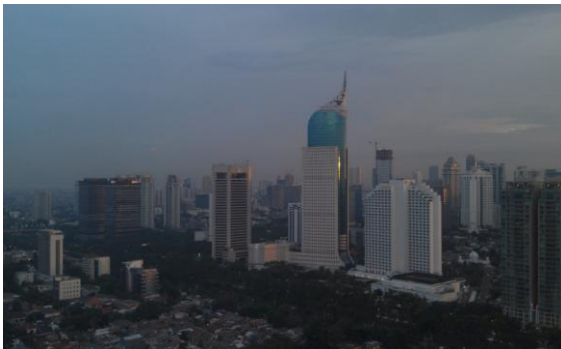
Das Stadtbild von Jakarta heute

Unter dem sozialistisch orientierten Präsident *Soekarno* veränderte sich das Gesicht der Stadt erheblich. Ganz im Sinne sozialistischer Vorbilder des Städtebaus ließ er eine ca. 20 Kilometer lange, großzügige Prachtstraße in Nord-Süd-Richtung errichten. Entlang dieser Entwicklungsachse findet man viele weitere von Soekarno errichtete Wahrzeichen, wie das nationale Befreiungsdenkmal (*Monas*), das erste Hochhaus und Einkaufszentrum in Jakarta (*Hotel Indonesia* und *Sarinah*), das Sportstadion *Gelora* sowie Denkmäler, die den nationalen Unabhängigkeitskampf und die Leistungen des Arbeiter- und Bauernstaats glorifizieren. Der zweite Präsident der Republik Indonesien Suharto, der im Jahr 1967 an die Macht kam, setzte diese monumentale Bebauung fort. Während seiner Präsidentschaft ließ er ein großzügig angelegtes Diplomatenviertel und weitere wichtige Verkehrsadern errichten. Ebenso in seine Zeit fällt der Bau von Autobahnen, die als Ringstraßen das innere und äußere Stadtgebiet erschließen. Trotz dieser Bemühungen beträgt der Anteil des Straßenraums an der gesamten Standfläche Jakartas bis heute nur 6,2 Prozent, wobei dieses Verhältnis in den meisten Großstädten bei ungefähr 20 Prozent liegt. Aufgrund des Räumangels werden neuerdings Hochstraßen oberhalb bereits existierender Straßen

gebaut.⁴ Das Stadtbild Jakartas kann heute unter den Schlagworten „*Kampung* zwischen moderner Hochhausarchitektur“ charakterisiert werden. Dies bedeutet, dass dörfliche Strukturen zwischen Wolkenkratzern und großen Einkaufszentren existieren, während in den anliegenden, traditionellen Siedlungen die Masse der einfachen und mittleren Bevölkerung lebt. Diese Wohnviertel sind aufgrund der dichten Besiedlung verkehrstechnisch nur schwierig anzufahren, besonders für größere Fahrzeuge der Müllabfuhr und der Feuerwehr. Dadurch entfallen grundlegende, städtische Versorgungsangebote. Trotz dieser Defizite ist ein *Kampung* nicht mit einem Slumviertel gleichzusetzen. In den meisten derartigen Wohnquartieren haben die Eigentümer Grund und Boden legal erworben und es bestehen enge soziale Vernetzungen, die auch zu einem hohen Grad an innerer Selbstorganisation innerhalb des Viertels führen.⁵

In den 70er und 80er-Jahren des 20. Jahrhunderts setzte in Indonesien ein erhebliches Wirtschaftswachstum ein. Dieses Wachstum konzentrierte sich zunächst auf die Hauptstadt Jakarta und war mit einem Zuwachs der Bevölkerung verbunden. Innerhalb kürzester Zeit wurden Büro-, Geschäfts- und Bankenviertel mit moderner Hochhausarchitektur errichtet. Diese Entwicklung stoppte nur vorübergehend aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise in Südostasien im Jahr 1997/98. Ein besonderes Wahrzeichen des modernen Jakarta sind die vielfältigen Shoppingmalls, die auf die ausgeprägten Konsumbedürfnisse der indonesischen Bevölkerung eingehen und auch zur Freizeitgestaltung der Käufer beitragen. Nirgendwo sonst in Südostasien kann auf ein derart breitgefächertes Angebot an internationalen Produkten zurückgegriffen werden wie in Jakarta. Die unzureichende städtebauliche Entwicklung von Jakarta ist überwiegend auf die gesetzlichen Grundlagen zum Erwerb von Grund und Boden zurückzuführen, die im *Agraria*-Gesetz aus dem Jahr 1960 festgelegt sind. Danach kann die Bevölkerung staatliche oder städtische Flächen

zur Bebauung nutzen, sofern für diese noch keine spezielle Flächennutzung festgelegt wurde.⁶ Dies bedeutet, dass die Bevölkerung staatliche Flächen entlang der Flüsse und der Eisenbahnlinien ohne Bebauungsge-
 nehmigung besiedelte. Diese Überbauung öffentlicher Flächen behindert die Provinz-
 regierung der Stadt Jakarta jedoch zuneh-
 mend bei der Durchführung von notwendi-
 gen Infrastrukturvorhaben, da diese Flächen
 zwar in öffentlicher Hand sind, die Bewoh-
 ner aber zunächst für die errichteten Ge-
 bäude entschädigt werden müssen. Die Ent-
 schädigungszahlungen wirken sich im Falle
 einer Zwangsumsiedlung sicherlich positiv
 für die betroffene Bevölkerung aus. Gleich-
 zeitig bestehen aber große Probleme für
 eine zeitnahe und angepasste Stadtplanung,
 weil die Entschädigungssummen häufig in
 langwierigen Gerichtsprozessen festgelegt
 werden müssen.



Moderne Hochhausarchitektur als Stadtsilhouette von Jakarta, Quelle: HSS Indonesien.

Rasantes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im Großraum Jakarta

Die indonesische Hauptstadt Jakarta hat heute ca. 13 Millionen Einwohner, wobei im Großraum mehr als 23 Millionen Einwohner leben. Jakarta ist damit bei weitem die bevölkerungsreichste Metropole in ganz Südostasien und das Bevölkerungswachstum war und ist rasant. Im Zeitraum von 1950 bis 2014 hat sich die Bevölkerungszahl von 1,5 Millionen auf 13 Millionen verneunfacht.⁷ Diese Zunahme ist auf eine starke wirtschaftliche Entwicklung, speziell in den letzten zehn Jahren, zurückzuführen. Das Wirtschaftswachstum dieser Metropole liegt seit

der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 1997/98 bei ca. 5 bis 7 Prozent pro Jahr und damit etwas höher als der Durchschnitt Indonesiens. Verschiedene Schätzungen gehen davon aus, dass heutzutage in Jakarta mehr als 13 Prozent des nationalen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet wird. Die Wirtschaft dieser Metropole setzte sich nach dem Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2012 wie folgt zusammen: Finanzdienstleistungen/Banken (28 Prozent); Handel und Fremdenverkehrsgewerbe (21 Prozent); verarbeitendes Gewerbe (16 Prozent); sonstiges Dienstleistungsgewerbe (13 Prozent) und zu einem kleineren Teil Baugewerbe und Transportwesen (jeweils 11 Prozent).⁸ Insgesamt ist die Wirtschaft der Stadt dienstleistungsorientiert mit einem relativ großen Anteil an verarbeitendem Gewerbe. Diese Struktur gibt besondere Impulse für den Großraum Jakarta aber auch für das gesamte Land. So ist Jakarta das wichtigste wirtschaftliche Zentrum Indonesiens. Viele internationale Firmen und Banken haben in Jakarta ihren Standort, einschließlich deutscher Betriebe wie Siemens, Mercedes Benz und BMW. Die Summe der ausländischen Investitionen im Großraum Jakarta lag im Jahr 2011 bei rund 4,8 Milliarden US-Dollar und trug schon damals erheblich zu den gesamten Auslandsinvestitionen in Indonesien in Höhe von knapp 15 Milliarden US-Dollar bei.⁹ Beispielsweise erwirtschaftete der Großraum Jakarta schon im Jahr 2005 62 Prozent des gesamten Sektors „Handel und Finanzdienstleistungen“ in Indonesien. Die Bereiche Hotel/Gaststättengewerbe sowie Transport/Kommunikation trugen immerhin 40 Prozent zum nationalen Bruttoinlandsprodukt in diesen Sektoren bei.¹⁰ Industrielle Ansiedlungen und verarbeitendes Gewerbe befinden sich dagegen häufig an den großen Ausfallstraßen und dem weiteren Umland der Stadt, mit einem Radius von ca. 50 Kilometern, besonders in den Zentren Bogor, Depok, Tangerang und Bekasi. Zusammen mit der Großstadt Jakarta wird deswegen der größere Verdichtungsraum auch Jabodetabek genannt.

Trotz dieser eindrucksvollen Ziffern kann die wirtschaftliche Entwicklung im Groß-

raum Jakarta nicht mit der Dynamik von Metropolen wie beispielsweise in Lateinamerika oder anderen asiatischen Ländern verglichen werden. Dies ist auf die besondere geographische Struktur Indonesiens als Archipel mit insgesamt 17.508 Inseln zurückzuführen.¹¹ Eine wirtschaftliche Regionalanalyse zeigt, dass der Großraum Jakarta mit den Hauptinseln Java und Bali insgesamt 57 Prozent zum nationalen Bruttoinlandsprodukt beitragen, während die Inseln Sumatra und Kalimantan weitere Wirtschaftszentren sind, mit einer Wirtschaftsleistung von 25 und 10 Prozent am gesamten Wirtschaftsaufkommen.¹² Die Wirtschaftsverflechtungen dieser Inseln sind deutlich auf die jeweilige Region und weniger auf die Metropole Jakarta orientiert. Ein Weltbankbericht zum Thema „The Rise of Metropolitan Regions: Towards Inclusive and Sustainable Regional Development“ verdeutlicht, dass die Urbanisierung in Jakarta und Bali eher stagniert, während die äußeren Inseln an wirtschaftlicher Attraktivität gewinnen.¹³ Bestehende Disparitäten zwischen Zentrum und Peripherie werden dadurch auf langfristige Sicht abgebaut, und ermöglichen so ein ausgewogeneres Wirtschaftswachstum für weite Teile des Landes.

Probleme der Infrastruktur

Die rasante Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung ist mit erheblichen Problemen der städtischen Infrastruktur verbunden. Besondere Defizite bestehen in folgenden Bereichen:

Starke Versiegelung und häufige Überschwemmungen

Heutzutage sind 94 Prozent der Fläche überbaut. Diese Prozentzahl verdeutlicht, dass ein nur sehr geringer Flächenanteil zur Versickerung von Oberflächenwasser zur Verfügung steht, insbesondere wenn man die große Niederschlagsmenge während der tropischen Regenzeit berücksichtigt.¹⁴ Die Regenzeit stellt jedes Jahr eine große Herausforderung für Jakarta dar. Heftige Regen-

güsse in der Zeit von Oktober bis Februar führen regelmäßig zu großen Überschwemmungen; im Jahr 2013 waren mehr als 40 Prozent des Stadtgebiets überflutet. Gründe dafür sind die große Flächenversiegelung, die unzureichenden Entwässerungs- und Drainagesysteme der Stadt sowie die Vermüllung der Flüsse und Kanäle. Die vorhandenen Stauseen und Wasserrückhaltebecken sind bei weitem nicht in der Lage, die Wassermassen aufzufangen.¹⁵



Ungeordnete Siedlungsentwicklung am Rande innerstädtischer Gewässer. Quelle: HSS Indonesien.

Eine zusätzliche Ursache für Überschwemmungen ist die geographische Lage Jakartas an der Java See. Jakarta liegt auf morastigem Schwemmland, das aufgrund der Überbauung und Grundwasserentnahme um durchschnittlich fünf Zentimeter pro Jahr absinkt.¹⁶ Schon heute steht ein Großteil der Hafenanlagen in *Sunda Kelapa* und die Unterkellerungen der attraktiven Wohnblocks an der Küste unter Wasser. Von Bedeutung ist auch der Klimawandel, der zu einem Anstieg des Meeresspiegels beiträgt. Beide Faktoren führen bei Starkregen zu einem Rückstau des Wassers in den Flüssen und somit zu Überschwemmungen in den Mündungsbereichen. Schon jetzt liegen ungefähr 40 Prozent der Stadt bis zu 1,5 Meter unter dem Meeresspiegel – eine Verhältniszahl, die sehr exakt mit dem Prozentsatz der überfluteten Flächen korrespondiert.¹⁷ Die Provinzverwaltung in Jakarta führte bislang nur wenige Gegenmaßnahmen durch, um die

Überschwemmungen im Stadtgebiet einzudämmen, beispielsweise die Fertigstellung des östlichen Flutkanals sowie die Sanierung und den Bau neuer Wasserrückhaltebecken. Inwieweit diese Maßnahmen ausreichend sind, erscheint aber fraglich. In einem persönlichen Gespräch äußerte sich der ehemalige Provinzgouverneur von Jakarta, Dr. Fauzi Bowo, pessimistisch, dass die Überflutungen in Jakarta erheblich reduziert werden können. Seiner Ansicht nach wären trotz technischer Vorkehrungen mindestens 20 Prozent der Stadtfläche überflutungsfähig und nur große Baumaßnahmen, wie Deiche oder Landaufschüttungen, könnten effektiv dazu beitragen, das Flutrisiko einzudämmen.¹⁸

Verkehrsentwicklung und Umweltprobleme

Durch den neugewonnen Wohlstand sind viele Einwohner Jakartas in der Lage, sich ein Auto oder ein Motorrad zu leisten. Im Jahr 2012 waren insgesamt zwölf Millionen Fahrzeuge bei der Provinzverwaltung angemeldet, während der Zuwachs an Privatfahrzeugen bei rund zehn Prozent pro Jahr liegt. Vergleicht man diese Zuwachsrate mit dem Ausbau des Straßennetzes von ein Prozent pro Jahr, wird deutlich, dass Jakarta dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Der Verkehr wird überwiegend durch Privatfahrzeuge bestimmt, wobei der Anteil der Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs nur bei zwei Prozent liegt.¹⁹

Die damit einhergehenden Probleme liegen auf der Hand: verstopfte Straßen, lange Wartezeiten und mehrstündige Staubildungen. Für viele Einwohner Jakartas und der Umgebung ist die Fahrt zu ihrer Arbeitsstelle und zurück eine nervenaufreibenden Zerreißprobe. Für die kürzesten Strecken ist bis zu einer Stunde Fahrtzeit einzuplanen. Zwischen den Massen an Autos und Bussen quetschen sich zusätzlich jeden Tag tausende von Mopeds durch den Verkehr. Viele davon sind sogenannte *Ojeks*, also Motorradtaxis, die gegen ein Entgelt Mitfahrer durch das Verkehrsgewühl transportieren. Weitere „herkömmliche“ Träger des öffentli-

chen Nahverkehrs sind schlecht gewartete Stadtbusse (*Kopaja*), Taxis sowie *Bejaks* und *Bemos*, die ca. zwei bis sechs Passagiere mit einem überbauten Moped transportieren.

Die oben genannten Träger des öffentlichen Nahverkehrs sind allerdings nicht ausreichend, um das Verkehrschaos in den Griff zu bekommen. Deswegen eröffnete die Stadtregierung im Jahr 2004 das öffentliche Nahverkehrssystem „Busway“, bei dem Schnellbusse eigene, abgetrennte Fahrspuren nutzen, um so beschleunigt die Fahrgäste transportieren zu können. Durch eine zügige Erweiterung in der Folgezeit bedient dieses Nahverkehrssystem aktuell 148 Kilometer mit 210 Stationen. Weitere Infrastrukturprojekte folgten. So errichtet ein Konsortium aus japanischen und chinesischen Firmen zurzeit eine Schnellbahn (MRT), die Jakarta in einer Nord-Süd und Ost-West Achse erschließen soll. Der deutsche TÜV Rheinland erhielt dabei den Auftrag, die Einhaltung der Qualitätsstandards zu sichern. Nach einem Gespräch mit Herrn Bascharul Asana, Leiter des TÜV Rheinland in Indonesien, soll die erste Bauphase entlang der Hauptachse an der *Sudirman*-Straße bis Ende 2016 abgeschlossen sein.²⁰ Ebenso wird zurzeit eine Hochbahn (Monorail) errichtet, die nach einer langen Planungsphase sowie finanziellen und rechtlichen Problemen zügig Fahrgäste transportieren soll.



Megastau im Zentrum Jakartas, Quelle: HSS Indonesien.

Die geplanten Großbaumaßnahmen können jedoch sicherlich nur bedingt dazu beitragen das Verkehrschaos in Jakarta in den Griff zu bekommen. Ein verkehrstechnisches Problem ist insbesondere die hohe Anzahl an Arbeitspendlern, die aus den Vorstädten

um Jakarta in die Metropole drängen. Nach Schätzungen gibt es immerhin fünf Millionen Personen, die täglich nach Jakarta ein- und auspendeln.²¹ Das Potential der bereits von den Holländern gebauten Bahnlinien im Großraum Jakarta ist bis heute weitgehend ungenutzt. Immerhin gibt es im Großraum Jakarta sechs Bahnlinien, die als Ansatzpunkt für ein umfassendes S-Bahnsystem zu den Vororten zu werten sind. Aufgrund der Tatsache, dass das bestehende Nahverkehrsnetz chronisch unterfinanziert ist, bestehen keine Möglichkeiten, größere Investitionen durchzuführen. Die Entwicklung einer integrierten Betreibergesellschaft aus Kommune und Bahn wurde von der Regierung noch nie angedacht. Ein sehr origineller Ansatz zur Verbesserung der chaotischen Verkehrssituation ist die sogenannte „three in one“ Regelung, die vorschreibt, dass an gewissen Hauptverkehrsachsen nur Autos mit drei Personen und mehr fahren dürfen. Diese Regelung ist aber nur schwer kontrollierbar, da sogenannte „Jokies“ ihre Dienste als zusätzlicher Passagier anbieten. Gegen ein kleines Entgelt können so Fahrgemeinschaften von drei und mehr Personen gebildet werden, um unbehelligt die Hauptstraßen zu passieren.

Verbunden mit dem hohen Verkehrsaufkommen in Jakarta ist auch die erhebliche Luftverschmutzung. Glücklicherweise bleibt Jakarta aufgrund seiner Lage am Meer von mehrtägigen Smoglagen verschont. Trotzdem sind die Luftemissionswerte stark überhöht, wie beispielsweise die Kohlendioxidbelastung, die sich zu 60 Prozent aus Fahrzeugabgasen zusammensetzt.²² Aufgrund des Fehlens eines ausreichenden Messsystems liegen kaum exakte Werte der Luftverschmutzung vor. Besser dokumentiert ist allerdings die Verschmutzung der Flüsse und Kanäle in Jakarta. Nach verschiedenen Erhebungen leiten Industrie und Haushalt jeden Tag ca. 400.000 Liter Abwässer in die städtischen Gewässer. Ein besonderes Problem ist der Hausmüll, der häufig in die Gewässer entsorgt wird.²³ Diese Verschmutzung führt zu äußerst unhygienischen Ver-

hältnissen, sowie zu einer erhöhten Überschwemmungsgefahr. Schätzungen gehen davon aus, dass 80 Prozent der Gewässer in Jakarta bis in die Mündungsbereiche verunreinigt sind.²⁴ Dies ist nicht verwunderlich, da die Stadt bis heute über kein funktionierendes Abwasserentsorgungssystem verfügt. Selbst in Vierteln der Oberschicht werden Haushaltsabwässer in Betonringe eingeleitet, welche die Versickerung der Abwässer behindern. Daneben bestehen aber auf dem gleichen Grundstück Wasserentnahmestellen, die für das Brauchwasser des Haushaltes genutzt werden.

Projekt der HSS

Die Umweltproblematik ist für das Land schwerwiegend. Negative Spitzenplätze bei den CO₂-Emissionen und Entwaldungsraten sind die Realität. Innerstädtische Umweltprobleme belasten die Entwicklung des Landes. Aufbauend auf der über 14-jährigen Projektarbeit im Bereich Umwelterziehung unterstützt die HSS die indonesischen Umwelt- und Erziehungsministerien dabei, Umwelterziehung in den formalen Erziehungssektor einzuführen. Dabei wird besonderes Gewicht auf die Verbesserung des „Green School / Sekolah Adiwiyata Konzepts“ gelegt. Fortbildungen für Lehrer und Verwaltungsbeamte der Erziehungs- und Umweltministerien legen den Grundstein dafür, dass an Schulen in Jakarta und in den ländlichen Regionen Standards und Arbeitsmaterialien zur verbesserten Umwelt- und Klimabildung angewendet werden.

Mehr zu unserer Arbeit unter:
www.hss.de/indonesien

Die Gründe für die Verschmutzung der Gewässer liegen nicht nur in der Nachlässigkeit der Bewohner; vielmehr sind in der Großstadt Jakarta grundlegende Dienstleistungen, wie die Müll- und Abwasserentsorgung nur rudimentär ausgebaut. Insbesondere die Bewohner in den dicht bebauten *Kampungs* leiden darunter. Als Konsequenz sind die Einwohner gezwungen, andere We-

ge der Abfallentsorgung zu nutzen, wie das Verbrennen oder die angesprochene Entsorgung in die städtischen Gewässer. Nach Informationen der deutschen Entwicklungsorganisation Borda (Bremen Overseas Research and Development Association) wird nur ein kleiner Teil des anfallenden Haushaltsmülls auf die einzige Müllhalde Jakartas transportiert.

Dies sind täglich immerhin 4.500 Tonnen Müll. Bei einer Gesamtmenge von schätzungsweise 5.625 Tonnen, die jeden Tag anfallen, steht die Stadt aber noch vor großen Herausforderungen.²⁵ Das in Jakarta aufgebaute Müllentsorgungssystem basiert auf einer lokalen Entsorgung durch die Bevölkerung in den *Kampungs*, bei dem der Müll zu einer Zwischendeponie gebracht wird. Die städtische Müllabfuhr transportiert dann den Abfall aus diesen Sammelstellen zu der einzigen Mülldeponie in *Bekasi*. Dieses System ist in kleineren Städten durchaus anwendbar, im Großraum Jakarta dagegen, aufgrund der starken Überbauung, des Platzmangels für Zwischendeponien sowie mangelndem Umweltbewusstsein der Bevölkerung kaum funktionsfähig. Zurzeit entwickelt die neue Provinzregierung von Jakarta ein Umweltkonzept für stark verdichtete *Kampungs* im Rahmen eines Pilotprojektes unter dem Motto „*Kampung bersih*“. In diesem Projekt, bei dem in ausgewählten *Kampungs* eine gemeinschaftlich verwaltete Infrastruktur für Trinkwasserversorgung, sowie zur Abwasser- und Müllentsorgung von der Verwaltung aufgebaut wird. Von besonderer Bedeutung sind auch Kampagnen zur Umwelterziehung in den ausgewählten Stadtvierteln.²⁶

Politische Führungsstile der Provinzregierung von Jakarta

Die Gouverneure Fauzi Bowo und Jokowi

Jakarta besitzt offiziell den Status einer Provinz, die von einem Gouverneur geführt wird. Administrativ ist Jakarta in fünf weitere Städte (*Kota*) unterteilt: Zentral-Jakarta,

West-Jakarta, Nord-Jakarta, Ost-Jakarta und Süd-Jakarta, denen jeweils ein Bürgermeister vorsteht. Zusätzlich wurde vor einigen Jahren ein eigener Distrikt (*Kabupaten*) für eine Gruppe von Inseln vor Jakarta (*Kepulauan Seribu*) gegründet.²⁷

Aus politischer Sicht gewann Dr. Fauzi Bowo, Mitglied der Demokratischen Partei (*Partai Demokrat/ PD*), im August 2007 in der Stichwahl mit 58 Prozent knapp gegen seinen einzigen Konkurrenten, Adang Daradjatun, den ehemaligen Polizeipräsidenten der Stadt.²⁸ Adang Daradjatun wurde von der islamischen Partei der sozialen Wohlfahrt (*Partai Kesejahteraan Sosial/ PKS*) vorgeschlagen, während Dr. Fauzi Bowo von 20 nationalistischen und säkularen Parteien Unterstützung erhielt. Dieses Wahlergebnis von 42 Prozent für Adang Daradjatun folgte dem damaligen politischen Trend eines Aufschwungs islamischer Parteien. Besonders die *PKS* verstand es, sich ein Image als saubere Partei aufzubauen, indem sie lautstark ihren Unmut gegen die Korruption äußerte. Die *PKS* galt lange Zeit als korruptionsfrei und besetzte damit ein politisches Feld, das auf große Resonanz weit über islamische Kreise hinaus stieß. In der Frage der Einführung der *Sharia*-Gesetzgebung in Jakarta blieb diese Partei jedoch zunächst zurückhaltend, und der *PKS*-Kandidat betonte, dass solche Fragestellungen bislang nicht auf der Tagesordnung seien.²⁹

Dr. Fauzi Bowo dagegen überzeugte als kompetenter Kandidat für das neue Amt und galt als Hoffnungsträger der Stadt Jakarta. Er studierte von 1968 bis 1976 Architektur an der Technischen Universität Braunschweig. Im Jahr 2000 promovierte er mit "cum laude" zum Dr.-Ing. im Fachbereich Architektur/Bauingenieurwesen (Raum- und Umweltplanung) an der Technischen Universität Kaiserslautern. Im Jahr 1979 begann Dr. Fauzi Bowo seine Laufbahn in der Großstadtverwaltung von Jakarta und war von 1983 bis 1997 Schatzmeister der Partei der funktionellen Gruppen (*Partai Golkar*). In den Jahren 2002 bis 2007 hielt Dr. Fauzi

Bowo das Amt des stellvertretenden Gouverneurs inne. Aufgrund seiner langjährigen Ausbildung als Architekt und Stadtplaner beschäftigte er sich während seiner fünfjährigen Amtszeit vor allem mit technischen Fragestellungen der Stadtentwicklung, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Wasser.³⁰ Zu Beginn seiner Amtszeit vollendete er den Bau des östlichen Flutkanals und von Wasserrückhaltebecken, die die Überschwemmungsgefahr in Jakarta zu einem gewissen Teil reduzierten. Weitere technische Großprojekte, die er während seiner Amtszeit durchführte, bezogen sich auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit dem Bau von neuen innerstädtischen Autobahnabschnitten, sogenannten „Flyover“, sowie weiteren Hoch- und Tiefbaumaßnahmen. Daneben baute er das Streckennetz des öffentlichen Nahverkehrssystem „Busway“ erheblich aus. Trotz dieser Erfolge war Dr. Fauzi Bowo bei der Bevölkerung weitestgehend unpopulär. Als kühler Planer und Technokrat verstand er es nicht die Herzen der Menschen zu gewinnen, was auch darauf zurückzuführen ist, dass er als Beamter der Provinzverwaltung eine große Nähe zur korruptionsanfälligen Administration dieser Stadt besaß. Die Kampagne Fauzi Bowos zur Wiederwahl als Gouverneur im Jahr 2012 steigerte die Unzufriedenheit der Bevölkerung. Um Wählerstimmen zu bekommen, setzte er dabei voll auf die islamische Karte, wobei er insbesondere Stimmung gegen das Kandidatenpaar Joko Widodo (»Jokowi«) und dem christlichen Ahok Basuki Tjahja Purnama (»Ahok«) machte. Er spekulierte, dass nach einem Sieg dieses Kandidatenpaares Unruhen größeren Ausmaßes in Jakarta eintreten würden.

Wie die gegenwärtige Situation allerdings zeigt, ist diese Prophezeiung nicht eingetreten. Am 20. September 2012 gewann bei der Stichwahl zum Gouverneur von Jakarta das Duo Jokowi und sein Vize Ahok mit 54 Prozent vor dem bisherigen Amtsinhaber Fauzi Bowo.³¹ Jokowi hat sich als langjähriger Bürgermeister der Großstadt Solo in Zentraljava einen Namen als innovativer

Stadtmanager gemacht, der insbesondere auf die Bedürfnisse der armen und ärmsten Bevölkerungsschichten eingeht. Aufgrund seiner Herkunft und seines beruflichen Werdegangs gehört er nicht zum politischen Etablissement und kann somit neue Wege in der Stadtentwicklung, der Provinzverwaltung und der Lösung anstehender Probleme gehen. Er gilt als ehrlich und unbestechlich, wobei sein bescheidenes Auftreten und die Vorliebe für Heavy-Metal-Musik ihn bei der Jugend sehr populär machen. Dies gilt auch für seinen Vertreter, Ahok, der als erster Kommunalpolitiker chinesischer Herkunft mit christlichem Glauben, Leiter des Distrikts Belitung wurde und jetzt als stellvertretender Gouverneur eine führende Stellung einnimmt. Zwischen Jokowi und Ahok besteht in der Amtsführung der Provinzregierung eine strikte Aufgabenteilung: während Ahok sich vornehmlich um technische Fragestellungen kümmert, ist Jokowi an der Lösung sozialer Probleme der armen Bevölkerungsschichten interessiert. Legendär sind die unangekündigten Besuche von Jokowi in den einfachen *Kampungs*, die auch unter dem Namen „*blusukan*“ bekannt sind und erheblich zu seiner Beliebtheit beitragen. Die Popularität von Jokowi in Jakarta verbreitete sich auch auf andere Landesteile Indonesiens. Die Partei des Demokratischen Kampfes (*PDI-P*) stellte ihn als Präsidentschaftskandidat auf, wobei die *PDI-P* bei der Parlamentswahl 18,95 Prozent der Stimmen erhielt und damit die stärkste Gruppierung im Parlament stellt. Ein Effekt, der Jokowi sicherlich auch bei den Präsidentschaftswahlen Anfang Juli zugutekommt.³²

Seit seiner Amtseinführung als Provinzgouverneur hat Jokowi ein Programm entwickelt, das bereits erste Erfolge gebracht hat: der bereits erwähnte Bau eines seit vielen Jahren geplanten Schnellbahnsystems (MRT) wurde begonnen, ebenso wie die Errichtung einer Hochbahn (Monorail), die den Stadtverkehr in Jakarta entlasten soll. Seine Arbeit orientiert sich daneben auf die Verbesserung der Lebensverhältnisse der einfachen Bevölkerung in Jakarta durch zusätzliche

soziale Leistungen, wie freie medizinische Versorgung (*Kartu Jakarta Sehat*), sowie Beihilfen für die Schulausbildung von Kindern aus bedürftigen Familien (*Kartu Jakarta Pintar*). Weitere beispielhafte Initiativen sind der Bau von Sozialwohnungen, die Verlagerung von „fliegenden Händlern“ in speziell ausgewiesene Gewerbestandorte sowie der Aufbau beispielhafter Einfachsiedlungen, bei denen Umweltbelange im Vordergrund stehen.³³ Inwieweit diese Initiativen für ganz Jakarta umsetzbar und finanzierbar sind, ist jetzt noch nicht absehbar. Trotzdem ist Jokowi der erste Provinzgouverneur dieser Stadt, der sich um einkommensschwache Schichten kümmert.

Trends und Tendenzen: Jakarta zwischen Selbstaufgabe und politischer Herausforderung

Die Entwicklung Jakartas hin zu einer Megacity brachte verschiedene Probleme mit sich. Diese lassen sich mit den Begriffen „Überbevölkerung“, „chaotische Stadtentwicklung“, „Überschwemmungen“, „Verkehrsprobleme“ sowie „Umweltbelastungen“ zusammenfassen. Hinzu kommt die Bedrohung, dass das Großstadtgebiet von Jakarta weiterhin absinkt. Als Folge davon werden weite, küstennahe Gebiete unter dem Meeresspiegel liegen und somit permanent durch das Meer überschwemmt sein. Aufgrund dieses bedrohlichen Zukunftsszenarios bedarf es geeigneter Maßnahmen, um derartigen Entwicklungen vorzubeugen. Generell können dafür zwei unterschiedliche Ansätze zur Lösung der Probleme angewendet werden:

- Eine eher technisch orientierte Stadtplanung, die der ehemalige Stadtgouverneur Dr. Fauzi Bowo zumindest ansatzweise implementierte. In seiner Amtszeit führte er technische Großprojekte zur Reduzierung der Überschwemmungsgefahr und der Verkehrsproblematik durch. Außerdem entwickelte Dr. Fauzi Bowo die Idee der vertikalen Verdopplung von Straßen durch den Bau von Hochstraßen, wobei

diese Maßnahmen bis jetzt nur wenig zum Abbau des Verkehrschaos in Jakarta beitragen konnten.

- Die Einbindung der Bevölkerung in städtebauliche Maßnahmen wie es unter dem aktuellen Gouverneur geschieht. Erfahrungsgemäß führt dies zu einem erhöhten Engagement der Bevölkerung, als die rein technisch orientierten Konzepte der Vorgängerregierung. Dies wird bei dem Aufbau beispielhafter Siedlungen für die einfache Bevölkerung deutlich, die auch zu großen Teilen auf die tatkräftige Mithilfe der zukünftigen Einwohner angewiesen ist (Gotong Royong).

Eine eher administrative Hilfe zur Lösung der Probleme Jakartas wurde im Jahr 2010 diskutiert. Der aktuelle Präsident Indonesiens, Susilo Bambang Yudhoyono, schlug vor, dass die Regierungsfunktionen in der Stadt Jakarta in die Kleinstadt Palangkaraya in Zentral-Kalimantan verlagert werden sollen. Diese Absicht hatte bereits der erste Präsident Indonesiens, Soekarno, im Jahr 1957, der die Stadt Palangkaraya aufgrund ihrer geographischen Lage in der Mitte Indonesiens als neue Hauptstadt vorsah. Die bestehenden Pläne zum Ausbau der Stadt gab Soekarno jedoch rasch auf und die Absicht des jetzigen Präsidenten Susilo Bambang Yudhoyono ist kaum noch nennenswert. Bezogen auf die Fragestellung „Selbstaufgabe oder politische Herausforderung“ bedeutet dies, dass Jakarta auch in Zukunft vor großen Herausforderungen der Stadtentwicklung stehen wird. Eine städtebauliche Katastrophe kann aber sicherlich durch nachhaltige Stadtentwicklung und gute Regierungsführung abgewendet werden.

|| **Dr. Ulrich Klingshirn**

Auslandsmitarbeiter Indonesien

|| **Christin Laschinger**

Projektassistentin Indonesien

ANMERKUNGEN

- 1 Vgl. Heuken SJ, Adolf (2007): Historical Sites of Jakarta, Cipta Loka Caraka.
- 2 Batavia leitet sich vom germanischen Stamm der Batavi ab, die als Vorfahren der holländischen Bevölkerung gelten. Vgl. Wikipedia: History of Jakarta, URL http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jakarta [09.06.2014].
- 3 Vgl. Heuken SJ, Adolf (2007).
- 4 Vgl. Bagoglu, Necip C. (2010): Jakarta: Verkehrsinfarkt einer Metropole, in: Asien Kurier Nr. 38, 7/2010, S.17-18.
- 5 Vgl. Ernst, S. (2006): Jakarta Millionenmetropole – acht Meter über NN. Bundeszentrale für politische Bildung, URL <http://www.bpb.de/gesellschaft/staedte/mega-staedte/64516/jakarta?p=all> [10.03.2014].
- 6 Vgl. LANDac; KIT (2012): Food Security and Land Governance factsheet. Country Report Indonesia, URL <http://www.landgovernance.org/system/files/Indonesia%20Factsheet%20-%202012.pdf> [21.04.2014].
- 7 Vgl. Ebd.
- 8 Vgl. BPS Indonesia (2014): Badan Pusat Statistik. Provinsi DKI Jakarta, URL <http://jakarta.bps.go.id/> [10.04.2014].
- 9 Vgl. Indonesia-Investments (2014): Domestic and Foreign Direct Investment in Indonesia Hit New Record, URL <http://www.indonesia-investments.com/id/doing-business/business-columns/domestic-and-foreign-direct-investment-in-indonesia-hit-new-record/item1925> [10.06.2014].
- 10 Vgl. Indonesia's Urban Studies (2007): The Dominance of Jakarta in Indonesia's Economy, URL <http://indonesiaurbanstudies.blogspot.com/2007/04/dominance-of-jakarta-in-indonesias.html> [09.06.2014].
- 11 Vgl. CIA (2014): World Factbook, URL <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html> [09.06.2014].
- 12 Vgl. Republic of Indonesia (2012): Industry. Facts and Figures. Ministry of Industry.
- 13 Vgl. Weltbank (2012): The Rise of Metropolitan Regions: Towards inclusive and sustainable Regional Development, URL http://www.urbanknowledge.org/urdocs/Indonesia_Report.pdf [09.06.2014].
- 14 Vgl. Sukamto, B. (2007): Flutwelle in Jakarta; TU International, URL https://www.alumni.tu-berlin.de/fileadmin/Redaktion/ABZ/PDF/TUI/60/sukamto_tui_60.pdf [10.03.2014].
- 15 Vgl. Ernst, S. (2006).
- 16 Vgl. Lenz, M. (2008): Jakartas Untergang, URL <http://www.spektrum.de/alias/stadtentwicklung/jakarta-as-untergang/975254> [10.03.2014].
- 17 Vgl. Lauch, Z. (2012): Wenn die Flüsse über die Ufer treten - Wasserverschmutzung in Jakarta. Deutsche Welle.
- 18 Dr. Fauzi Bowo. Persönliches Gespräch. 04.02.2014, Jakarta.
- 19 Vgl. Jakarta Global Government (2014): Jakarta Urban Transport Problems and Their Environmental Impacts, International Climate Change Workshop on Research Priorities and Policy Development, URL <http://www.ui.ac.id/download/apru-awi/jakarta-local-government.pdf> [10.03.2014].
- 20 Bascharul Asana, Leiter des TÜV Rheinlands, Indonesien. Persönliches Gespräch, 21.03.2014, Jakarta.
- 21 Vgl. Saragih, S. (2012): Jumlah Kendaraan Berleboh, URL http://www.indii.co.id/upload_file/201207030947530.Jumlah%20Kendaraan%20Berleboh.pdf [10.04.2014].
- 22 Vgl. Jakarta Post (2013): Air pollution in city reaches alarming level, URL <http://www.thejakartapost.com/news/2013/06/10/air-pollution-city-reaches-alarming-level.html> [03.04.2014].
- 23 Vgl. Lauch, Z. (2012): Wenn die Flüsse über die Ufer treten - Wasserverschmutzung in Jakarta. Deutsche Welle.
- 24 Vgl. Ebd.
- 25 Vgl. Udem, M. (2009): Wasting Away. Behind Jakarta's Trash Problem, URL <http://www.mercycorps.org/press-room/clips/wasting-away-behind-jakarta%E2%80%99s-trash-problem> [25.04.2014].
- 26 Vgl. Koran Kompas (2014): Kampung Bersih, URL <http://megapolitan.kompas.com/read/2014/05/09/1516095/Warga.Kampung.Deret.Cilincing.Tak.Sabar.Nik.mati.Air.Bersih> [10.06.2014].
- 27 Masaaki, O. (2013): Jakarta's Local Politics and Its Institutional Lack of Democracy. Kyoto: CSEAS.
- 28 Vgl. LP3ES (2007): Fauzi Bowo Projected to Become the New Jakarta Governor, URL [http://www.gndem.org/sites/default/files/Fauzi Bowo Projected to Become the New Jakarta Governor.pdf](http://www.gndem.org/sites/default/files/Fauzi%20Bowo%20Projected%20to%20Become%20the%20New%20Jakarta%20Governor.pdf) [26.04.2014].
- 29 Vgl. Dinkelaker, S. (2008): Islamisierung von Politik und Gesellschaft in Indonesien: Moralisierung, Akteure und Gegenstrategien. Watch Indonesia e.V.
- 30 Vgl. Stevens, A. (2008): Fauzi Bowo, Governor, Jakarta, Indonesia, URL <http://www.citymayors.com/mayors/jakarta-mayor.html> [26.04.2014].
- 31 Vgl. Flor, A. (2012): Jakarta – Neuer Gouverneur, Neue Hoffnung, in: SUARA, Nr. 3/2012, S. 15
- 32 Vgl. Global Indonesian Voices (2014): Takeaways from 2014 Indonesian Legislative Election, URL <http://www.globalindonesianvoices.com/12503/takeaways-from-2014-indonesian-legislative-election/> [28.04.2014].
- 33 Vgl. Republika (2013): Kinerja Jokowi-Ahok Dinilai Fenomenal, URL <http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/13/10/17/musql8-kinerja-jokowiahok-dinilai-fenomenal> [23.04.2014].