

Ein chinesischer weißer Elefant in Lahore

Eine automatisierte Schnellbahn für Pakistan

Ulrich Schmid

Mit dem ersten Massentransitsystem des Landes will die pakistanische Regierung den epischen Staus in der Millionenstadt Lahore zu Leibe rücken. Ein vernünftiges Projekt, sollte man meinen. Doch es hat viele Gegner.¹

Nach fünf Minuten Fahrt beginnen die Häuser zu taumeln, der Himmel verliert sein Blau, und im Magen regt sich ein ungutes Gefühl der Völle. Vorwärts, stopp, links, halt! Der Rikscha-Fahrer ist gnadenlos mit sich, mit seinem Gefährten, mit seinen Passagieren. Immer fährt er am Limit, immer ruckartig, die anderen auf der Straße sind Feinde, die besiegt werden müssen. Darwin würde jubeln. Links und rechts knattern Rikschas, Autos, Motorräder vorbei und hinterlassen Meere von Abgasen. Die pakistanische Regierung trifft Anstalten, alle Rikschas des Landes auf komprimiertes Erdgas umzurüsten. Aber hier hinten, durchgeschüttelt auf einem gelben Sitz, eingehüllt von leuchtend gelben Plastikplanen, ist davon nichts zu spüren.

Giftig wabert der Stickstoff, die Lungen schmerzen, alles dreht sich, alles ist gelb, gelb ist nicht gut. In unbestimmter Ferne grüßen freundliche Menschen aus Autos und anderen Rikschas, warum sind sie so fröhlich? Hey, Fahrer, mäßige Er sich! Der junge Mann dreht sich, nickt und lacht und rast weiter wie zuvor. Er hat es gut, er hat Luft und Übersicht da vorne, und zwei Minuten später hat er ein gutes Trinkgeld, gespendet von einem, der froh ist, dass diese Tortur ein Ende hat.

Erdogan, der Freund und Helfer

Der Verkehr in den pakistanischen Großstädten ist so chaotisch wie in den

Achtzigern. Blechlawinen, Staus, Abgase und Menschen, die darin verzweifeln, denn die Pakistaner/-innen sind zwar hart im Nehmen, aber nicht empfindungslos. Seit Jahrzehnten erschallt der Ruf nach schnellen und vor allem abgasfreien öffentlichen Transportsystemen, viele Politiker haben sich dafür eingesetzt, und sinnigerweise hat uns der rasende Rikscha-Fahrer zum prominentesten von ihnen gebracht, zu Khawaja Ahmad Hassan, der 1998 und 1999 als Bürgermeister von Lahore amtierte. Khawaja ist ein Fan des öffentlichen Verkehrs, ein milder, weißbärtiger Großmeister des Umweltschutzes, der als Bürgermeister und später als Chef der Stadtplanung Entscheidendes dafür getan hat, dass Lahore heute nicht nur über ein gut funktionierendes Metrobus-System verfügt, sondern dass bald auch die *Orange Line*, eine automatisierte Schnellbahn, in Betrieb genommen wird.

Als Khawaja 1998 Bürgermeister wurde, bestand der öffentliche Verkehr in der 11-Millionen-Stadt Lahore aus 75 alten, stinkenden Dieselnissen, was Menschen, die vorankommen mussten, auf Motorräder und Rikschas zwang. Khawaja krepelte die Ärmel hoch, schaffte neue Busse an und leaste sie zum Betrieb an Private. Er sah sich um in der Welt, ging nach Seoul, nach Istanbul und nach Brasilien und machte sich dort erst einmal mit dem BRT-System (*bus rapid transit*) vertraut, bei dem sich die Busse nicht durch den Verkehr kämpfen müssen,

sondern auf abgesperrten Trassen fahren, ähnlich wie Trams, und so besser vorankommen. Istanbul befördert mit diesem System täglich rund 800.000 Menschen. Khawaja traf Recep Tayyip Erdogan, der als Bürgermeister Istanbul von 1994 bis 1998 den öffentlichen Verkehr massiv vorangetrieben hatte, und dessen Nachfolger Ali Müfit Gürtuna und Kadir Topbas, die ihm großzügige Hilfe versprochen. Die Zusagen wurden eingehalten, und so befördern Metrobusse in Lahore heute bis zu 150.000 Menschen am Tag.

Natürlich krepelte Khawaja nicht nur die Ärmel hoch. Er ist Mitglied der konservativen Muslimliga des dreimaligen Premierministers Nawaz Sharif, der aus Lahore stammt und es sich in den Kopf gesetzt hatte, seiner Heimatstadt ein modernes Transportsystem zu beschere. Sharif ist der Spiritus Rector der *Orange Line*.

Khawaja entwarf als Chef der Planungskommission ein breit angelegtes Konzept für den öffentlichen Verkehr, basierend auf dem Metrobus und diversen Schnellbahnlinien. Die *Green Line* ist der Metrobus, die übrigen Linien sind Schnellbahnen. Die *Blue Line* soll vom Chaurji, einem Torbau aus der Zeit der Moguln, 24 Kilometer in den Süden bis zur College Road führen, die *Purple Line* wird das Stadtzentrum mit dem Flughafen verbinden.

Die *Orange Line* schließlich führt vom Ali Town Terminal über 27 Kilometer



zum Dera Gujran Terminal. Befahren wird die Strecke von zunächst 5 führerlosen, elektrisch betriebenen Zügen. 27 weitere Züge sind bei den Chinesen bestellt. Die *Orange Line* ist zugänglich von 26 Stationen aus, von denen nur 2 unterirdisch angelegt sind. Die Bahn wird im Wesentlichen auf einer Trasse geführt, die mehrere Meter über dem Boden auf riesigen runden Säulen ruht. Geht alles nach Plan, sollen täglich eine halbe Million Passagiere befördert werden.

Ein Vorzeigeobjekt

Die *Orange Line* ist ein chinesisches Projekt. Sie wird dargestellt als Teil des „Chinesisch-Pakistanischen Ökonomischen Korridors“, der seinerseits zur gewaltigen *Belt-and-Road-Initiative* gehört, in Europa besser bekannt als „neue Seidenstraße“. Mit ihr will Peking Länder wirtschaftlich an sich binden, seine globale Machtstel-

lung zementieren und sicherstellen, dass sein ungeheurer Ressourcenhunger auch künftig gestillt werden kann.

Als Chefunterhändler hat Khawaja Ahmad Hassan jahrelang mit Peking über die Finanzierung der *Orange Line* verhandelt und dabei, wie er findet, vorteilhafte Konditionen herausgeschlagen. Pakistan hat bei der chinesischen Exim-Bank ein zinsgünstiges Darlehen von 1,6 Milliarden US-Dollar aufgenommen. Es ist rückzahlbar in zwanzig Jahren, die ersten sieben Jahre muss nichts bezahlt werden.

2014 wurde die erste Absichtserklärung unterzeichnet, Baubeginn war 2015. Von Anfang an waren auch pakistanische Firmen am Bau beteiligt. Die ersten fünf Jahre nach ihrer Fertigstellung wird die *Orange Line* von einem Joint Venture zwischen der Stadtplanung Lahore und dem staatlichen chinesischen Konzern

Ein Tuasendfüßler für Lahore: die *Orange Line* ist ein imposantes und heftig umstrittenes Infrastrukturprojekt.

Bild: privat

Norinco betrieben, was danach geschieht, bleibt auszuhandeln. Norinco ist ein Firmenverbund, der aus der Volksbefreiungsarmee gewachsen ist, bekannt ist er vor allem für seine Waffentechnik, die in alle Welt exportiert wird. Pakistan und China verbindet eine lange und innige Freundschaft. Zia ul-Haq, Putschist, Präsident und Anhänger der Scharia, etablierte in den 1980er-Jahren gute Beziehungen zu Peking. Pakistan war neben Kuba das einzige Land, das China zur blutigen Niederschlagung der Proteste auf dem Tiananmen-Platz gratulierte. China unterstützt Pakistan im Streit mit Indien um Kaschmir, dafür stärkt Islamabad Peking den Rücken in den Zwisten um Taiwan, Tibet und Xinjiang.

So überrascht es nicht, dass in den Straßen von Lahore die *Orange Line* unter anderem mit monumentalen Porträts des chinesischen Präsidenten Xi Jinping gefeiert wird. Er ist jedoch nicht der Einzige: Auch Erdogan und der pakistanische Staatsgründer Muhammad Ali Jinnah sind zu sehen.

Erdogan und Xi Jinping leuchten ein, aber Jinnah? Wissen die Pakistaner überhaupt noch, wer Jinnah war? Muhammad Ali Jinnah gehörte einer schiitischen Minderheit an. Er liebte Champagner und Krabben und heiratete eine Frau, die 24 Jahre jünger war als er, eine Inderin aus einer parsischen, zoroastrischen Familie in Mumbai, und zwar gegen den Willen ihrer und seiner Eltern. Als scharfsinniger Anwalt gewann er auch aussichtslos erscheinende Prozesse, in der Moschee sah man ihn kaum je. Und heute? Die *Orange Line* ist ein modernes Projekt in einem konservativen Staat. Seit Zias Amtszeit dominieren die Islamisten, Häretikern droht die Todesstrafe. Immer noch geht praktisch der ganze männliche Teil der Nation im Shalwar Kameez umher, einer Kleidung, die im 13. Jahrhundert eingeführt wurde.

Was hat die Chinesen bewogen, in ein derart schwieriges Projekt zu investieren, in einem Land zudem, das entwicklungstechnisch weit hinter den Chinesen herhinkt? Khawaja Ahmad Hassan hat die Chinesen im Laufe der Verhandlungen gut kennengelernt. Für sie sei die *Orange Line* ein Prestigeprojekt, sagt er. „Die ganze Welt, in erster Linie aber die Entwicklungsländer sollen sehen, was China alles kann.“ Derzeit läuft die Testphase. Ursprünglich hatte man damit gerechnet, die Bahn im Juni in Betrieb zu nehmen, nun wird die Eröffnung wegen der Corona-Epidemie wohl erst einmal um ein oder zwei Monate verschoben. Höchst ärgerlich sei diese Corona-Sache, sagt Khawaja. Ärgerlich, „aber letztlich nicht mehr als ein Schluckauf“.

Der fabelhafte Mr. Siddique

Ist die Erinnerung an den Freigeist Jinnah verblasst? Nicht ganz. In einer kleinen Seitenstraße von Lahore treffen wir Mohammad Azhar Siddique, Rechtsanwalt und Konsulent für Prozesse im öffentlichen Interesse. Seine Leibesfülle ist imposant, stählern sein Lächeln, in seinem bescheidenen Büro wirkt er geradezu kolossal. Man kann nicht sagen, dass Siddique ein Freund der Bescheidenheit wäre. Alles, was er sagt, ist Plädoyer, die besten führt er für sich. Gesprächspartner stören eher, die meisten seiner Sätze beginnen mit einem lauten „No!“ Er denkt für sich, er ist nicht Mitglied einer Partei, „und ich werde nie Mitglied einer Partei sein, no, Sir!“.

Seit Jahren bekämpft Siddique die *Orange Line*. Er hält das Projekt für unsinnig, und zwar aus vier Gründen. Erstens, weil er findet, es mache Lahore arm. Nicht 1,6 Milliarden Dollar werde es kosten, sondern 2 oder 3 Milliarden. „Das ist aus dem Fenster geschmissenes Geld.“ Allein für den Kauf von Land habe die Provinz Punjab 200 Millionen US-Dollar ausgegeben, viel zu viel. Zweitens sei für den Bau jede Menge historischer Bausubstanz zerstört worden. Drittens sei schlecht gebaut worden. „Ich weiß, dass die Hochtrasse jederzeit einstürzen kann!“, behauptet Siddique. Zudem müssten bereits in fünfzehn Jahren die Züge ersetzt werden. Viertens seien unzählige Menschen auf Basis eines eigens geschaffenen Enteignungsgesetzes um ihr Hab und Gut gebracht worden.

Siddique hat beim High Court in Lahore zahlreiche Petitionen gegen die *Orange Line* eingereicht. Ein erster Antrag zum Schutz historischer Gebäude wurde zunächst angenommen, scheiterte dann aber beim Supreme Court in Islamabad. Eine Sammelklage kleiner Geschäftsleute ist anhängig, ebenso eine Eingabe, mit der Siddique die Obrigkeit dazu zwingen will, mehr Informationen über die Finanzierung des Projekts freizugeben. „Die politische Elite ist vollkommen korrupt!“ Die Leute im Um-

feld des ehemaligen Premierministers Nawaz Sharif hätten befreundeten Firmen Aufträge zugeschanzt, den Chinesen Schmiergelder bezahlt und massiv in die eigene Tasche gewirtschaftet. Die aus dem Fenster geworfenen Milliarden, sagt Siddique, wären besser in den Gesundheitssektor, in den Wohnungsbau und die Armenfürsorge geflossen.

So richtig klug wird man nicht aus Mohammad Azhar Siddique. Gewiss ist er ein sympathischer Bulldozer der Gerechtigkeit, und wer die politische Elite Lahores herausfordert, ist auch mutig. Sieben Mal ist sein Büro überfallen worden. Brandbomben wurden geworfen, Dokumente wurden gestohlen, er fürchtet um sein Leben. Sein Herz scheint für die Armen zu schlagen: „Ich mache 80 Prozent meiner Arbeit gratis, im öffentlichen Interesse.“

Umgekehrt lobt er das Blasphemiegesetz, ein Relikt aus Zias Zeiten, das zum vielbeachteten und inzwischen aufgehobenen Todesurteil gegen die Christin Asia Bibi geführt hat. Jeder Staat müsse sich schließlich gegen Verleumdung wehren, sagt Siddique. Seltsam auch, dass es für ihn bei der *Orange Line* nur schwarz und weiß gibt. Für ihn ist alles, aber auch wirklich alles schlecht an diesem Projekt: „Nicht einmal Park-and-ride-Einrichtungen gibt es. Ich bin reich. Ich habe drei Autos. Wo soll ich parkieren, wenn ich mit der *Orange Line* in die Stadt fahren will?“

Eine Familientragödie

Mehr Nuancen und Zurückhaltung findet man paradoxerweise bei den Opfern der *Orange Line*, bei den Vertriebenen und Enteigneten. Wir sind zu Gast bei Asif Ali, einem 42-jährigen Paschtunen, der mit seinem Familienclan seit über 100 Jahren im Zentrum Lahores, im Stadtteil Anarkali wohnt. Ali ist ein weltoffener Mann mit Humor und Charme. Er handelt mit Plastikröhren, war in China, Japan und Italien, und vielleicht wegen dieser Weltläufigkeit neigt er zu einer heiteren Gelassenheit.

Dabei hat ihn das Schicksal hart getroffen. Die gesamten Besitzungen des Ali-Clans mussten der *Orange Line* weichen. Dort, wo sie standen, erhebt sich heute das imposante Eingangsgebäude der Anarkali Station, einer der beiden unterirdischen Haltestellen. Da sich die Immobilien an optimaler Geschäftslage befanden, war dies ein herber Verlust, der von der Regierung mit 15 Millionen Rupien, rund 88.000 Schweizer Franken, ausgeglichen wurde. Nicht die Kompensation sei das Problem gewesen, sagt Asif Ali. Diese habe dem Marktpreis entsprochen. Was ihm zu schaffen macht, sind die Geschäftsverluste. Früher boomte das Business. Die Kacha Lake Road aber, in die er mit seiner Familie zog, ist eine kleine, stille Nebenstraße. Seither harzt es mit dem Geschäftsgang. Und das ist noch nicht das Schlimmste. Was Ali ins Mark getroffen hat, ist der Abriss des alten Stammhauses. „Das ist unsere eigentliche Familientragödie. Generationen haben darin gelebt. Nun ist alles dahin.“

Ali tat, was er konnte. Er wurde von seinem Clan zum Sprecher gewählt und bemühte sich als Vertreter von mindestens 500 Personen in etlichen Treffen mit der Regierung, zusätzliche Zahlungen herauszuschlagen. Der Erfolg war durchzogen. Ali hat sich mit der Lage abgefunden. „Ich lasse so etwas nicht zu meinem persönlichen Trauma werden.“ Momentan macht ihm anderes mehr Sorgen, die Corona-Krise zum Beispiel, derentwegen die Lieferungen von Röhren aus China dramatisch eingebrochen sind. „Ich werde mich anderweitig umsehen. Man darf nie aufgeben.“

Trotzig stemmt sich auch Allah Raka dem Schicksal entgegen. Wir treffen den 40-jährigen Rikscha-Fahrer an der Thokar Niaz Baig Station, im Schatten der riesigen Trasse. Er ist 40 Jahre alt, Vater von vier Kindern. Auch er hasst den infernalischen Verkehr Lahores, „aber was soll ich tun, er ist meine Einkommensquelle“. Gewöhn-

lich bringt er pro Tag 1300 Rupien nach Hause, das sind 7 Franken 50. Davon kann er leben. Allah Raka befürchtet dramatische Verluste, wenn die Menschen erst einmal die Bahn benützen. Ist er politisch aktiv geworden? Raka winkt ab. Zweimal hat er an Protestveranstaltungen teilgenommen, „aber das brachte ja nichts“. Nun will er sich aufs Überleben konzentrieren.

„Lahore wird unbewohnbar“

Aktiv geworden ist dagegen Mariam Husain. Die 40-jährige ehemalige Professorin für Kunst am *National College of Arts* erscheint ohne Kopftuch und in Jeans und liefert ihre Statements in sehr britischem Englisch ab. Sie ist der Archetypus der smarten, selbstsicheren pakistanischen Oberklassenfrau, die fast zwangsläufig kollidiert mit der konservativen Elite. Natürlich ist Husain nicht gegen Umweltschutz per se, natürlich hat sie nichts gegen einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Doch die *Orange Line* hat sie ebenso leidenschaftlich bekämpft wie der Anwalt Siddique.

Für Husain ist das Projekt ein typischer weisser Elefant, eine Investitionsruine, die denjenigen schadet, die von ihr profitieren sollten. „Lahore wird unbewohnbar“, sagt sie. Mehr noch als an Abgaswolken und monumentalen Staus stößt sie sich an den Enteignungen, an der Zerstörung historischer Bausubstanz und an der Vertreibung der Menschen. „Alte Bäume wurden gefällt, Bäume, die den Charakter des Quartiers bestimmt haben. Die Blumenhändler wurden vertrieben, die Trommler, die Masseure, die fliegenden Händler.“

Husain schätzt, dass das Projekt mindestens 80 Tote gefordert hat – Suizide, Unfälle, Brandopfer. Tausende Menschen seien „gewaltsam und brutal entwurzelt“ worden. Mariam Husain, Mohammad Azhar Siddique und Asif Ali haben verloren, und mit ihnen Zehntausende andere. Der

Kampf ist vorbei, die *Orange Line* ist da. Ein Fazit fällt schwer, auch deshalb, weil noch niemand weiß, ob die Bahn ein Erfolg werden wird, ob sie die Verkehrsflut einzudämmen vermag und zu besserer Luftqualität in Lahore beiträgt. Einige Erkenntnisse gibt es dennoch. Das Projekt wurde von der Elite geplant und durchgeführt, gegen erheblichen Widerstand. Eine Abstimmung gab es nie, dafür Repression, Drohung und Korruption. „Sie kaufte die Menschen, bestach sie und bedrohte sie dort, wo ihr Geld nichts nützte.“ Ganze Quartiere, in denen Flüchtlinge der Teilung von 1947 wohnten, Muslime aus Indien, seien dem Erdboden gleichgemacht worden.

Und doch zeigt das Beispiel, dass Pakistan keine Diktatur vom Schlage des Vertragspartners China ist. Die Gegner des Projekts gewannen einige Prozesse. Diverse Male stellten Richter fest, dass die Regierung Gesetze verletzt hatte. „Die Justiz zeigte eine gewisse Unabhängigkeit“, räumt sogar Mariam Husain ein. Das lässt hoffen. Widerspruch ist möglich in Pakistan. In China hingegen wären mutige Dissidenten wie Husain oder Siddique längst hinter Gittern oder im Arbeitslager.

Zum Autor



Ulrich Schmid ist seit 1987 Auslandsredakteur bei der Neuen Züricher Zeitung (NZZ), Autor zahlreicher Aufsätze, Bücher sowie zweier Romane.

Texthinweis

Der Erstabdruck erschien am 14. Juli 2020 in der NZZ mit gleichem Titel.

Endnoten

¹ Der Text ist mit Zustimmung des Autors in der Originalversion übernommen, mithin seine Schreibweise, was unter anderem das Gendern angeht – Anm. d. Red.