

tätig sind - ein künstlich aufgeblähter Verwaltungsapparat, der zwar dazu beiträgt die Arbeitslosenzahlen in Grenzen zu halten, den hier Beschäftigten jedoch nur wenig Perspektiven bietet. "Fake jobs for real money", wie es ein Kommentator in einer lokalen Zeitung bezeichnet hat.

Es ist einfach und politisch ergiebig, die Schuld für die eigene schlechte Situation dem jeweils anderen zuzuschreiben. Nur wenige Khasis erkennen - und noch weniger geben öffentlich zu - daß sie in weiten Teilen selbst für die gegenwärtigen gesellschaftlichen Probleme verantwortlich sind. Sie wissen, daß ein großer Teil der Probleme in der administrativen Struktur liegt, die eigentlich dem Schutz ihrer Interessen dienen soll. Diese Struktur hat dazu beigetragen, daß sich in den letzten 25 Jahren eine tribale Elite gebildet hat, der es gelungen ist, eben diese Struktur für ihre eigenen

Zwecke zu mißbrauchen. So ist beispielsweise eine landbesitzende Khasi-Elite entstanden, die sich durch den Erwerb großer Ländereien im ländlichen Raum und den Besitz von Immobilien in der Landeshauptstadt Shillong umfangreiche Renteneinkommen sichert, während ein immer größerer Teil vor allem der ländlichen Bevölkerung seine traditionellen Nutzungsrechte verliert.

Unter dem Vorwand der Wahrung ihrer kulturellen Identität und Schutz vor Überfremdung, halten diese Eliten an überkommenen Strukturen fest, die großen Teilen der Bevölkerung jede Teilnahme am Entwicklungsprozeß verwehren, ihnen selbst jedoch jegliche Annehmlichkeiten der Modernisierung sichern. Das Hauptproblem der Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung kann jedoch langfristig nur dadurch gelöst werden, daß überholte administrative Strukturen aufgegeben werden. Über le-

gislativ Reformen müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, durch die zum einen die derzeitigen leichten und unproduktiven Renteneinkommen für eine kleine Elite unattraktiv und erschwert werden, zum anderen jedoch gleichzeitig ein Gefühl der Sicherheit auch für auswärtige, nicht-tribale Investoren geschaffen wird, damit durch produktive Investitionen Arbeitsplätze geschaffen werden können. Eine solche Öffnung unter dem Deckmantel der Wahrung der kulturellen Identität der Khasis oder anderer tribaler Gruppen weiter hinauszuzögern oder gar zu verhindern und damit bestehende gesellschaftliche Strukturen festzuschreiben, wird nur dazu führen, daß sich die sozialen, kommunalistischen Sturm- und Gewitterwolken im "Reich der Wolken" weiter verdichten.

Interview:

Calcuttas Verkehrsprobleme

"Autofahrer machen die Situation unerträglich"

John Whitelegg (School of Built Environment, John Moores University, Liverpool) im Interview mit Anish Gupta. Das Original erschien in 'Down to Earth' (Delhi, September 1997) und wurde von Jürgen Clemens übersetzt.

Was interessiert Sie am Straßenverkehr in Calcutta?

Ich arbeite schon seit 25 Jahren zu Verkehrsthemen in Europa, Nordamerika und Australien. Vor drei Jahren entschloß ich mich in einer Region mit raschem Bevölkerungs- und Verkehrswachstum zu arbeiten und ich schon immer Interesse an Indien hatte, entschied ich mich für Calcutta.

In welchem Ausmaß ist der Verkehr für die Luftverschmutzung in Calcutta verantwortlich, wie schätzen Sie die allgemeine Verkehrsproblematik ein und an welchem Projekt arbeiten Sie?

Nach meinen Schätzungen zwischen 50 und 80 Prozent, je nach dem wie weit man von den Hauptverkehrsachsen entfernt ist. Aus der Umweltschutzperspektive betrachtet ist die Situation Calcuttas sehr ernst. Das Problem ist ungewöhnlich: Auch wenn die Anzahl der Autos verglichen mit Industrieländern sehr gering ist, so sind diese doch in einem sehr schlechten Zustand.

In Calcutta arbeite ich für die Europäische Union (EU), welche die Umwelt- und Verkehrsbedingungen in Entwicklungsländern verbessern möchte. Hierzu bereite ich ein Projekt vor, dessen Finanzierung die EU und Westbengalen jeweils zur Hälfte übernehmen.

Dieses Pilotprojekt umfaßt eine Straßenbahnlinie und wird so effizient, sauber, attraktiv und verlässlich wie möglich umgesetzt, um eine große Popularität zu erreichen. Anschließend wird deren Nutzung über ein oder zwei Jahre beobachtet, um Erfahrungen und

Argumente für einen weiteren Ausbau des gesamten Straßennetzes zu sammeln.

Gleichzeitig würde ich es begrüßen, wenn ein Stadtteil ausgewählt wird, um dort den Fußgänger- und Fahrradverkehr wieder attraktiv zu gestalten.

Wie schätzen Sie die Auswirkungen von neuen Straßen, Brücken und zusätzlichen Parkplätzen auf den individuellen Autoverkehr ein?

Gemeinhin wird dies als ein Zeichen von Fortschritt gewertet. Sieht man sich jedoch den Verkehr zum Beispiel in Bangkok an, so dauert es dort, trotz des ausgebauten Straßennetzes mit Hochstraßen und Parkanlagen, bis zu drei Stunden, um nur zehn Kilometer weit zu fahren.

Unterschätzen Sie nicht die Bedeutung des individuellen Autoverkehrs in Calcutta?

Ich sehe das differenziert. Der individuelle Autoverkehr wird immer eine gewisse Bedeutung im städtischen Verkehr einnehmen. Dessen Anteil am gesamten Verkehrswachstum muß jedoch in politischen Prozessen verhandelt werden. Gibt es einzig privaten Autoverkehr, wie etwa in Los Angeles oder Bangkok, so leidet letztlich jeder, einschließlich der Autofahrer selbst, darunter. Der öffentliche Verkehr in Calcutta sollte deshalb so attraktiv wie möglich



Die indische Regierung will ein Kreditprogramm für Calcutta finanzieren, das die mit Menschenkraft gezogenen Rikschas aus dem Stadtbild verbannen soll. Wie die 'Times of India' berichtete, soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich eine Fahrrad-Rikscha oder ein motorisiertes Fahrzeug zuzulegen. Die Landesregierung von West-Bengalen hatte bereits vergangenes Jahr ein Verbot der einfachen Rikschas in Calcutta angekündigt.

(Foto: Walter Keller)

werden und sich als Alternative zum Autoverkehr entwickeln.

Wie können denn diejenigen erreicht werden, die weiterhin ein Motorrad oder ein Auto besitzen möchten?

Diese Menschen machen das Leben für sich selbst und für ihre Kinder durch die Abgase sehr unangenehm: Die Autofahrt mit Kindern ist wie ein Aufenthalt in einem geschlossenen Chemiekasten.

Die Stadt versucht mit dieser Autoförderung jedoch ausländische Investoren anzuziehen!

Unternehmer werden niemals in eine solch verschmutzte Stadt wie Calcutta kommen. Sie gehen lieber in das saubere Singapur. Dort gibt es die stärksten Kontrollen des Autoverkehrs, die Autosteuer ist doppelt so hoch wie der Verkaufspreis und selbst das Benzin ist sehr teuer.

Weshalb konzentrieren Sie sich insbesondere auf Straßenbahnen?

Straßenbahnen sind platzsparend, schadstofffrei, und sie bieten eine große Beförderungskapazität. Eine zweigleisige Straßenbahn kann pro Stunde und Fahrtrichtung etwa 5.000 Personen befördern. Zudem sind sie sehr energieeffizient und somit das umweltfreundlichste Verkehrsmittel.

Muß das Straßenbahnsystem in Calcutta denn modernisiert werden?

Nicht sofort, es gibt jedoch einige Gebiete, in denen Verbesserungen erforderlich sind. Die Stromversorgung müßte erneuert, viele Fahrzeuge müssen modernisiert und leiser werden. Der große Vorteil in Calcutta ist jedoch, daß schon ein hervorragendes Liniennetz existiert.

Umweltfreundliche Verkehrsmittel treffen vor allem die Bedürfnisse der Armen. Die Reichen können es sich demgegenüber leisten, verschwenderisch mit den Ressourcen umzugehen. Wie gehen Sie mit diesen Interessenkonflikten um?

Interessanterweise war die Situation in Großbritannien im 19. Jahrhundert vergleichbar, die Städte hatten weder eine Trinkwasserversorgung noch eine Kanalisation. Die Ärmsten lebten unter den widrigsten Umständen. Doch 30 Jahre später gab es solche Anschlüsse in allen Städten und zu jedem Haus, weil sich die Reichen zum Beispiel vor Seuchen fürchteten. Deshalb setzten sie sich für allgemeine Verbesserungen ein, um ihre eigenen Lebensbedingungen zu sichern.

Dies trifft auch auf den Verkehrssektor zu. Die Reichen bevorzugen weiterhin das Auto. Doch wenn erst Bedingungen wie in Bangkok eintreten, erkennen auch sie die Problematik und sehen beispielsweise ihre Kinder an Atemwegerkrankungen leiden. Ich habe in vielen Ländern gerade reiche Menschen erlebt, die sich dafür einsetzten, den Autoverkehr auf den Straßen zu reduzieren.

Was schlagen Sie als erste Schritte zur Verminderung der Luftverschmutzung in Calcutta vor?

Jedes Auto, das schwarze Rauchfahnen ausstößt, müßte mit täglich 1.000 Rupien (50 DM) bestraft werden. Alle Straßenkreuzungen müssen mit funktionierenden Ampelanlagen ausgerüstet werden. Jeder Autofahrer, der eine rote Ampel überquert, müßte ebenfalls eine Strafe von 1.000 Rupien bezahlen. Alle Autos, die nur mit einer Person in die Stadt hineinfahren, müßten eine Mautgebühr von 50 Rupien bezahlen, während diejenigen mit vier Personen nichts bezahlen bräuchten. Mit diesen Einnahmen kann der Ausbau des Straßenbahn- und U-Bahnsystems ausgebaut werden, ohne daß die Regierung selbst Steuergelder dafür bereitstellen müßte.