

von  
Linda Wallbott

Die Autorin ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Politikwissenschaft der TU Darmstadt und Gastforscherin an der Vietnam Academy of Social Sciences.

## Zwischen Anspruch und Wirklichkeit Vietnams steiniger Weg zu einer grünen Transformation

Ein erschöpfter Mitarbeiter des Ministerial-Verwaltungsstabs sitzt vor uns. Es ist Oktober 2016, wir sind zu Besuch beim vietnamesischen Ministerium für Umwelt und natürliche Ressourcen in der Hauptstadt Hanoi. Die Klimakonferenz der Vereinten Nationen (COP22, Marrakesch), bei der die Umsetzung des multilateralen Klimaschutzabkommens von Paris beraten werden soll, steht vor der Tür und die Koordination zwischen den verschiedenen Abteilungen und Ministerien ist langwierig. Einige Tage später, kurz vor Beginn des internationalen Treffens, wird Vietnam das Abkommen unterzeichnen und die Reduktion seiner Treibhausgase um acht Prozent (bis zu 25 Prozent) bis zum Jahr 2030 ankündigen. Die Umsetzung dieses Ziels wird allerdings durch Wechselwirkungen zwischen ökologischen, ökonomischen und sozialen Faktoren beeinflusst.

Vietnam ist einer der neuen Tigerstaaten in Südostasien mit einer wachsenden Bevölkerung von gegenwärtig insgesamt ca. 92 Millionen Menschen, von denen ca. 70 Prozent jünger als 30 Jahre sind und die über 64 Provinzen verstreut leben. Das Land erfährt seit einigen Jahren einen rapiden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandel, der nicht zuletzt durch die marktwirtschaftlichen Reformen im Jahr 1986 initiiert wurde. Gleichzeitig kann Vietnam nach wie vor als sozialistisch und autokratisch regiert bezeichnet werden (entscheidender politischer Akteur ist immer noch die Kommunistische Partei) – ein Merkmal, das in einem interessanten Spannungsverhältnis zur wirtschaftlichen Öffnung und dem Erstarken nicht-staatlicher Akteure steht. Nach Einschätzung der Weltbank hat sich die ökonomische Armut im

Land zwischen 1990 und 2014 von 80 Prozent auf 15 Prozent verringert und das Pro-Kopf-Einkommen seit 1985 (US-Dollar 240) knapp verzehnfacht. Mit dieser ökonomischen Wachstumsrate, mehr als 5 Prozent im Jahr 2014, und der angestrebten weiteren Expansion geht ein entsprechend hoher Energiebedarf einher. Gleichzeitig sieht sich Vietnam einer starken Vulnerabilität für die Folgen des Klimawandels ausgesetzt, also zum Beispiel dem Anstieg des Meeresspiegels, Versalzung, Zunahme tropischer Stürme, Dürren und Starkregen. Die besondere Anfälligkeit ergibt sich nicht zuletzt durch die Küstenlänge von mehr als 3400km und den strukturellen Faktor, dass fast die Hälfte der arbeitenden Bevölkerung in der Landwirtschaft tätig ist. Insbesondere Reis, Kaffee und Meeresfrüchte sind wichtige Exportgüter für Vietnam. Es besteht prinzipiell somit ein großes Eigeninteresse, zur Bekämpfung des weltweiten Klimawandels beizutragen, indem die eigenen nationalen Emissionen möglichst gering gehalten werden.

Als formale Folge wurden über die vergangenen Jahre eine Vielzahl von ambitionierten *Policies* formuliert; teils als Sektor-Entscheidungen, zum Beispiel im Bereich Erneuerbare Energien (Decision No.1855/QĐ-TT; Decision No.110/2007/QĐ-TTg; Decision No. 1855/2007; Decision No. 2068/2015/QĐ-TTg), teils aber auch als Rahmenregulierung, wie beispielsweise die *National Climate Change Strategy* und die *Green Growth Strategy* (und des assoziierten Aktionsplans).

Bis dato ist allerdings die Umsetzung dieses formalen Wandels nicht sehr weit gediehen. Der *Internationalen Energiebehörde* zufolge bezieht Vietnam nach wie vor beinahe 70 Prozent seiner primären Energie aus nicht-erneuerbaren Ressourcen wie Kohle und Öl – zunehmend aber auch aus Gas. Großes Potenzial bestünde hingegen sowohl bei Windenergie wie auch bei Energie aus Staudammprojekten. Vorbereitende industriepolitische Maßnahmen werden hier denn auch getroffen. So sind Investoren für Erneuerbare Energie-Projekte bis zu einem gewissen Maße von Steuern und Landnutzungsgebühren befreit (privater Landbesitz ist in Vietnam (noch) nicht erlaubt). Insbesondere große Infrastrukturprojekte, wie beispielsweise die Konstruktion von Staudämmen, gehen jedoch, dies ist beispielsweise bekannt aus Forschungen zu Projekten in Regionen wie Kambodscha und Malaysia, mit negativen Externalitäten für die lokale Bevölkerung und auch Entwaldung einher. Dies ist somit im Hinblick auf die Legitimität von Energiepolitik wie auch hinsichtlich der nationalen CO<sub>2</sub>-Statistik nicht unbedingt

Umweltfreundlichere Motorräder überwiegen noch  
© Linda Wallbott



wünschenswert. Vor diesem Hintergrund scheint es demnach angeraten, Energiepolitik ganzheitlich zu gestalten und nicht nur in eine tatsächlich ›nachhaltige‹ Form der Bereitstellung von Energie zu investieren, sondern auch deren Einspeisetarife attraktiv zu gestalten und Nutzung generell effizienter zu machen – was wiederum Investitionen in das Stromnetz und entsprechende Sanierungen zur Erhöhung der Kapazität und der Modernisierung der Übertragungsnetze voraussetzt.

Darüber hinaus stellt sich außerdem die wichtige Frage, welche Sektoren national ›grün‹ weiterentwickelt werden sollen. Zentrale Bedeutung kommt hier, neben dem bereits erwähnten Bereich der Landwirtschaft, dem vietnamesischen Transportsektor zu, der nicht nur für die alltägliche Lebenswelt und Flexibilität der Vietnamesen selbst, sondern natürlich auch für die verarbeitende Industrie und den Tourismus relevant ist. So wird beispielsweise angenommen, dass in Ho-Chi-Minh-Stadt – bei einer Einwohnerzahl von mehr als 7 Millionen Menschen – täglich ca. 8.000 Motorräder und Mopeds sowie beinahe 1.000 Autos zu den bereits fahrenden rund 8 Millionen Bikes und 1 Million PKW hinzukommen. Der Individualverkehr beruht also immer noch stark auf motorisierten Zweirädern, die das Stadtbild prägen und angesichts der Dichte des Verkehrs nicht nur mobiler sind sondern auch wesentlich preisgünstiger als PKW, die wiederum mit einer hohen Importsteuer belegt werden (wobei Einfuhrzölle innerhalb der ASEAN Freihandelszone sinken).

Gleichwohl boomt der vietnamesische Automarkt und die vietnamesische Regierung unterstützt die Initiative des Konglomerats *Vingroup*, eine nationale Automobilproduktion aufzubauen (bereits jetzt lassen viele Unternehmen in Vietnam endfertigen). Dies stünde jedoch wiederum in einem deutlichen Spannungsfeld zu den ausgeschriebenen Klimazielen, wenngleich *Vingroup* sowohl Verbrennungswie auch Elektromotoren produzieren möchte. Insgesamt wäre also ein Umsteuern in Richtung eines nachhaltigen und auszubauenden öffentlichen Verkehrssystems wünschenswert (so wurde in Ho-Chi-Minh-Stadt jüngst auch mit dem Bau einer Metro-Linie, unterirdisch und in Hochlage, begonnen). Der Ausbau einer nachhaltigen Infrastruktur, basierend auf der Zuteilung entsprechender finanzieller Mittel und auf Verständigungsprozessen mit lokalen politischen Akteuren, ist also auch hier wieder ein entscheidender Faktor. Hierdurch könnten einerseits die nationalen Klimaziele eher erreicht und andererseits die Luftqualität verbessert werden, was auch positive indirekte Folgen mit sich bringen würde wie beispielsweise die Abmilderung gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch Atemwegserkrankungen.

Gleichzeitig steht die Regierung vor der Herausforderung, die sozialen Effekte der raschen ökonomischen und ökologischen Veränderungen abzufu-



Wo kommt der Strom her?  
© Linda Wallbott

den bzw. so zu gestalten, dass es in der sehr jungen, ethnisch diversen und momentan vor allem noch im ländlichen Raum lebenden Bevölkerung nicht zu Verwerfungen kommt. Denn auch soziale Aspekte, in Städten beispielsweise das Streben nach einem bestimmten ›westlichen‹ Lebensstil inklusive eigenem PKW als Statussymbol, beeinflussen die Möglichkeiten eines ›grünen‹ Wandels. In diesem Sinne steht die vietnamesische Regierung also vor der sehr vielschichtigen Herausforderung, eine substanzielle Transformation, die sich über verschiedene Sektoren und Sphären der Nachhaltigkeit erstreckt, und somit auch langfristige Prozesse wie die Anpassung der Infrastruktur und des Bildungsangebots umfasst, voran zu treiben.

Abschließend ist somit festzuhalten, dass Vietnam sich mit Blick auf die Formulierung politischer Ziele sicherlich auf dem richtigen Weg befindet; hinsichtlich der Umsetzung und einer partizipativen wie transparenten Gestaltung politischer Ziele wird es gleichwohl spannend sein zu beobachten, wie sich bereits bestehende Ansätze und Potenziale weiterentwickeln, und wie sich die neuesten globalen *Policy Trends* (wie zum Beispiel *climate-smart agriculture* oder elektrische Mobilität) im konkreten Kontext in welcher Art und Weise entfalten werden. ■

Anmerkung: Dieser Beitrag entstand im Rahmen des von der VW Stiftung (in Kollaboration mit dem Riksbankens Jubileumsfond und wellcome trust) geförderten Forschungsprojekts *Green Transformations in the Global South: opening the blackbox of a pro-active state and the management of sustainability trade-offs in Costa Rica and Vietnam* ([www.greets-project.org](http://www.greets-project.org)).