

Bereits vor der Wahl von 2001 wurde die TRT wegen ihrer Methode des Parteiwachstums als »phak dut« bezeichnet, als Partei, die von ihren Konkurrenten Parlamentarier »absaugt.« Vier Jahre später ist dieses Thema wieder aktuell. Die *Bangkok Post* druckte eine Karikatur, die zeigt, wie Thaksin auf einem riesigen Staubsauger mit dem Logo der TRT sitzt und den Saugkraftregulierer aufdreht. Ein Parlamentarier ist bereits halb im Saugrüssel verschwunden, während drei weitere im Saugstrom auf dem Weg sind, ihm zu folgen. Diesen Weg hatten kurz zuvor zwei Fraktionen der Chart Thai Partei genommen, die damit zu einer Winzlingspartei reduziert wurde. Die Chart Pattana Partei ist im Begriff, sich mit der TRT zu vereinigen, einen Schritt, den die New Aspiration Partei unmittelbar nach der letzten Wahl vollzogen hatte. Damit beobachten wir eine radikale Monopolisierung des Parteiensystems in Thailand durch die Thai Rak Thai Partei des Premierministers.

Diese Strategie ergänzt Thaksins erfolgreiche Versuche, die Massenmedien, die Zivilgesellschaft, die kritischen Akademiker, die in der Verfassung vorgesehenen unabhängigen Kontrollinstitutionen, die Polizei, das Militär und die Bürokratie zu neutralisieren oder unter seine Kontrolle zu bringen. All dies dient dem erklärten Ziel, eine »stille« politische Landschaft zu schaffen, eine politische Ordnung mit so wenig Politik und politischer Konkurrenz wie möglich. Nur das »nationale Interesse« und die Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen seien wichtig, und worum es dabei gehe, wisse der »CEO« Premierminister der »Thailand AG« eben halt am besten. Jedenfalls sehr viel besser, als die korrupten ländlichen Politiker, die entwicklungsfeindlichen und auslandsfinanzierten Nicht-Regierungsorganisationen, die weltfremden oder auch schlicht böswilligen Universitätslehrer mit ihrem veralteten Wissen oder die einflusslosen und bürokratiegläubigen Mitglieder der Demokratischen Partei.

Immerhin wird es ja spätestens im Februar 2005 die in der Verfassung vorgeschriebenen Parlamentswahlen zur demokratischen Bestimmung von Parlament und Regierung geben, und der Wille der Wähler ist unantastbar — die Wähler wissen schließlich, was sie wollen, und sie haben immer Recht. Wenn also die Wähler Thaksin wollen, wer hätte ein legitimes Recht, sie dafür zu kritisieren? So hat die Demokratie in Thailand doch gewonnen, oder jedenfalls die Thailänder. 

Literatur

- 1) Michael H. Nelson: »Thaksin Shinawatra: Thailands verhinderter Retter?« Südostasien aktuell, Juli 2001; »Thailand's House Elections of 6 Jan. 2001: Thaksin's Landslide Victory and Subsequent Narrow Escape« In Thailand's New Politics: KPI Yearbook 2001. Nonthaburi and Bangkok: King Prajadhipok's Institute and White Lotus Press, 2002.
- 2) Für Details über die PAO Wahlen siehe M. Nelson, »Die ersten Direktwahlen der PAO Verwaltungschefs in Thailand: Organisation, politische Strukturen und nationale Implikationen,« in Südostasien aktuell, Juli 2004.

Die Lösung des Verkehrsinfarktes

Bangkoks neue U-Bahn

Bangkok ist seinem Ziel, seinen Ruf als Stadt mit dem schlimmsten Verkehrschaos und den meistverstopften Straßen der Welt zu verlieren, ein großes Stück näher gekommen. Die lange erwartete und von vielen Pendlern herbeigesehnte U-Bahn wurde — nach siebenjähriger Bauzeit und mit einjähriger Verspätung — am 3. Juli 2004 von König Bhumibol Adulyadej offiziell eröffnet.

Schon Stunden vor der Eröffnung harrten tausende Schaulustige vor den Eingängen der 18 U-Bahnstationen aus, um die erste Fahrt auf der 20 Kilometer langen Neubaustrecke zum Sonderpreis von zehn Baht (20 Euro) miterleben zu können. Millionen Thais verfolgten die Eröffnungszeremonie »live« im Fernsehen.

Permanente »Rushhour«

In der Tat war die Eröffnung der »Metro« ein großer Tag für Bangkok. Mit jährlich über 500.000 Pkw-Neuzulassungen allein in der Hauptstadtregion ist der Verkehr in der

thailändischen Metropole — trotz des Baus eines weitverzweigten Systems von Stadtautobahnen — schon vor Jahren zusammengebrochen. Eine »permanent rush hour«, die nur in den Nachtstunden von zwei bis fünf Uhr zeitweilig unterbrochen wird, ist in Bangkok seit Jahren die Regel. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Individualverkehr und Bussen im Stadt-

von Martin Friese

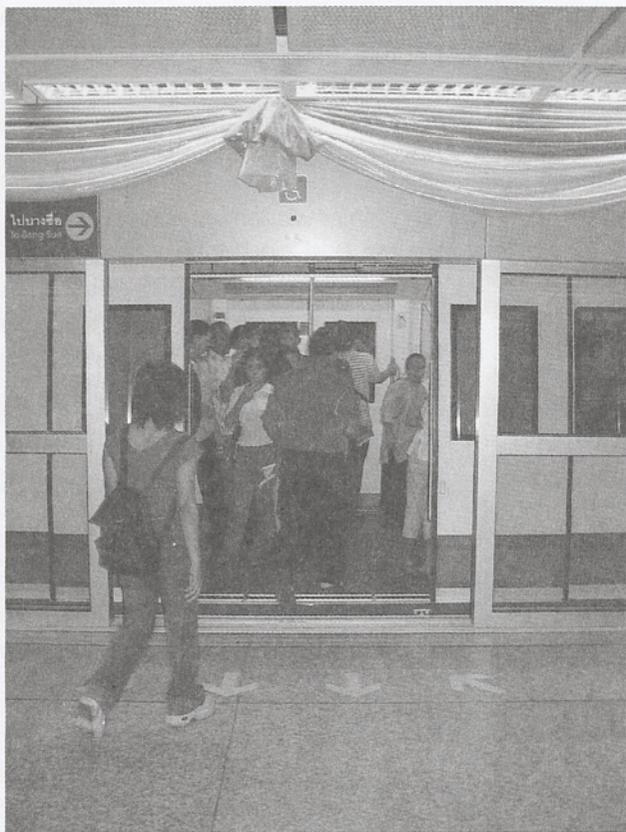


Foto: M. Friese

Die neue Metro von Bangkok

zentrum und auf den wichtigen Ausfallstrassen beträgt heute nur noch fünf bis sechs Kilometer pro Stunde — mit weiter fallender Tendenz. Millionen frustrierter Pendler sind auf dem Weg zur Arbeit auf eine Flotte klapprieger, meist völlig überfüllter und nur teilweise klimatisierter Stadtbusse angewiesen, die sich zu Tausenden durch die oft viel zu engen Strassen quälen.

Auch auf Investoren und Touristen wirken Verkehrschaos und die durch diese induzierte Luftverschmutzung zunehmend abschreckend. Bangkok wird zwar von 85 Prozent der Thailand-Touristen besucht, aber meist schon nach wenigen Tagen — oft fluchtartig — wieder verlassen.

Die 2,5 Milliarden US-Dollar teure, vom Siemens-Konzern gelieferte und von den nördlichen Vororten zum Bahnhof Hua Lamphong verlaufende sogenannte »Chaloem Ratchamongthon« oder »Blue Line«, die an drei Stationen Umsteigemöglichkeiten zum bereits 1999 eröffneten »Skytrain« bietet, wird so zumindest den innerstädtischen Verkehr revolutionie-

Der Autor ist Doktorand am Lehrstuhl für Politische Geographie der Uni Münster. Er befasst sich mit »Tourismus, Ressourcennutzung und nachhaltige Entwicklung in der Peripherie Südostasiens«.

ren. Begeisterte Nutzer schwärmen auf den Leserbriefseiten der großen Tageszeitungen von der täglichen Zeitersparnis auf dem Weg zur Arbeit und berichten begeistert von »Rennen« mit Kollegen, die weiterhin mit Bussen oder dem eigenen Auto zur Arbeitsstelle fahren und regelmäßig im Stau stecken bleiben.

Bis zu einem wirklich effektiven öffentlichen Nahverkehrssystem in Bangkok ist es jedoch — auch mit U-Bahn — noch ein weiter Weg. Nach einer Anfang Juli veröffentlichten Studie der »Joint Graduate School of Energy and Environment (JGSEE)

der University of Technology in Thonburi wird sich die Zahl der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel durch die neueröffnete U-Bahnlinie nur um ein bis fünf Prozent erhöhen. Aufgrund der bisher weitgehend fehlenden Anbindung der Vororte an »Skytrain« oder U-Bahn wird der Grossteil der Pendler zunächst weiter auf die Nutzung des eigenen Autos oder öffentlicher Busse angewiesen bleiben. Zudem sind auch die Fahrpreise der »Metro« für den durchschnittlichen Thailänder bei weitem zu hoch. Diese werden nach dem Ende der »Einführungsphase« im Sommer 2005 je nach Strecke zwischen 14 und 36 Baht (0,28 bis 72 Cent) betragen — im Vergleich zu vier Baht (acht Cent) für einen gewöhnlichen Stadtbus.

Der lange Weg zum effektiven Verkehrssystem

Die neueröffnete U-Bahnlinie ist jedoch nur der erste Schritt auf dem Weg zu einem wirklich effektiven Massentransportsystem für Bangkok, mit dem die thailändische Regierung versucht, die massiven Verkehrsprobleme der Hauptstadtregion in den Griff zu bekommen. Am 23. März 2004 bewilligte das Kabinett unter Premierminister Thaksin Shinawatra

446, 677 Mrd. Baht (ca. 9,15 Mrd. Euro) für den weiteren Ausbau des öffentlichen Schienennahverkehrs in Bangkok. Mit diesem Geld soll bis 2010 das U-Bahnnetz um zwei Linien auf insgesamt 91 Kilometer erweitert werden. Mittelfristigen Planungen der »Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA)« zufolge soll das Schienenverkehrsnetz Bangkoks in Zukunft sogar eine Gesamtlänge von insgesamt 291 Kilometer erreichen — inklusive einer zeitsparenden Schnellbahnlinie zum neuen internationalen Flughafen Suvarnabhumi.

Zur Lösung des »Preisproblems« ist die MRTA in Verhandlungen mit den Betreiberkonsortien von »Metro« und »Skytrain« getreten, um beide Systeme in ein integriertes, auch Stadtbusse und Flussfähren umfassendes, staatlich subventioniertes und dadurch auch für den thailändischen Normalbürger bezahlbares Transportsystem umzuwandeln. Gleichzeitig prüft die Regierung Möglichkeiten für einen Rückkauf der Betreiberkonzessionen von »Skytrain« und U-Bahn. Zumindest der Betreiber der Metro, mehrheitlich Eigentum der Baufirma »Ch. Karnchang«, hat bereits sein Interesse an einem Verkauf seiner Betriebskonzessionen bekundet.

Bis Bangkok über ein effektives Nahverkehrsnetz verfügt, werden sicherlich noch einige Jahre vergehen. Aber der thailändische Staat »arbeitet daran«, und es besteht Grund zu Optimismus, dass die vorliegenden Ausbaupläne umgesetzt werden und sich Investitionsruinen wie die nie fertiggestellte Hochbahnverbindung zum Don Muang Flughafen nicht wiederholen. Bis dies geschehen ist, werden »Skytrain« und U-Bahn vor allem zwei Aufgaben zu erfüllen haben: Sie werden Touristen, Geschäftsleute und zahlungskräftige Thais vor den Staus in der Innenstadt bewahren und zudem Symbolcharakter für die rasante wirtschaftliche Entwicklung Thailands sowie den thailändischen Nationalstolz haben. Oder in den Worten eines am Eröffnungstag der »Blue Line« in der Schlange vor dem Fahrkartenverkaufsschalter wartenden Bewohners Bangkoks ausgedrückt: »In ten years, Bangkok will be as modern as Singapore!«