

Die Vision einer sauberen und blühenden Stadt

Dynamik und Ergebnisse von Stadtentwicklung in Indonesien: Das Beispiel Bandung

von Ir. HanKing Ishar

Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts, zur Zeit der niederländischen Kolonialzeit gewann die Stadtentwicklung in Indonesien an Bedeutung. Damals, zwischen 1905 und 1906, erhielten viele Städte den Status von »Gemeente« — Gemeinden. Diese Städte waren eigentlich europäische Enklaven, die gegründet wurden, um die ansässigen Kolonialherren in der Region bzw. im weitläufigen Inland zu unterstützen.

In den 30er Jahren schritt die Entwicklung von Groß- und Kleinstädten in Niederländisch Indien zügig voran. Diese Städte wurden im allgemeinen von vier unterschiedlichen Gruppen bewohnt: Erstens die Nicht-Einheimischen oder Niederländer, eine kleine, ambitionierte Minderheit, die über finanziellen Reichtum verfügte. Zweitens die Einheimischen, also Indonesier, die tief mit ihren Traditionen verwurzelt waren. Sie stellten die Mehrheit dar, waren aber ökonomisch schwach entwickelt. Drittens die Chinesen, deren ethnischer Charakter und Stärke vor allem auf Fleiß und Geschäftssinn beruhte. Viertens solche Holländer, die sich vollkommen assimiliert hatten.

Städte, die von diesen vier Gruppen bewohnt wurden, waren nicht nur Orte des friedlichen Zusammenlebens, sondern oft Orte von schweren Auseinandersetzungen. Manchmal kämpften die Bewohner für den Erhalt von Grundstücken für ihre Familien oder verteidigten ihr Eigentum, ihre Geschäfte, Organisationen usw. Schrittweise schuf die niederländische Regierung Verordnungen, um diese Schwierigkeiten zu überwinden. Häuser wurden anfangs nur für Kolonialbeamte gebaut, später wurde der Wohnungsbau um den Bau von öffentlichen Gebäuden erweitert. Es gab auch Programme zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den Dörfern zum Schutz von Gesundheit und Hygiene.

Moderne Stadtplanung

Seit Anfang des 20. Jahrhunderts wurden in Indonesien Städte nach »modernen Prinzipien« gegründet. Der Architekt Thomas Karsten spielte gegen Ende der niederländischen Kolonialregierung eine große und wichtige Rolle in der indonesischen Stadtentwicklung. Er plante Bauten, die den Charakter der jeweiligen Umgebung betonten, entwarf Stadtverordnungen und schlug außerdem eine Gliederung der Städte nach sozial-ökonomischen Gesichtspunkten anstelle einer Aufteilung nach ethnischen Zonen vor.

Viele Leute waren 1945 der Meinung, dass Indonesien für die Unabhängigkeit und eine eigenständige Regierung noch nicht reif war. Als die Holländer Indonesien verließen, war auch die Stadtplanung durch Einheimische noch nicht weit entwickelt, und die Situation in den indonesischen Städten wurde immer chaotischer.

Zu Zeiten Sukarnos entstanden viele Elite-Gebäude wie Kebayoran Baru oder Satellitenstädte am Rande Jakartas. Diese Zeit wird als *Orde Lama* — *Alte Ordnung* bezeichnet, eine Zeit, in der die Beziehungen Indonesiens zur westlichen Welt zerrüttet waren. Sogar Sukarno selbst rief: »Amerika, gehe mit dei-

ner Hilfe zur Hölle.« Weil es keine Hilfe aus den westlichen Ländern gab, verfolgte Sukarno das Prinzip des »auf eigenen Füßen stehen« und begann nach den kommunistischen Ostblockstaaten zu schießen. Mit der Unterstützung Russlands errichtete Indonesien den Sportkomplex Senayan für die Asienspiele. Danach wurden die Semanggi Brücke und die Jakarta Stadtautobahn gebaut sowie das Nationalmonument und das Sarinah Kaufhaus als leuchtende Prestigeobjekte errichtet. Viele Menschen haben sich damals gefragt, wieso ein Nationalmonument gebaut wurde, obwohl die wirtschaftliche Lage derartig prekär war. Warum man denn keine Fabriken baue? Man sagt, dass Sukarno dem Volk damit Stolz und Ehre gebracht habe, sozusagen als Kompensation für die Armut. Man sagt, das Monument sei wie eine Hose für einen Bettler, der ansonsten keine Kleider besitze. Um das Monument zu errichten, musste ein riesiger Platz im Zentrum der Stadt frei geräumt werden. Ausländer waren erstaunt darüber, in welcher relativ kurzen Zeit der Freiraum geschaffen wurde. Solch ein Projekt könne in der Tat nur von einem besonders einflussreichen Menschen durchgeführt werden.

Der Autor ist Architekt und hat bereits einige Bücher über Architektur veröffentlicht.

1965 bis 1990: Orde Baru — Neue Ordnung

Mit Beginn der Neuen Ordnung wurde immer weniger nach tropisch-kolonialer Architektur gebaut, man richtete sich mehr nach ausländischen Architekturmodellen. Die Entwicklung fand zu allererst in Jakarta und dann in anderen Großstädten statt. Es wurden fortwährend Wolkenkratzer hochgezogen. Mit dem Prozess der Urbanisierung, der schnell voranging und in fast allen Gegenden Indonesiens stattfand, verschlechterte sich jedoch die Wohnqualität. Die Tageszeitung Kompas bezeichnete das Problem der Urbanisierung in Indonesien als eine Art Krebsgeschwür, das in fast jeder Stadt ähnlich sei. Febi Harta, Korrespondent bei Kompas, der vier javanische Städte als Beispiel untersuchte, stellte fest, dass in Bandung, Cirebon, Surabaya und Solo die charakteristischen Merkmale dieser geschichtsträchtigen Städte langsam verschwinden. Unsere Städte erscheinen fast uniform, und überall sind Werbeplakate wahllos aufgestellt, die die Gegend verschandeln. Meterhohe Protzbauten bahnen sich

ihren Weg zwischen den kleinen, schmutzigen Wohngebäuden. Der Verkehr ist überlastet. Das wilde Wachstum der Städte lässt sich nicht kontrollieren. Die penetranten kommerziellen Aktivitäten verbreiten sich in jedem Winkel der Stadt wie ein bösartiges Krebsgeschwür. Das Bild der indonesischen Städte lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: Eine Mischung aus moderner Stadt und traditionellen Dörfern. Die Bürgersteige werden als Autoparkplätze benutzt. Die festen Wohnhäuser, an deren Rückseite Wäsche zum Trocknen aufgehängt wird, stehen ungeordnet zwischen den in Reihe und Glied stehenden Wolkenkratzern. Supermärkte drängen sich zwischen die Stände der Straßenhändler.

Der Zeitschrift Mutiara vom September 1992 zufolge zeigen die modernen Superblocks in Indonesien nur die wirtschaftliche Seite, die ökologische hingegen werde vernachlässigt. Der erste Superblock, der in Indonesien entworfen wurde, war der Segitiga Senen. Später folgten der Superblock Ratu Plaza, das Sudirman Geschäftszentrum, das Kuningan Area Development Project, Mulia Mall, der Senayan Platz und Citraland. Experten fürchten, dass mit

dem Wachstum der Superblocks auch das Verkehrschaos und die Staus zunehmen, die Inflation und das Finanzrisiko steigen und bald alle Grünflächen verbraucht sein werden. Obwohl die Stadtentwicklung nach dem Muster der Superblocks eine Alternative darstellt, weil die Verfügbarkeit von Bauland mehr und mehr begrenzt ist und die Mobilität der Stadtbevölkerung hoch ist, ist die Sorge der Experten dennoch nicht ohne Grundlage. Die Grünfläche im

heutigen DKI (Distrikt Ibu Kota-Hauptstadtdistrikt) beträgt 24.244 Hektar, obwohl der allgemeinen Stadtplanung zufolge ca. 30.139 ha für zwölf Mio. Menschen oder 47 % des Landes außerhalb des Hauptstadtdistrikts als Lebensraum benötigt werden.

Innerhalb der Stadtentwicklung in Indonesien gibt es viele Hindernisse. An erster Stelle steht die unzureichende Infrastruktur, die die städtische Produktivität hemmt. Strom- und Wasserversorgung, Telekommunikationsmöglichkeiten, Verkehrsstaus, Müllentsorgung, all dies ist noch nicht optimal geregelt. Zweitens die mangelnde Koordinationsfähigkeit, die übertriebene Bürokratie und der mühselige Prozess der Genehmigungen. Drittens die Schwäche der städtischen Institutionen sowohl im Bereich der Finanzierung als auch im Bereich der technischen Möglichkeiten. Viertens das Problem der Dienstleistung und der Finanzierung der Stadtentwicklung. Dies sind Probleme, die schon seit Jahren bestehen und für die noch immer keine adäquaten Lösungen gefunden worden sind, die eine gezielte und kontrollierte Stadtentwicklung gewährleisten.

Bebauungsplanung

Seit 1980 ist fast kein Bauprojekt in Jakarta mittels eines optimalen Bebauungsplanes durchgeführt worden. Das Hotel Indonesia, das noch während der *Alten Ordnung* gebaut wurde, ist beispielsweise nur mit Autos erreichbar. Wenn Fußgänger dorthin gelangen wollen, begeben sie sich in Gefahr, mit einem Fahrzeug zu kollidieren, weil es keine Bürgersteige gibt. Zum Gebäude Nyi Ageng Serang, einer Begegnungsstätte im Komplex Kuningan, gelangt man hingegen nicht mit dem Auto, weil ein Park vor dem Gebäude liegt, der nur über unbedachte Bürgersteige durchquert werden kann, so dass die Gäste und Gastgeber bei Regen völlig durchnässt werden. Um zum Komplex des Senen Marktes zu gelangen, sind die Fußgänger gezwungen, in den Straßengraben oder in die Gosse zu treten, um nicht von den Autos überfahren zu werden, die zweiseitig in beide Richtungen fahren. So balancieren sie zwischen Fahrbahn und Begrenzungszaunen bis sie endlich den Komplex erreichen.



aus: TEMPO v. 25.6.1994, S. 70

Moderne Reklame für moderne Filme

Effizienz

Ein weiteres Problem ist die wenig effiziente Nutzung von Material und Energien beim Bau von Wolkenkratzern. Während in Singapur und anderen asiatischen Staaten für den Bau von Hochhäusern durchschnittlich nur 50 Watt pro Quadratmeter benötigt werden, verbraucht man beim privaten Wohnungsbau in Indonesien durchschnittlich 100 Watt, beim Bau von Regierungsgebäuden um die 60 Watt pro Quadratmeter. Diese Verschwendung kommt daher, weil die Plattformen so hoch angelegt und die Lampen in zu weiter Entfernung installiert sind, dass das Licht zur Beleuchtung der Arbeitsplätze nicht ausreicht und deshalb die Kilowattzahl erhöht werden muss.

Bandung — Stadtgeschichte

Bandung liegt auf einem Plateau in der Gegend von Priangan in Westjava. Diese Hochebene ist von Bergen umgeben. Vor Tausenden von Jahren war diese Hochebe-

ne ein See, der nach einem gewaltigen Vulkanausbruch entstanden ist. Diese Gegend wird auch Parahyangan genannt, denn der Legende nach ist es das Tal der Götter, vermutlich weil das Panorama so herrlich ist, das Land besonders fruchtbar und das Klima angenehm kühl. Das Stadtzentrum Bandungs liegt heute nördlich des obenerwähnten Sees.

Ende des 15. Jahrhunderts war Priangan in viele kleine Königreiche unterteilt, die unter der Oberherrschaft des hinduistischen Königreichs Pajajaran standen. Zu Beginn des 17. Jahrhunderts geriet die Macht der Regentschaft Bandung unter islamische Herrschaft, unter die Herrschaft des Reiches Mataram von Sultan Agung. Er befahl dem Regenten von Bandung, die VOC in Batavia im Jahre 1629 anzugreifen. Die Attacke misslang jedoch. Daher richtete sich die Aufmerksamkeit der Niederländer auf die entlegene Hochebene Bandungs. Nach Verhandlungen mit dem Sultan von Mataram, gelang es den Niederländern Schritt für Schritt die gesamte Gegend Priangans zu unterwerfen. Später, gegen Anfang des 18. Jahrhunderts brachten den

Niederländern der Anbau von Kaffee und andere Anpflanzungen große Profite ein.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts ließ Generalgouverneur Daendels den Großen Postweg, der ganz Java durchzog, bauen, was zur Gründung weiterer Städte führte. Der Postweg ging zwölf Kilometer nördlich an Bandung vorbei.

Bevor das niederländische Kolonialheer am Zenit seiner Macht angekommen war, hatten sie im geheimen bereits das Plateau Bandungs zum militärischen Hauptquartier gewählt. Man kann sagen,

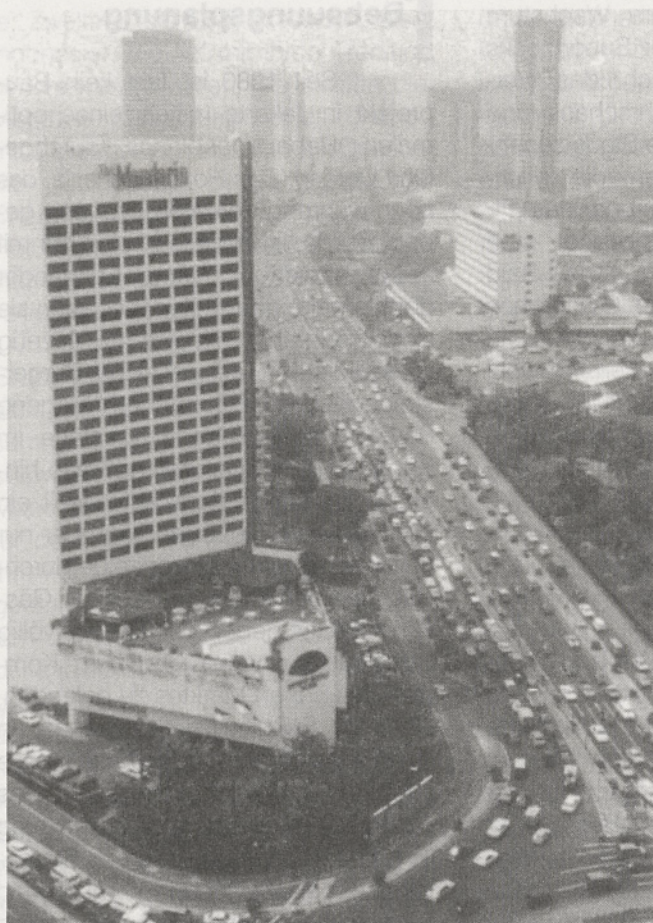
dass die Bandungregion zum Pentagon Niederländisch-Indiens gemacht wurde. 1898 wurden erstmals Munitions- und Waffenfabriken von Surabaya und Ngawi nach Bandung verlegt. 1916 zog die Kriegsabteilung von Weltevreden in Gambir nach Bandung, dem militärischen Brückenkopf im Norden Niederländisch-Indiens.

Bandung selbst wurde am 1. April 1906 offiziell zur Stadt ernannt. Nebenbei bemerkt machte Herr H.F. Tillema 1913 den Vorschlag, Bandung zur Hauptstadt Niederländisch-Indiens zu machen. Als Hauptstadtbewerber wurde die Stadtentwicklung in Bandung besonders vorangetrieben. Hunderte von Gebäuden verschiedenster Architekturstile wurden von niederländischen Architekten gebaut, die sich auch heute noch großer Bekanntheit in Bandung erfreuen. Es gibt Häuser im romanisch-gotischen, im Indischen-Empire-, Bauhaus-, und Art Deco-Stil sowie traditionell indonesische Bauweisen.

Bandung — Gestern und Heute

Bandung war anfangs nur ein kleines, einsames Dorf in den Bergen, bevor es sich zu einer prächtigen, pulsierenden Stadt entwickelte. Daher wollten viele Europäer, insbesondere Rentner, Regierungsbeamte, Militärs, Unternehmer und Pflanzler in Bandung leben. Im Vergleich zu anderen Städten im indonesischen Archipel war die Anzahl der in Bandung ansässigen Europäer am höchsten.

Bandung wurde zur europäischen Kolonie, zur europäischen Enklave, einem exklusiven Wohnort für Leute aus dem Westen. Der niederländische Architekt H.P. Berlage kommentierte die vielen Gebäude westlichen Stils folgendermaßen: »Hier in Bandung fühle ich mich wie in einer niederländischen Stadt.« In der Tat wurde Bandung damals als das »Tropische Holland« bezeichnet. Zwischen 1915 und 1935 erfuhr Bandung eine rasante Entwicklung. Dies verdankte die Stadt privaten Gruppen, vor allem den Pflanzern aus Tatar Priangan. Das goldene Zeitalter Bandungs war zwischen den beiden Weltkriegen, als Bandung als das »Paris von Java« galt.



aus: II No. 32, Sep. 1992, S. 22

Wo das Leben pulsiert ... Jakartas Jalan Sudirman

Die heutige Situation

Nach der Erklärung der Unabhängigkeit lebten zwischen 1945 und 1957 noch immer viele Holländer in Indonesien und besetzten wichtige Positionen. 1957 kam es jedoch zur Vertreibung der Niederländer. In jenem Jahr kehrten viele holländische Techniker in die Niederlande zurück und hinterließen ihre Arbeit in Bandung. Übrig blieben nur wenige einheimische Fachleute. Zu jener Zeit begann der allmähliche Niedergang Bandungs. Der

Generalsekretär Ir. Radinal Mochtar sagte vor einigen Jahren während eines Symposiums der ITB (Technologisches Institut Bandung) zu »Prozessen und Techniken zur Entwicklung in der Region«, dass viele Städte Indonesiens nach den Wünschen und Vorstellungen von Führungsmitgliedern der Region geplant und durchgeführt würden. Jedes Mal, wenn der Bürgermeister wechsle, gebe es auch eine Veränderung innerhalb der Stadtplanung und -entwicklung. Dadurch werden die Gemeinden von einer kleinen Elite und nicht vom Volk beherrscht.

Existierten während der Kolonialzeit noch private Volksinstitute, gab es nach der Unabhängigkeit keine Bürgerinitiativen mehr, die ihre Ideen und Pläne an die Stadtverwaltung weiterleiten konnten. Es kann natürlich nur hinderlich sein, wenn der DPRD (Provinzlandtag) eine zu große Rolle spielt, die Einflussnahme von Dorfverbänden behindert und ihre Wünsche ignoriert. Es gibt zwar Initiativen, die als »Kommissionen zur Stadtverschönerung« bekannt sind, aber diese Kommissionen geben meist den Vorschlägen der jeweiligen Planungsbehörde oder des Bürgermeisters nach.

Als die »Kommissionen zur Stadtverschönerung« immer mehr verschwanden, begannen in den 70er Jahren Aktivitäten zur Stadtentwicklung in Jakarta. Der Apparat des Entwicklungsausschusses des DKI wusste keinen Rat mehr, wie er den



Foto: Archiv

'Gedung Sate' — ein von den Holländern in den 20er Jahren errichtetes Wahrzeichen Bandungs

Berg von Arbeit bewältigen sollte. Deshalb suchte der Gouverneur Ali Sadikin nach Hilfe von technischem Fachpersonal, und zwar nach Fachleuten außerhalb der Instanzen des DKI. In Bandung fand man viele arbeitslose Fachkräfte. Viele von ihnen wurden nach Jakarta geholt. 1973 fragte der damalige Arbeitsminister erstaunt: »Man sagt doch, Bandung sei das Lager der Fachleute. Warum ist das ehemalige Paris Javas heute so chaotisch?« Obwohl die Stadtentwicklung in Jakarta und in Bandung damals die Erfordernisse von Funktion und Struktur erfüllte, waren die Bemühungen im Bereich der Ästhetik nur selten erfolgreich. Es gab viele Großprojekte, die im Rahmen des Bebauungsplanes völlig misslungen waren. Merkwürdige Baustile entstanden, die von vielen Spezialisten als der Untergang der Architektur bezeichnet wurden. Zu jener Zeit fielen viele antike Gebäude den modernen Hochhäusern zum Opfer und man begann mit dem Abriss der Altbauten in Bandung. Viele waren jedoch in Sorge um die monumentalen Bauten und das kulturelle Erbe und engagierten sich für den Denkmalschutz.

Ursachen des Niedergangs

Zwischen 1956 und 1960 stieg die Einwohnerzahl Bandungs explosionsartig. Betrug die Zahl der

Einwohner 1959 noch 986.830, so lag sie 1960 bereits bei 1.023.245 Einwohnern. Der Hauptgrund lag an der Abwanderung der westjavanischen Dorfbevölkerung, die sich durch die Darul Islam Unruhen zur Übersiedlung in die Stadt gezwungen sahen. Dadurch stieg auch die Zahl der Wohnhäuser am Stadtrand im Süden Bandungs. Im Norden hingegen drangen Studenten in die Häuser der Kontraktarbeiter. Um 1960 gab es Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur wie das Trinkwasserprojekt Cisangkuy, die Postsparkasse an der Javastrasse und das Stadion Siliwangi.

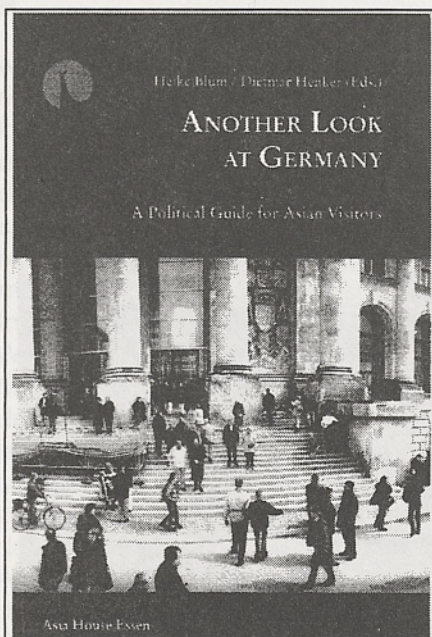
Die Stadtentwicklung florierte, auf der anderen Seite wurden jedoch viele Altbauten beseitigt. Die Strassen wurden erweitert und etliche antike Fassaden, die Häuser und Geschäfte verzierten, fielen der Modernisierung zum Opfer.

Erhaltung

In den 80er Jahren gab es Grund zur Hoffnung. Das lag daran, dass sich die Ausbildung der Architekten verbesserte. Viele Architekten kehrten nach erfolgreichem Studium aus dem Ausland zurück und leisteten einen wichtigen Beitrag zur wissenschaftlichen Entwicklung des Landes.

Das Regierungsgebäude des Stadtrates von Bandung wurde für den »Aga Khan Preis für Architek-

— Anzeige —



Another Look at Germany ist ein Wegweiser – nicht nur für asiatische Besucher und Besucherinnen.

Profiliert durch den Blick auf Deutschland aus der Perspektive der sozialen Bewegungen, ist er jetzt in der zweiten, völlig überarbeiteten Auflage erschienen.

Hier finden Sie:

Eine Einführung in Land und Leute, die deutsche Gesellschaft und in die jüngste deutsche Geschichte.

Einen Überblick über Deutschlands politische Institutionen und seine Zivilgesellschaft (mit Adressenverzeichnis).

Und all die praktischen Informationen und Tipps, um sich im deutschen Alltag zurechtzufinden.

Broschiert, 208 Seiten

Ich/Wir bestelle/n:

_____ Exemplar(e)
zum Normalpreis von je 24,80 DM
(+ 2,50 DM Versandkosten)

_____ (3-10) Exemplare
zum Preis von je 22,80 DM (inkl. Versand)

_____ (ab 10) Exemplare
zum Preis von je 19,80 DM (inkl. Versand)

_____ Exemplar(e)
zum Solipreis von je 30 DM (inkl. Versand)

Absender, bitte in Druckbuchstaben:

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte schicken an:

Asienhaus Essen

– Vertrieb –

Bullmannau 11

45327 Essen

oder: vertrieb@asienhaus.org

tur 1989« vorgeschlagen. Ir. Slamet Wirasonjaya, Doktor der Landschaftsarchitektur mit amerikanischem Universitätsabschluss, gelang es, neue und alte Baustile miteinander zu kombinieren. Seine Häuser mit Flachdächern wurden zu Wahrzeichen und beeinflussten das Stadtbild. Er entwarf Gebäude mit Innenhöfen, Terrassen und Gärten, die eine Einheit bildeten. In jedem Winkel der Stadt wurden außerdem Altbauten saniert, um die Besonderheit ihrer Bauweise zu schützen.

Städtebau im Einklang mit der Umgebung

Denkmalschutz bedeutet kein steifes Festhalten an Altem. Denkmalschutz bedeutet dynamische Kontinuität. Die Altbauten werden so verändert, damit sie sowohl heutige Funktionen zufriedenstellend erfüllen als auch den Charakter der Umgebung erhalten. Kontextuelle Architektur bedeutet Städtebau im Einklang mit der Umgebung.

Im Jahre 1983 wurde der Plan entwickelt, aus Bandung eine saubere, grüne, blühende Stadt zu machen oder, wie es der Volksmund ausdrückt, ein »Bandung Berhiber« zu schaffen. Die Stadt sollte von Luftverschmutzung befreit werden, jeder Winkel der Stadt mit Blumen und Bäumen bepflanzt werden, um so eine grüne Lunge inmitten einer Metropole zu schaffen.

Aber so eine Städteplanung funktioniert nicht ohne Hindernisse. Momentan kann man die Stadt als chaotisch hinsichtlich der Verkehrssituation bezeichnen. Das Klischee ist in Wirklichkeit ein ernstes Problem. Geht es um die städtischen Probleme Bandungs, so geht es immer auch um die Verkehrsdichte. Dies wird dann verständlich, wenn man beobachtet, dass auf einen Hektar Land um die 160 Personen kommen, die im Besitz eines Fahrzeuges sind und deren Zahl beständig steigt.

Zur Zeit verkehren 400.000 Fahrzeuge in Bandung. Die Zahl der Motorfahrzeuge steigt jedes Jahr um fünf Prozent. Es ist leicht sich vorzustellen, wie die Verkehrssituation in Bandung in der nächsten Dekade aussehen wird. Die Polizei hat ihre Kräfte maximal genutzt, um den innerstädtischen Verkehr zu regeln. Ei-

ne Änderung der Fahrrichtungen ist ein ständiges Hin und Her. Bäume werden von hier nach dort verpflanzt. Aber auch das kann nicht die ständigen Staus verhindern.

In Bandung werden außerdem ständig am Rand der Hauptstraßen Bauarbeiten von vier verschiedenen Unternehmen der BUMN (Staatseigene Betriebe) für die Gas-, Trinkwasser-, Stromversorgung und Telekom durchgeführt. Ist das eine Unternehmen mit den Arbeiten fertig, beginnt das nächste zu graben und so weiter und so fort.

Die Verkehrssituation, die durch die vielen Staus schon chaotisch genug ist, wird durch die Grabungsarbeiten noch verschlimmert. Koordination scheint ein Luxusartikel der indonesischen Bürokratie zu sein, obwohl in den Verordnungen zur Genüge festgelegt ist, dass durch Koordination Baukosten gespart werden können. Es ist verwunderlich, dass nach mehrjährigen Bauarbeiten immer noch keine Koordination zustande gekommen ist. Vor allem dann, wenn die Regierung über Fachkräfte bester Kategorie verfügt. Die Landtage verhalten sich im allgemeinen wie passive Zuschauer, denn sie sind sich der Fesseln der Bürokratie sehr wohl bewusst.

Das Problem der Strassenbauarbeiten und Grabungen in Bandung könnte vielleicht durch ein ordentliches Programm beseitigt werden. Im Jahre 1992 wurde bereits über die Möglichkeit gesprochen, »gemeinsam zu graben«. Der Bürgermeister Ateng Wahyudi setzte 1993 ein Zeichen für die Zukunft, in dem er nur eine große Baustelle für die Verlegung von Gas-, Strom-, Wasser- und Telefonleitungen genehmigte.



Der Text wurde von Annegret Nitzling aus dem Indonesischen übersetzt.