

# "Schnäppchenmarkt in Vientiane" – die Brücke macht's möglich

## Ein Bericht zur thailändisch-laotischen Zusammenarbeit

Eine Bilanz zu ziehen wäre zu früh, denn neben Erleichterungen im gegenseitigen Handel sollen sich auch die sensiblen außenpolitischen Beziehungen zwischen Laos und Thailand durch diese Brücke weiterentwickeln und verfestigen. Die derzeitige Haltung der laotischen Seite zum Thema Brücke könnte man einfach gemäß dem Slogan mit "LAO P.D.R. – please don't rush" beschreiben. Nach wie vor sind grundsätzliche Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Grenzverkehr zwischen den beiden Staaten offen und eine baldige Klärung ist nicht in Sicht.

Aber erstmalig zur Praxis, denn einige Erleichterungen gibt es seit der offiziellen Öffnung der Brücke am 23. April dieses Jahres. Die Öffnungszeiten der Grenzübergänge sind verlängert worden, die Schließung während der Mittagspause von 11.20 Uhr bis 14.00 Uhr und an Sonntagen wurde abgeschafft, die Grenze kann nun täglich von 8.00 bis 18.00 Uhr durchgehend passiert werden. Ein enormer Fortschritt gegenüber ehemals sechs Stunden Öffnung!

Man kennt aus Erfahrung den äußerst regen Grenzfahrverkehr zwischen dem thailändischen Nong Khai und dem lao-

tischen Thaddeua, der nach wie vor Hauptumschlagplatz des Grenzverkehrs zwischen beiden Ländern ist. Aus dieser Erfahrung heraus erwartete man nun ein hohes Verkehrsaufkommen auf der Brücke, zumal der Bedarf an Waren aller Art in Vientiane und Umgebung schier unendlich ist. Es gibt nur wenige Dinge aus einheimischer Produktion zu erstehen. Doch an der Brücke angekommen, begegnet man gähnender Leere, um so beeindruckender, wenn man eventuell gerade vom Fährgrenzübergang Thaddeua nach Thanaleng kommt. Auch wenn das Gedränge von Fußgängern ausbleibt, da diesen das Benutzen der Brücke derzeit noch nicht erlaubt ist, so ist auch selten ein Auto zu sehen, was diese Brücke zum Leben erwecken würde. Busse, die zum Transport der Fußgänger auf die thailändische oder laotische Seite bringen sollen, fahren nicht nach geregelten Fahrplänen, sondern erst, wenn sie überfüllt sind. Und das kann bei dem geringen Andrang etliche Stunden dauern.

Wenigstens freitags und sonnabends nutzen einige thailändische Touristikunternehmen diese Brücke, um ihre Kunden zum "Schnäppchenmarkt" nach Vientiane zu bringen. Ein stark frequentiertes Angebot, da viele Waren sehr billig in Vientiane zu erstehen sind, z.B. traditionelle Handarbeiten aus Gold und Silber oder die begehrten handgewebten laotischen Stoffe, die es in bestimmten thailändischen Regionen gar nicht mehr zu kaufen gibt. Dann fallen die Thais im wahrsten Sinne des Wortes in Vientiane ein, verderben zum Nachsehen der laotischen Kundschaft die Preise und benehmen sich in den Augen der Laoten wie ehemals die französischen Kolonialisten. Der Erlös kommt nur einigen wenigen Händlern auf dem Vientianer Morgenmarkt zugute. Mit den Thais verfällt nach Ansicht der Laoten die traditionelle Kultur. Karaoke ist angesagt, und diesbezügliche Restaurants schießen wie Pilze aus dem Boden. Und mit Karaoke kommt die Prostitution. Zwar bedingt das eine nicht das andere, aber im Gegensatz zum vergangenen Jahr gehören Prostituierte nun zum Stadtbild, wenn dies auch nicht mit Bangkok oder Pathaya vergleichbar ist. Die Bezeichnung "Aidsbrücke" fällt immer häufiger.

Die Gründung thailändisch-laotischer Joint Ventures gehört zur Tagesordnung, wobei die Gleichberechtigung innerhalb dieser "Joint Ventures" dahingestellt sei. Obwohl der Erwerb von Land Ausländern in Laos nicht erlaubt ist, sind es oftmals laotische Mittelsmänner, die den Landkauf für Thais – gegen Gebühr natürlich – ermöglichen. Denn nicht nur das Investitionsklima in Vientiane ist günstig. Noch wird Vientiane im Gegensatz zu Bangkok nicht von Überflutungen in der Regenzeit heimgesucht, das Leben ist noch billig und überaus angenehm, verglichen mit dem von Umwelt-



Laotischer Grenzübergang per Fähre

Foto: S. Michlau





**Im Zentrum von Vientiane**

Foto: S. Miehla

verschmutzung und unendlichen Verkehrsproblemen geplagten Bangkok.

Aber es soll hier nicht der Eindruck entstehen, als seien die Thais der Ursprung allen Übels, vielmehr sollen einige Gründe aufgezeigt werden für die zögernde Haltung bei den Verhandlungen über die Brücke und für den Versuch der Laoten, die Öffnung der Brücke und damit des Landes insgesamt auch nach ihren Vorstellungen zu gestalten. Das Land braucht diese Brücke, es braucht die Investoren und den Tourismus. In diesem Punkt sind sich alle einig. Die Frage stellt sich nur nach dem "wie". Die Thais wollen eine schnelle Öffnung, und die Laoten versuchen diese so lange wie möglich zu vermeiden, da es ihnen vor allem an ausgereiften Konzepten fehlt. Eine schnelle Öffnung verkraftet das Land so wenig wie zwanzig Touristenbusse zur gleichen Zeit auf dem Morgenmarkt von Vientiane. Einerseits fehlen eigene Konzepte, andererseits gibt es neben den diversen in Laos agierenden Entwicklungshilfeorganisationen zahllose asiatische, europäische und amerikanische Investoren, Unternehmen und Berater mit "ausgereiften und den laotischen Vorstellungen entsprechenden" Konzepten. Die Entscheidung gestaltet sich schwierig für die laotische Regierung, da das Land auf ausländische Investitionen dringend angewiesen ist.

Auch der Tourismus soll durch die Brücke verstärkt werden. Hier einige konkrete Zahlen: Im April nutzten 6.580, im Mai 8.258 und im Juni 10.301 Reisende die neue Möglichkeit des Grenzübertritts. Die eigentlichen Nutznießer, die Tausende kleinen Händler und Gewerbetreibenden verlassen sich nach wie vor auf die bewährte Form des Grenzübertritts mit der Fähre in Nong Khai. Zur Begründung geben sie u.a. an, daß

die Fähre billiger, wesentlich einfacher zu nutzen und weniger zeitraubend sei. Im Mai nutzten 726, im Juni 667 und im Juli 997 Privatfahrzeuge die Brücke, ein deutlicher Unterschied zur Fähre, die von 56, 41 und 35 Privatfahrzeugen im gleichen Zeitraum genutzt wurde. Im Mai nutzten 141 Lastkraftwagen, im Juni 165 und im Juli 164 die Brücke, um ihre Ex- oder Importartikel in die jeweiligen Länder zu transportieren.

Die Schwierigkeiten werden am besten an einem Beispiel deutlich: Der laotische Fernfahrer Viroj Saensamak, der für seine Firma, bei der er angestellt ist, neben Baumaterialien vor allem verderbliche Produkte transportiert, nutzt die Brücke eben nur für Transporte, die schnell beim Verbraucher ankommen müssen. Jeder Transport über die Brücke kostet ihn 100 Bath mehr als bei der vormals üblichen Nutzung der Fähre. Die Benutzer der Brücke müssen tagsüber lange Wartezeiten am laotischen Zoll in Thanaleng in Kauf nehmen, während den Fährbenutzern der Zoll 24 Stunden zur Verfügung steht und die Zollabfertigung wesentlich einfacher ist. Für die Firma von Herrn Saensamak bedeutet die Brücke einen 20 km längeren Transportweg und höhere Kosten. Allerdings verweist er darauf, daß nicht die höheren Kosten ihn stören, sondern der insgesamt enorme Zeitverlust. Ein grundsätzliches Problem, das von beiden Seiten gemeinsam gelöst werden muß, wenn man die Nutzung der Brücke attraktiver machen möchte.

Herr Theeraprapa, ein thailändischer Grenzbeamter, ist äußerst zuversichtlich, was die zukünftige Nutzung der Brücke betrifft, denn für ihn ist das eine Frage der Zeit, die Gewohnheiten würden sich halt nur langsam ändern. Außerdem sieht er in der zögerlichen Haltung der Laoten den Versuch, einheimischen Taxi- und

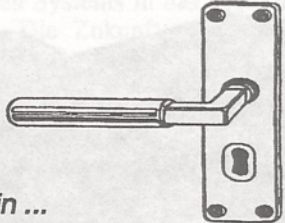
Touristikunternehmen soviel Gewinn wie möglich aus dem Geschäft mit den Touristen zukommen zu lassen. Theeraprapa ist, wie viele Thais, äußerst ungehalten über die Gebühren, die thailändische PKW-Halter für eine Reise nach Vientiane zahlen müssen. Begründet wird diese Gebühr von den Laoten mit den enormen Kosten für die Instandsetzung der Straßen vom Grenzübergang nach Vientiane, den Kosten für die vielen Unfälle auf dieser Straße, die Laos zu tragen hat, und für die Restaurierung der alten Tempel und historischen Monumente, die ihrer Meinung nach durch die Vibrationen zerstört werden, die das erhöhte Verkehrsaufkommen mit sich bringt.

Alle Vorstellungen, Wünsche und Forderungen unter einen Hut zu bringen wird Aufgabe weiterer Verhandlungen der Brückenkommissionen der Regierungen beider Länder sein. Es ist vor allem den Laoten zu wünschen, daß sie in der Lage sein werden, das Land behutsam zu öffnen.

**Sabine Miehla**

*Die Verfasserin ist Laotistin und Politologin und promoviert zur Zeit an der FU Berlin zum Thema "Der Einfluß des Buddhismus auf die Entwicklung der laotischen Gesellschaft nach 1975".*

- Anzeige -




**klinkt Euch ein ...**

In Querverbindungen von Entwicklungsfragen zu Bereichen wie Ökumene und Menschenrechten, Demokratie, Ökologie, Ökonomie und Kultur, Projekten und Partnern in der Zweidrittelwelt und hier

**INKOTA - BRIEF**  
ZUM NORD-SÜD-KONFLIKT UND ZUR KONZILIAREN BEWEGUNG

*INKOTA-Brief 2/94 u.a. mit:*  
Schwerpunkt Bevölkerung: Ingrid Spiller: Masse oder Mensch/EKD und »justitia et pax« zur Kairo-Konferenz / Interview mit dem Demographen Prof. Khaiatbari/ Khushi Kabir (Bangladesch). »Wir sind keine Versuchskaninchen« / Wahlbeobachtungen in Südafrika, El Salvador, Kurdistan / 10. Weltladen-Rundbrief / Termine, Tips u.v.m.

zu beziehen über:  
INKOTA-netzwerk e.V., Georgenkirchstr. 70, 10249 Berlin, Tel. 030 - 240 63 207 Fax 030 - 240 63 277 oder durch Einzahlung des Jahres-abbotrages auf das Kto. 1555000010, Bank für Kirche und Diakonie, BLZ 350 601 90, Kennwort: INKOTA-Brief



Jahresabo (4 Hefte)  
17,50 DM  
(Reichsbahn-) bzw.  
29,99 DM  
(Bundesbahngebiet)  
Einzelheft 5 DM bzw.  
7,50 DM.