

Name of Media	: Die Tageszeitung
Date of Article	: 13 December 2005
Author	: Sven Hansen
Pages	: 2 (1 original & 1 translation)
Notes	: Article on Asia-Europe Environment Forum 2005

DIENSTAG, 13. DEZEMBER 2005 ☘ DIE TAGESZEITUNG 9

wirtschaft und umwelt

FAX: 030 - 25 902 528 E-MAIL: OEKO@TAZ.DE

Effizientes Bussystem, per Zufall gefunden

Asiens wuchernde Städte suchen auf einem Asien-Europa-Forum nach umweltfreundlichen Verkehrskonzepten

JAKARTA taz ■ Indonesiens Hauptstadt wird täglich von gigantischen Staus geplagt. Im Großraum Jakarta leben 17,5 Millionen Menschen, es gibt bis heute keine U-Bahn. Der 1998 gestürzte Diktator Suharto hatte eine mautpflichtige Autobahn bauen lassen, seine Familie verdiente. Zur Hauptverkehrszeit kriecht auch dort der Verkehr.

In diesem Stadtplanungsalbtraum gibt es jetzt Hoffnung: Von der Altstadt Kota im Norden bis zum Süden fährt seit 2004 auf einer mit Bordsteinen abgetrennten Spur in der Straßenmitte der Transjakarta-Bus. Seine Haltestellen sind vom Bürgersteig aus über Brücken zu erreichen. Das Einsteigen erfolgt durch mit Fahrkartenschaltern ausgestattete Bahnhöfe; die vor Sonne und Regen schützen. „Der

Bus sollte eine Übergangslösung bis zum U-Bahn-Bau sein. Die Linie ist so erfolgreich, dass wir in zwei Jahren 14 weitere bauen werden“, sagt der Verkehrsforscher Heru Sutomo.

Die Transjakarta-Busse fahren im Takt weniger Minuten. Problematisch sind noch die Kreuzungen, die oft von abbiegenden regulären Bussen und Autos versperrt sind. So bleibt der Transjakarta-Bus oft noch kurz hängen. Doch immerhin kann er anders als reguläre Busse an die Kreuzungen vorfahren. Laut Sutomo wirtschaftet Transjakarta, dessen Passagiere preiswerter, schneller, zuverlässiger und sicherer vorankommen als mit jedem anderen motorisierten Verkehrsmittel in Jakarta, bereits kostendeckend. 60 Prozent der Fahrgäste seien von anderen

Bussen, 30 Prozent vom Pkw oder Taxi umgestiegen.

Der Bus ist ein Erfolgsbeispiel, das vergangene Woche auf einem Umweltforum der Asien-Europa Stiftung (Asef) diskutiert wurde. „In keiner Region der Welt schreitet die Verstädterung so schnell voran wie in Asien“, so Cornelius Huizenga von der „Initiative Saubere Luft in asiatischen Städten“. Jährlich sterben 500.000 Menschen in Asien an Luftverschmutzung. „In vielen Städten verdoppelt sich der Fahrzeugbestand alle fünf bis sieben Jahre“, so Huizenga.

Ein Problem sind auch die Motorräder. Laut Lee Van Dat vom Transportministerium in Hanoi kommen in der vietnamesischen Hauptstadt auf 3,05 Millionen Einwohner 1,2 Millionen Motorräder. Zwar betrage der Anteil

der Radfahrer noch 37 Prozent, doch sei er rückläufig.

Auch in China sind Radfahrer auf dem Rückzug. Viele Städte planen Busspuren, berichtet Verkehrsplaner Wang Yuaqing. Zwar gebe es auch Pläne für innerstädtische Restriktionen und Mautsysteme für den wuchernden Autoverkehr. Doch Fahrräder würden aus den Zentren der Großstädte verbannt. „In unserer Region herrscht das Denken: Zu Fuß gehen und Rad fahren seien etwas für ganz arme Leute“, so Moekti Handajani Soejachmosen von der indonesischen Umweltorganisation Pelangi.

Doch gibt es auch Gegenbeispiele. So wurde in Seoul ein Fluss, der mit einer Straße überbaut war, wieder freigelegt. Die Uferwege sind jetzt für Fußgänger – begrünt. SVEN HANSEN

Tuesday, 13 December 2005 – Die Tageszeitung

Efficient Bus Transportation System Found by Accident

Asia's Cities look for environmentally friendly traffic concepts at Asia-Europe Forum

Jakarta taz – Indonesia's capital is suffering from daily traffic jams. 17.5 million people live in the metropolitan area of Jakarta where there is no subway, until now. Under Suharto who was overthrown in 1998, a toll-highway was built, with the profits from it going to his family's pockets. Even during rush hour, traffic is slow on these highways.

In midst of this urban planning nightmare there is now hope: From the Old Town Kota in the north all the way down to the south, the **Transjakarta bus** has been operating since 2004, on a road separated by curbstones. Its bus stops can be reached by crossing bridges from the sidewalks and passengers can board through the bus stations, which sell tickets and also serve as shelters from sun and rain. "The bus was supposed to be a temporary solution until the building of a subway. It was so successful, that we are now planning to build 14 more routes within the next two years," says transportation researcher Heru Sutomo.

The Transjakarta buses depart every few minutes. However, the crossings remain problematic, as they are often blocked by other vehicles that want to make a turn. Therefore, the Transjakarta busses sometimes get stuck. Unlike regular busses, Transjakarta can move smoothly until it reaches a junction. According to Sutomo, Transjakarta is already covering costs, providing passengers with faster, cheaper and more reliable travel to their destinations. 60% of commuters have already switched from regular busses to Transjakarta, another 30% from cars or taxis.

The successful example of the bus was discussed last week during an environment forum of the **Asia-Europe Foundation (ASEF)**. "In no other region of the world is urbanisation growing as fast as in Asia", says Cornelius Huizenga of the Clean Air Initiative for Asian Cities. "500,000 people die yearly of air pollution. In many cities, the number of vehicles doubles every 5 to 7 years," according to him.

Another problem is the motorcycle. According to Lee Van Dat of the Ministry of Transportation in Hanoi, there are 1.2 million motorcycles for 3.05 million inhabitants. 37% of vehicles are bicycles, but this trend is declining.

In China the number of bicycles used is decreasing as well. Many cities have built bus lanes, according to states planner Wang Yuaqing. Although there are plans for restrictions of cars within city limits and toll fees for highways to curb increasing traffic, bicycles are still being banned from the city centers. "In our region it is common to think that bicycles and walking are only for the very poor", says Moekti Handajamo Soejachmoen of Pelangi, an Indonesian environmental organisation.

But there are also counter-examples. For example in Seoul, waters have been redirected to an old riverbed, over which a street had been built. Today, pedestrians can walk along the banks, where grass and trees have been planted.

Sven Hansen