



Die Widersprüche zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und Stadtentwicklung in Indonesien

Rita Padawangi¹

Abbildung 1. Kampung Bukit Duri, eine Woche nach der Räumung (Foto von Rita Padawangi, Oktober 2016).

Ich kehrte nach Kampung Bukit Duri, einer hochwassergefährdeten Ufersiedlung in Jakarta, zurück, nachdem Kampung Pulo, die Siedlung auf der anderen Seite des Flusses, im August 2015 gewaltsam zwangsgeräumt worden war. Innerhalb von etwas mehr als fünf Monaten hatte die Aufschüttung von Kampung Pulo bereits dazu geführt, dass das Ciliwung-Ufer in der Gegend zu einer hohen Betonschwelle wurde. Der als Hochwasserschutzprojekt angepriesene Betondamm und Deich ersetzte alle Bäume, die früher den Fluss säumten. Ein Jahr nach der Räumung von Kampung Pulo ereilte Kampung Bukit Duri ein ähnliches Schicksal: Die Flusslandschaft wurde von einer gewachsenen Siedlung mit einigen großen Bäumen am Flussufer in eine starre Betonmauer verwandelt. Manche sagen, das sei besser, weil es sauberer und gepflegter sei und von den Bemühungen zeuge, die Überschwemmungen einzudämmen. Aber für die von der Räumung Betroffenen bedeutet dies, dass sie gewaltsam entwurzelt und vertrieben wurden. Außerdem kommt es in dem Gebiet immer noch regelmäßig zu Überschwemmungen, wenn das Flusswasser höher steigt als die Betondeiche. Mit Sicherheit aber gibt es nun mehr Beton und weniger Bäume.

In einer kürzlich erschienenen Veröffentlichung von Cambridge Element, *Urban Development in Southeast Asia* (2022) habe ich geschrieben, dass die beiden wichtigsten Themen im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung in der Region **soziale Gerechtigkeit** und **Umweltgerechtigkeit**² seien. Dies trifft in hohem Maße auf Indonesien zu, wo soziale und ökologische Fragen mit der Urbanisierung verbunden sind.

So gerne wir auch glauben würden, dass Städte die Lösung für Umweltprobleme sein könnten, zeigt die Geschichte das Gegenteil. Der Anstieg der Erdtemperatur im letzten Jahrhundert entspricht dem Tempo der Verstädterung in der Welt. Ein solches Muster ist vorhersehbar, wenn man das Ausmaß der Industrialisierung im letzten Jahrhundert bedenkt. Südostasien, darunter auch Indonesien, erlebte nach dem Ende des Zweiten

¹ Die hier geäußerten Ansichten sind die der Autorin und spiegeln nicht notwendigerweise die Ansichten des Arbeitgebers, der Organisation, des Ausschusses der Autorin oder einer anderen Gruppe oder Einzelperson wider.

² Rita Padawangi, *Urban Development in Southeast Asia*, Cambridge University Press, 2022.

Weltkriegs eine exponentielle Industrialisierung und die damit verbundene Verstädterung, als ausländische Direktinvestitionen in die neuen Schwellenländer zu fließen begannen und die Produktion in diesen Teil der Welt verlagerten. In der Zeit von 1960 bis 1980 wuchsen die Industriezonen in Indonesien. In den 1980er Jahren setzte sich die Verstädterung Indonesiens mit der raschen Entwicklung großer Immobilienprojekte fort. Die Entstehung dieser privaten Wohnungsbauprojekte war eine Reaktion des Marktes auf den Mangel an erschwinglichem Wohnraum, der von der Regierung im Zuge einer wachsenden Wirtschaft bereitgestellt wurde (Abbildung 2). Tatsächlich wuchsen einige indonesische Immobilienentwickler zu den größten in der Region heran (Bloomberg, 2017).³ Die Stadtentwicklung war auch durch einen Mangel an staatlicher Unterstützung bei der Bereitstellung des öffentlichen Nahverkehrs gekennzeichnet, so dass diese Dienstleistung privaten Anbietern – kleinen und großen – überlassen wurde (Rimmer & Dick, 2009).⁴

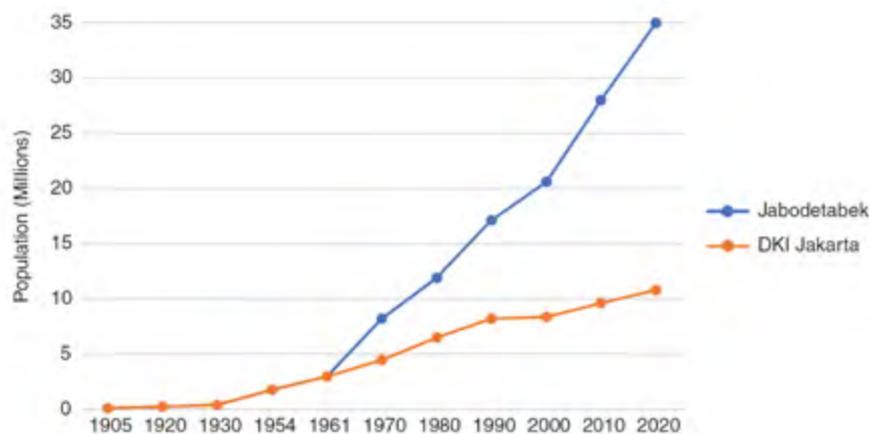


Abbildung 2. Bevölkerung des Großraums Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi (Jabodetabek) und der Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta (Besondere Hauptstadtregion Jakarta – DKI), wobei das Wachstum der kleinen und großen Wohnsiedlungen außerhalb der eigentlichen Stadt deutlich wird. (Quellen: Douglass & Jones, 2008; BPS-Zensus, 2010; und Bevölkerungsprognose, 2020).

Was haben diese Prozesse mit der Klimakrise zu tun? Sie folgen dem Markt: die Nachfrage nach verarbeitenden Industrien im Rahmen der Neuen Internationalen Arbeitsteilung (NIDL) in den 1970er Jahren, die Nachfrage nach Wohnraum, die Nachfrage nach Automobilen usw. (Douglass & Jones, 2008).⁵ Parallel zur Marktexpansion entstand eine strukturelle soziale Ungleichheit – sowohl in Bezug auf Arbeit als auch im Zusammenhang mit Wohnraum. Weil die Umweltkosten der Entwicklung nach wie vor ungleich verteilt sind, nahmen mit der sozialen Ungleichheit auch die entwicklungsbedingten Umweltgefahren zu. Es ist daher unwahrscheinlich, dass just diejenigen, die gezwungen sind, die Risiken dieser Gefahren zu tragen, auch diejenigen sind, die am meisten von einer Entwicklung profitieren, die diese Umweltzerstörung überhaupt erst verursacht.

Nehmen wir zum Beispiel Überschwemmungen, wie in der Einleitung dargestellt.⁶ Überschwemmungen sind die am häufigsten vorkommende urbane Katastrophen in Süd-

³ Move Over Tech. Here Come Southeast Asia's Builders. Bloomberg News, 6 December 2017. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-06/move-over-tech-southeast-asian-builders-come-in-focus-in-2018>

⁴ Peter Rimmer & Howard Dick, *The City in Southeast Asia: Patterns, Processes and Policy*, NUS Press, 2009.

⁵ Mike Douglass & Gavin Jones, The Morphology of Mega-Urban Regions Expansion, in Gavin Jones & Mike Douglass (eds.), *Mega-urban Regions in Pacific Asia: Urban Dynamics in a Global Era*, NUS Press, 2008, pp. 19-40.

⁶ Rita Padawangi & Mike Douglass, "Water, Water Everywhere: Toward Participatory Solutions to Chronic Urban Flooding in Jakarta," *Pacific Affairs* 88 (3), 2015 <https://pacificaffairs.ubc.ca/articles/water-water-everywhere-toward-participatory-solutions-to-chronic-urban-flooding-in-jakarta/>

ostasien und stellen die häufigste Umweltgefahr für indonesische Städte dar. In Jakarta beispielsweise kommt es regelmäßig zu schweren Überschwemmungen, so dass die Behörden Überschwemmungen als einen der Gründe für die Verlegung der Hauptstadt anführen. Doch die Überschwemmungen finden nicht nur deshalb statt, weil Jakarta dort liegt, wo es liegt.

Geographisch liegt Jakarta in einem Delta, das relativ anfällig für Überschwemmungen ist; eine Vielzahl von Untersuchungen haben jedoch auch gezeigt, dass das Ausmaß der Überschwemmungen, die die Stadt in den letzten zwei Jahrzehnten erlebt hat, entwicklungsbedingt waren. So verringert die in ihrem Zuge erfolgte Zerstörung des Flusssystemes die Fähigkeit, Wasserabflüsse aufzunehmen. Übermäßige Grundwasserentnahme und Bebauung tragen zum Absinken des Bodens bei. All dies sind Überschwemmungsursachen, die auf die Stadtentwicklung zurückzuführen sind.

Städte benötigen aber nicht nur von Wasserstraßen und Flussauen gewonnenes Land, sondern auch Energie. Urbane Gebiete mit einer höheren Bevölkerungsdichte und einem relativ höheren Einkommen verbrauchen dabei mehr Energie als ländliche Gebiete. Da die indonesische Bevölkerung derzeit zu mehr als 50 Prozent in Städten lebt, liegt es auf der Hand, dass der Energieverbrauch analog zur Urbanisierung steigt. Vor dem Hintergrund, dass mehr als 60 Prozent der indonesischen Energieerzeugung nach wie vor auf Kohle basiert, hat dieser Anstieg des Energieverbrauchs auch eine erhöhte Umweltbelastung durch Kohleabbau, -transport und -verbrennung zur Folge. Tatsächlich zeigt der Trend seit 2015, dass der Anteil der Kohle an der indonesischen Stromerzeugung jedes Jahr zunimmt, wobei der Anteil der Kohleverstromung im Jahr 2022 67,21 Prozent erreicht hat (Abbildung 3).

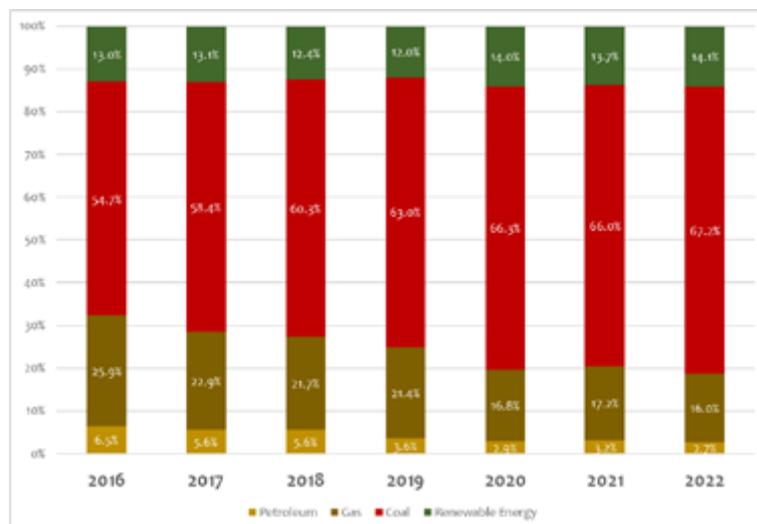


Abbildung 3. Indonesiens Stromerzeugungsquellen, 2016-2022
(Datenquelle: ESDM, nach Angaben von Putri, 2023 auf CNBC Indonesia)⁷

Mit der zunehmenden Aufmerksamkeit der globalen Medien für die Klimakrise wurden Forderungen laut, Indonesiens Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, einschließlich Kohle, zu verringern. Indonesiens offizielle Förderung von Elektrofahrzeugen (EVs) ist eines der Programme, die mit diesen Forderungen in Einklang stehen. Eine Reihe von politischen Beschlüssen sorgte für mehr Unterstützung von EVs. Die Präsidentialverordnung 55/2019 sieht steuerliche

⁷ Aulia Mutiara Hatia Putri, "EBT Jauh, Pembangkit Listrik RI Masih Didominasi Batu Bara", CNBC Indonesia, 23 May 2023. <https://www.cnbcindonesia.com/research/20230523113140-128-439740/ebt-jauh-pembangkit-listrik-ri-masih-didominasi-batu-bara>

und nicht-steuerliche Anreize für Elektrofahrzeuge vor, darunter die Senkung der Luxussteuer auf E-Fahrzeuge und die Reduzierung oder Abschaffung nationaler und lokaler Steuern. Dieselbe Verordnung ebnete auch den Weg für lokale Regierungen, Anreize zu schaffen, wie z. B. eine Befreiung von den Beschränkungen für ungerade Nummernschilder in Jakarta und eine Ermäßigung der Parkgebühren durch lokale Regierungen. Präsident Joko Widodo erließ außerdem die Präsidentialanweisung 7/2022 zur Nutzung von E-Fahrzeugen als Dienst- und Individualfahrzeuge für nationale und lokale Behörden und förderte E-Fahrzeuge als offizielle Fahrzeuge für das G20-Treffen, das Indonesien im Jahr 2022 ausrichtete.

Umweltschützer:innen und Forscher:innen weisen jedoch darauf hin, dass die Propagierung von Elektrofahrzeugen als eine gelungene Umstellung auf saubere Energie unzureichend sei. Der beträchtliche Anteil von Kohle an der indonesischen Energieerzeugung bedeutet voraussichtlich lediglich, dass Elektrofahrzeuge in indonesischen Städten die Luftverschmutzung von Autoabgasen zu Schornsteinen von Kohlekraftwerken, Minen und Lastkähnen verlagern. Darüber hinaus sind die Batterien für Elektrofahrzeuge entweder auf Lithium oder Nickel angewiesen, die beide von einer umweltschädlichen und sozial problematischen Rohstoffgewinnung abhängen. So leiden beispielsweise die Bewohner:innen der Insel Wawonii unter der Verschlechterung der Wasserqualität, dem Verlust der Fischgründe und der Landwirtschaft sowie unter Gesundheitsproblemen, seit im August 2022 mit dem Nickelabbau in der Region begonnen wurde (Yuli, 2023). Ein weiterer aktueller Fall betrifft die Insel Halmahera auf den Nordmolukken, wo sich das Wasser des Flusses Sagea im August 2023 braun verfärbte. Anwohner:innen und Aktivist:innen wiesen auf die Bergbauaktivitäten im flussaufwärts gelegenen Bereich des Flusses als Ursache für die Umweltzerstörung hin, die letztlich die Lebensgrundlagen und das Wohlergehen von Sagea bedroht (Save Sagea, 2023).⁸

Die aktuellen Rufe nach mehr Aufmerksamkeit für Klimagerechtigkeit, nicht nur für den Klimawandel, ruft die ungleiche Verteilung der durch den Klimawandel verursachten Umweltgefahren ins Bewusstsein. Im Falle Indonesiens erfordert der Fokus auf Gerechtigkeit jedoch eine Abkehr von einem Ansatz, der sich auf große Infrastrukturprojekte fokussiert, hin zu einem Ansatz, der sich auf soziale und ökologische Gerechtigkeit konzentriert. Für ein Verständnis von Gerechtigkeit ist es gleichsam erforderlich, das Augenmerk nicht nur auf die Verteilung der Auswirkungen, Kosten und Nutzen, sondern auch auf Prozesse und Mechanismen zur Herstellung von Gerechtigkeit zu legen.

Zivilgesellschaft und Umweltbewegungen

Was mögliche Verfahren betrifft, so verfügt Indonesien über ein großes Potenzial an zivilgesellschaftlichen Gruppen, die sowohl in sozialen als auch in Umweltfragen tätig sind. Die Umwelt ist in der Tat ein strategisches Thema, das ein Licht auf die politische Funktionsweise der zivilgesellschaftlichen Räume in Indonesien wirft. Einerseits weist die Literatur darauf hin, dass Umweltaktivismus aufgrund seiner normativen und nicht verhandelbaren Positionierung zu nachhaltigen städtischen Praktiken potenziell antipolitisch ist. Andererseits können Umweltthemen auch strategisch sein, um zivilgesellschaftliche Diskussionen an Orten zu initiieren, an denen anderer sozialer Aktivismus begrenzt ist (Marolt, 2014; Sullivan & Xie, 2009).

Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI), eine Umweltschutzorganisation mit mehr als 487 Mitgliedsorganisationen von Nichtregierungsorganisationen (NRO) bis hin zu

⁸ Siehe Selamatkan Kampung Sagea auf Instagram, <https://www.instagram.com/savesagea/>

Naturkundegruppen, ist ein Beispiel für den zeitgenössischen Umweltaktivismus in Indonesien. Die Gründung von WALHI im Jahr 1980 und ihr rasches Wachstum in den darauffolgenden zehn Jahren ist untrennbar mit der Initiative des damaligen Umweltministers Emil Salim und seiner Netzwerke verbunden. Die Gründung von WALHI während des Militärregimes war möglich, weil Umweltfragen als unpolitisch betrachtet wurden. „Die Regierung begrüßte das Wachstum der Umwelt-NGOs, insbesondere derjenigen, die sich dem WALHI-Forum anschlossen, weil sie als unpolitisch angesehen wurden“ (Sejarah WALHI, 2018).⁹ Die Beziehung zwischen der Regierung und WALHI wandelte sich allmählich ins Gegenteil, und 1988 reichte WALHI zum ersten Mal eine Klage gegen die Regierung ein, die auch den Umweltminister, der eine wichtige Rolle bei der Gründung der Organisation spielte, betraf. Von den zehn zwischen 1988 und 2000 gegen die Regierung gerichteten Klagen hat WALHI nur eine gewonnen, und zwar über das Recht auf Information von PT Freeport im Jahr 2000 (Sejarah WALHI, 2018). Nach der *Reformasi*¹⁰ entwickelte sich WALHI zu einer sozialen Bewegung, die sich gegen die „neoliberale Hegemonie im Namen der Globalisierung“ (Sejarah WALHI, 2018) wehrte und sich zu einer Plattform und einem Netzwerk von Umweltaktivist:innen entwickelte.

Im Falle des Umweltaktivismus verweist die historische Entwicklung von WALHI auf einen Politisierungsprozess. Die Organisation selbst räumt einen „Richtungswechsel“ hin zu einer kritischen Haltung gegenüber der Regierung ein. „WALHI setzt sich dafür ein, dass die Rechte auf die Umwelt und der Schutz der Menschenrechte als Aufgabe des Staates anerkannt werden, um die Lebensgrundlage der Bürger zu sichern“ (WALHI, 2018). Die Hintergrunderklärung der Organisation enthält auch eine Kritik am globalen kapitalistischen Regime, das das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben in Städten und Dörfern diktiert.

Umweltaktivismus als Kritik an der Kapitalakkumulation und der Enteignung von Armen findet sich in der Regel in Stimmen, die den Staat und private Unternehmen kritisieren. Dies zeigen die von WALHI eingereichten Klagen, wie die gegen die Landgewinnung an der Nordküste Jakartas.

In dem Maße wie Umweltzerstörung weiterhin in großem Umfang stattfindet, nimmt der kritische Umweltaktivismus weiter zu. Das Jaringan Advokasi Tambang (JATAM/[Anti-]Bergbau Advocacy Network) zum Beispiel entstand 1995 aus einem Anti-Bergbau-Workshop in Banjarmasin (Sejarah JATAM, 2023) und hat sich zu einer der konsequentesten kritischen Stimmen gegen ungerechte Bergbaupraktiken entwickelt.¹¹ Mit dem Ziel, „die Zerstörung durch den Aufbau alternativer Konsum- und Produktionsweisen, die gerecht und nachhaltig sind, zu bekämpfen“, engagierte sich JATAM in sozial-ökologischen Kampagnen, insbesondere zum Schutz des Karstgebirges, im Kampf gegen Kohle und zur Rettung kleiner Inseln und Küstengebiete. JATAM gibt auch Publikationen heraus und führt Schulungen durch. Darüber hinaus engagiert sich die Organisation im Zuge von Wahlkämpfen, indem sie Informationen darüber veröffentlicht, wie lokale politische Kandidat:innen zum Thema Bergbau stehen.

Neben diesen beiden Beispielen gibt es eine Fülle von Umweltorganisationen und -gruppen. Sie alle befassen sich mit unterschiedlichen umweltbezogenen Aspekten. Etliche davon konzentrieren sich auf Themen der individuellen Nachhaltigkeit, wie z. B. Fahrradfahren, Müllentsorgung, grünes Bauen und Begrünung. In vielen Teilen Indonesiens finden Kam-

⁹ <https://walhi.or.id/sejarah/>

¹⁰ *Reformasi* bezeichnet die Zeit nach dem Rücktritt von Suharto im Mai 1998. Sie löste die Zeit der sogenannten Neuen Ordnung ab, unter der die Herrschaftszeit von Suharto (1966-1998) bekannt ist und die von Militarismus, Bürokratisierung und Repression gekennzeichnet war [Anm. der Redaktion].

¹¹ Jaringan Advokasi Tambang (JATAM), <https://www.jatam.org/>

pagnen zur Verringerung der Verwendung von Plastiktüten und Aktivitäten zur Reinigung von Stränden und Flüssen statt.¹²

Auch Kooperationen zwischen zivilgesellschaftlichen Umweltorganisationen und Aktivist:innen haben sich im Laufe der Jahre herausgebildet. Im Jahr 2019 entstand #BersihkanIndonesia („Indonesien sauber machen“) als ein Zusammenschluss zivilgesellschaftlicher Organisationen, der die indonesische Bevölkerung dazu aufforderte, sich aktiv für fortschrittliche Umweltpolitik in den Bereichen Energie, Wirtschaft und Umwelt einzusetzen.¹³ Die Koalition forderte die Präsidentschaftskandidaten der Wahlen 2019 dazu auf, sich zur Energiesouveränität Indonesiens zu bekennen. Das Konzept der Energiesouveränität geht über das der Energiesicherheit hinaus. Es zielt auf die Etablierung von Rechenschaftspflichten wirtschaftlicher Akteur:innen im Rahmen der Energieversorgung und auf die Überwindung oligarchischer Systeme in der Energieversorgung (Abbildung 4). Der Zusammenschluss setzt sich aus verschiedenen, über die Umweltbewegung hinausreichenden Organisationen zusammen, wie zum Beispiel Indonesia Corruption Watch und Koalisi Perempuan Indonesia (Indonesische Frauenkoalition).



Abbildung 4. Kritische Karikatur von Toni Malakian für die #BersihkanIndonesia-Koalition, die den Widerspruch zwischen E-Fahrzeugen und der „Energiewende“ bzw. „sauberen Energien“ während des G20-Gipfels 2022 in Indonesien aufzeigt (Quelle: Toni Malakian für #BersihkanIndonesia, 2022)¹⁴

Die Rhetorik der ökologischen Nachhaltigkeit in der Wahlkampfpolitik

Elemente des Umweltaktivismus, die auf weniger Widerstand stoßen, können jedoch auch in die Kampagnen politischer Akteur:innen einfließen, um Wahlkandidat:innen in ein positives Licht zu rücken. Seit Joko Widodo sowohl als Präsident als auch als ehemaliger Gouverneur von Jakarta bei öffentlichen Veranstaltungen häufig Fahrräder als Werbegeschenke verteilt hat, wird das Fahrrad mit ihm in Verbindung gebracht. Dabei

¹² Beispiele dafür sind in der Dokumentation „Pulau Plastik“ (2021) zu sehen.

¹³ Bersihkan Indonesia, <https://bersihkanindonesia.org/>

¹⁴ Bersihkan-Indonesia-Instagram-Post, 9. Dezember 2022, <https://www.instagram.com/p/C18yFEMJrP6/>

verwies Widodo nicht nur auf seine nostalgische Vorliebe für das Fahrradfahren in seiner Jugend, sondern auch darauf, dass „Radfahren gesund und umweltfreundlich ist, weil es keine Umweltverschmutzung verursacht“.¹⁵ Insgesamt ist das Thema „saubere Umwelt“ zu etwas geworden, das der Wahlkampfpolitik von Kandidat:innen zugute kommt. Staatlich geförderte und gesteuerte Umweltinitiativen stehen zwar mitunter im Einklang mit einigen Programmen von Umweltaktivist:innen, wie z. B. Müllbeseitigung, die Förderung des Radfahrens oder die Reduzierung von Plastiktüten. Der Umweltaktivismus, der kritische Diskussionen hervorbringt, also das Politische adressiert, findet allerdings selten Anklang in der öffentlichen Sphäre.

Von Zeit zu Zeit dienen „grüne“ Projekte als Thema politischer Kampagnen. So rühmte sich Joko Widodo während seiner Präsidentschaftskampagne 2014 seiner Führungsrolle als Gouverneur von Jakarta, der Waduk Pluit¹⁶ in einen grünen Park umgewandelt hatte. Die ehemalige Bürgermeisterin von Surabaya, Tri Rismaharini, ist bekannt für ihre Leistungen bei der Sanierung von Grünflächen in Surabaya und dafür, dass sie bei Straßenreinigungsaktionen mitmacht.¹⁷ Die Attraktivität von Aufräumkampagnen zeigt sich auch in der Beliebtheit der „orangefarbenen Truppe“ (Reinigungsgruppe) von Jakarta und in der Befürchtung eines Rückgangs der Reinigungsdienste nach dem Wechsel des Gouverneurs im Jahr 2017.¹⁸ Die Bedenken darüber, wohin der Müll nach der Abholung letztendlich gelangt, hält sich dabei allerdings in Grenzen.

Aktuell engagiert sich Präsident Joko Widodo besonders für die Verlegung der Hauptstadt nach Nusantara, einem Ort in Ostkalimantan, der im Zuge dessen als „Waldstadt“ angepriesen wird. In den offiziellen Verlautbarungen wird häufig auf die „Nachhaltigkeit“ des Projekts in Kontrast zu den Verkehrs- und Überschwemmungsproblemen in Jakarta verwiesen. Die Darstellung der neuen Hauptstadt als Beispiel für „ökologische Nachhaltigkeit“ setzt sich in der Wahlkampfretorik der Präsidentschaftskandidaten für die Wahlen 2024 fort – insbesondere derjenigen, die ihre Agenda als Fortsetzung von Joko Widodos Erbe darstellen. Die Porträtierung der neuen Hauptstadt als „ökologisch nachhaltiges“ Projekt verbindet die politische Wahlkampfretorik mit Nachhaltigkeitsnarrativen.

Der Blick in die Zukunft: Gibt es Hoffnung?

Umweltfragen werden für die Zukunft Indonesiens als Nation und als Gesellschaft weiterhin von Bedeutung sein. Überdies ist Indonesien ein wichtiger nationalstaatlicher Akteur in der weltweiten Klimakrise. Indonesien ist jedoch auch ein Land, das sich urbanisiert, und die Urbanisierung selbst benötigt Ressourcen, um ihre Versor-

¹⁵ Waskita, Ferdinand. „Inilah Alasan Presiden Jokowi Kerap Bagi-bagi Sepeda, Ada Makna Filosofinya“, *Tribunnews*, 27. August 2017. <http://www.tribunnews.com/nasional/2017/08/27/inilah-alasan-presiden-jokowi-kerap-bagi-bagisepeda-ada-makna-filosofi-nya?page=3>

¹⁶ Waduk Pluit, an der Nordküste Jakartas, ist im Wesentlichen ein sehr großes Wassereinzugsgebiet, in das Kanäle entwässern, bevor sie abgepumpt werden [Anm. d. Redaktion].

¹⁷ „Wali Kota Risma Jatuh Usai Bersih-bersih Sampah di Pantai Kenjeran, Kondisinya Sekarang“, *Tribunnews Surabaya*, 24. Februar 2018. <http://surabaya.tribunnews.com/2018/02/24/wali-kota-risma-jatuh-usai-bersih-bersih-sampah-di-pantai-kenjeran-kondisinya-sekarang>

¹⁸ Sari, Nursita. „Sandiaga Tegaskan Pasukan Oranye Tetap Akan Dikelola Pemprov DKI“, *Kompas.com*, 11. November 2017. <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/11/22/09365621/sandiaga-tegaskan-pasukan-oranye-tetap-akan-dikelola-pemprov-dki>

gung zu gewährleisten. Die Gewinnung von Ressourcen zur Unterstützung dieser sich urbanisierenden Wirtschaft steht seit jeher im Widerspruch zur ökologischen Nachhaltigkeit. Die Überschwemmungen in Jakarta führen dies vor Augen. Die Kampagne zur Umstellung auf Elektromobilität, die im Rahmen der globalen Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels in der Regel formal mit ökologischer Nachhaltigkeit in Verbindung gebracht wird, ist ebenfalls problematisch. Zum einen ist Indonesien nach wie vor von Kohle zur Stromerzeugung abhängig. Zum anderen ist es als Land, in dem die Ressourcengewinnung für Komponenten von Elektrofahrzeugen maßgeblich stattfindet, unter dem Gesichtspunkt der sozialen und ökologischen Gerechtigkeit fragwürdig. Letzteres illustriert eine der jüngsten Kampagnen von JATAM zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die sozialen und ökologischen Probleme des Nickelabbaus in Indonesien (Abbildung 5).



Abbildung 5. „Your Electric Vehicle is Killing Residents Around Nickel Mines“ (Ihr Elektrofahrzeug tötet die Bewohner in der Umgebung von Nickelminen), ein T-Shirt von JATAM als Teil ihres Engagements gegen unethische Nickelabbaupraktiken in Indonesien (Quelle: JATAM, 2023).

Angesichts der Teufelskreise aus sozialer und ökologischer Zerstörung stellt der Bau weiterer Infrastruktur wohl kaum eine sinnvolle Antwort auf die Klimakrise dar. Wie der Betondamm am Ciliwung-Fluss als ein berühmtes Hochwasserschutzprojekt beweist: Der Ansatz der harten Infrastruktur hat nicht nur die Überschwemmungen in Jakarta nicht reduziert. Auch Jahre später gelten Überschwemmungen als einer der Hauptgründe für die Hauptstadtverlegung. Gleichzeitig führte die Eindeichung des Ciliwung-Flusses in Jakarta auch zu weniger Grünflächen und zur Verdrängung von Menschen, zumeist aus den unteren Einkommensschichten. Außerdem genügt es nicht, das Engagement Indonesiens für ökologische Nachhaltigkeit und letztlich für die Bewältigung der globalen Klimakrise an der Anzahl der „grünen“ Projekte zu messen. Wie die sozialen und ökologischen Konflikte im Zusammenhang mit Elektromobilität zeigen, können neue „nachhaltige“ Technologien kontraproduktiv für die allgemeinen Bemühungen zur Bewältigung der Klimakrise sein, wenn sie in

einer problematischen oligarchischen Wirtschaft und in einer sozial und geografisch ungleichen Gesellschaft eingesetzt werden.

Abschließend möchte ich noch einmal auf die beiden Hauptthemen der Stadtentwicklung in Indonesien zurückkommen: **soziale Gerechtigkeit** und **Umweltgerechtigkeit**. Um die Klimakrise zu bewältigen, ist es notwendig, einen Standpunkt einzunehmen, der beide Themen umfasst. Ohne die Vision, auf soziale und ökologische Gerechtigkeit hinzuarbeiten, wird jedes Infrastrukturprojekt, das auf „ökologische Nachhaltigkeit“ abzielt, aufgrund der systemischen Probleme in Indonesiens sozialen, politischen und wirtschaftlichen Strukturen mit großer Wahrscheinlichkeit widersprüchlich und kontraproduktiv sein. Der Vorschlag für eine neue Hauptstadt ist ein typisches Beispiel dafür: Trotz der „Nachhaltigkeits“-Rhetorik verdient das Projekt Skepsis und Kritik, denn es liegen weder öffentlich zugängliche Umweltverträglichkeitsprüfungen noch soziale Folgenabschätzungen vor.¹⁹

Um ein ökologisch nachhaltiges Indonesien zu gestalten und das Niveau eines Staates zu erreichen, der eine aktive Rolle bei der Bewältigung der globalen Klimakrise spielen kann, ist es unerlässlich, alle Projekte, Infrastrukturen und politischen Wahlversprechen unter dem Aspekt der sozialen und ökologischen Gerechtigkeit zu bewerten. Angesichts des Ausmaßes an sozialen Konflikten und der Umweltzerstörung, die in den letzten zehn Jahren durch Projekte und Infrastruktur in Indonesien verursacht wurden, ist klar, dass diese Projekte und Infrastrukturen nicht im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit und Umweltgerechtigkeit stehen.

Trotz all dieser Probleme ist der zivilgesellschaftliche Aktivismus von Gruppen, die aktiv daran arbeiten, organisationsübergreifende Koalitionen zu bilden, um kritische Perspektiven gegenüber diesen problematischen Projekten und Politiken zu teilen, sowie ihre Bemühungen, sich für Alternativen einzusetzen, ein Hoffnungsschimmer für Indonesien.

Inmitten der überwältigenden Vorherrschaft von mächtigen politischen und wirtschaftlichen Akteur:innen und der zunehmenden Menge an Wahlkampfinformationen (und Fehlinformationen) besteht die größte Herausforderung darin, die Reichweite dieser kritischen Stimmen im Vorfeld der Wahlen weiter zu vergrößern.

Rita Padawangi ist außerordentliche Professorin für Soziologie am Centre for University Core, Singapore University of Social Sciences. Ihre Forschungsinteressen umfassen die Soziologie der Architektur, soziale Bewegungen und partizipative Stadtentwicklung. Sie koordiniert das Southeast Asia Neighbourhoods Network (SEANNET), ein Gemeinschaftsprojekt über das urbane Leben in Städten, das akademische Einrichtungen, Wissenschaftler:innen und Gemeinden zu Forschungs- und Bildungszwecken miteinander verbindet.

ritapadawangi@suss.edu.sg

¹⁹ CNA Insider, “Inside Indonesia’s Move To New Capital Nusantara: Will Its People Be Ready?”, *Channel-newsAsia*, 17 August 2023. <https://www.youtube.com/watch?v=XDumGD47Uls>