

Von: Manuel Helbig

Gesendet: Freitag, 17. September 2010 01:38 -0700 (PDT)

An: teamGLOBAL

Betreff: Wo sind all die alten Autos hin?

Tagtäglich steigen wir in Deutschland in den Bus zur Schule, zur Uni oder zur Arbeit. Unser Auto ist unser treuer Gefährte, der uns morgens ins Büro, am Wochenende zum Badesee und in den Ferien nach Südfrankreich begleitet. Doch in diesem Falle zählt der Spruch „Alte Liebe rostet nicht“ meistens nicht. Im Durchschnitt geben die Deutschen ihrem Auto zehn Mal im Leben den Laufpass. Alle sechs Jahre kaufen sich die Deutschen durchschnittlich einen neuen PKW. Und auch die Verkehrsbetriebe müssen mit der Zeit gehen und rangieren alle paar Jahre ihren Busfuhrpark aus. Doch wo landen eigentlich all die Autos und Busse? Reist man durch die Welt, so trifft man in den exotischsten Ländern Autos von Malermeister Müller oder Metzger Meier. Während wir in Deutschland mit dem Neuwagen durch die Straßen rollen, leisten unsere Verflorsenen noch jahrelang treue Dienste auf schlagloch-geplagten Straßen. So auch in Zentralasien. Unter den größten Importeuren deutscher Gebrauchtwagen nimmt Kasachstan den zehnten Platz ein. Ungefähr 15.000 Wagen wechseln jährlich die Landesgrenzen gen Osten in das Land mit nur 16 Millionen Einwohnern und der Größe Mitteleuropas. Und genau hier mache ich gerade ein dreimonatiges Praktikum bei einer kleinen kasachischen Umweltschutzorganisation.

Kasachstan ist für viele Europäer ein unbeschriebenes Blatt. Doch eigentlich müsste uns interessieren, was in diesem Land vorgeht. Die kasachische Wirtschaft ist in den letzten Jahren rasant gewachsen und wird es wohl auch in Zukunft. Das Land ist reich an Öl- und Gasvorräten. Außerdem befinden sich auf dem Territorium allerlei sonstige Bodenschätze, die in anderen Regionen bereits knapp werden und hier noch in ausreichenden Mengen abbaubar sind. Als Abnehmer der Rohstoffe sind die Industrieländer, die Hauptantreiber der wirtschaftlichen Entwicklung Kasachstans und in Zukunft wird mit den knapper werdenden Ressourcen die Bedeutung Kasachstans für Europa weiter wachsen. Doch das Land versucht inzwischen, seine Produktpalette zu erweitern, um langfristig Wohlstand zu schaffen und nicht allein von den natürlichen Ressourcen abhängig zu sein. Der boomenden Wirtschaft ist mit der Hauptstadt Astana sozusagen ein Denkmal gebaut worden. Mitten in der Steppe unter unwirtlichen klimatischen Bedingungen sprießen die verglasten Hochhausbauten wie Pilze aus dem Boden. An jeder Ecke werden neue Shoppingmalls eröffnet und die breiten Straßen der Stadt werden immer mehr von neuen, funkelnden Geländejeeps genutzt, als von den ausrangierten deutschen Bussen und europäischen Gebrauchtwagen.

Ist man in den ländlichen Gebieten unterwegs, merkt man nicht mehr viel von dem Wirtschaftsboom. Die Mehrheit der Bevölkerung dort lebt von der Landwirtschaft und insbesondere von der Viehwirtschaft. Nicht Geländejeeps prägen das Bild, sondern vielmehr Schafherden und deren Hirten auf Pferden. Die Leute versorgen sich vor allem selbst, die medizinische Versorgung ist auf das Mindeste beschränkt. Die Straßen sind in den seltensten Fällen asphaltiert und eine Autofahrt erinnert mehr an eine Achterbahnfahrt. Doch genau mit diesen Regionen beschäftige ich mich während meines Praktikums. Die kleine Umweltschutzorganisation, in der ich arbeite, unterstützt die ländliche Bevölkerung dabei, ökologischen Tourismus in entlegenen Gebieten Kasachstans zu entwickeln. Besonders Touristen aus den Industrieländern ziehen unberührte Natur und traditionelle Lebensweisen an. In Europa ist von beidem kaum etwas übriggeblieben. In Kasachstans weiten Steppenlandschaften finden Europäer und Nordamerikaner die Ruhe vom hektischen Leben in den Industrieländern. Für die ländliche Bevölkerung bedeutet dies zusätzliches Einkommen und einen wichtigen Anstoß für die regionale Wirtschaft. Gleichzeitig ermöglicht diese Art von Tourismus einen Austausch zwischen den Kulturen und leistet einen wichtigen Beitrag zur Völkerverständigung.

Wann und ob überhaupt der große Boom auch in den ländlichen Gebieten kommt, steht noch offen. Die Strategie des Präsidenten Nasarbaiev sieht vor, dass das Land bis zum Jahre 2030 den Entwicklungsstand der Industrieländer erreicht. Diese magische Zahl findet man auf hunderten von Schildern in großen Städten und in den kleinsten Dörfern. In den nächsten zwanzig Jahren werden aber wohl noch viele unserer Autos und Busse ihren Lebensabend in Zentralasien verbringen. Vielleicht finden auch die ehemaligen Besitzer wenigstens für ein paar Wochen den Weg in dieses bis jetzt noch weitgehend unbekannte aber spannende und wunderschöne Land.

UNTERWEGS

Manuel Helbig meldet sich aus Kasachstan, wo er für drei Monate bei einer Umweltschutzorganisation mitarbeitet und neben einer boomenden Wirtschaft und ausrangierten europäischen Autos auch unberührte Natur und traditionelle Lebensweisen kennenlernen kann.

Hier geht es zu den gesammelten Beiträgen der Rubrik *unterwegs*.



Traditionelles Essen im traditionellen Jurtenzelt.



15.000 Wagen kommen jährlich aus Deutschland nach Kasachstan.



Verglaste Hochhausbauten schießen in der Hauptstadt Astana wie Pilze aus dem Boden.



„Kasachstan 2030“: Wie lange noch sind unberührte Natur und traditionelle Lebensweisen zu finden?