

VON ARNE PERRAS

Singapur – Ein Leben ohne eigenes Auto? Das konnte sich die Familie aus Schwaben früher kaum vorstellen. Doch dann zog sie nach Singapur. Und siehe da: „Es geht“, sagt Gudrun Spielberger. Gerade ist ihr Mann Markus mit dem Bus von der Arbeit gekommen. Sie haben gemeinsam gegessen und ihre fünfjährige Tochter ins Bett gebracht. Nun ist es kurz nach neun Uhr, Feierabend im 5. Stock des Singapur Wohnblocks an der Bukit Timah Road. Das Paar sitzt auf dem Sofa, die Klimaanlage surrt, auf dem Tisch steht eine Flasche australischen Weins und eine Schüssel Nüsse. Alles geschafft für heute, und alles ohne eigenes Auto.

Zugegeben: Es ist nicht immer einfach. Die Spielbergers werden gleich noch davon erzählen. „Aber wenn du es in Singapur nicht schaffst, ohne Auto zu leben, dann schaffst du es vermutlich nirgends“, sagt Markus Spielberger. Der 45-jährige Schwabe arbeitet als Finanzkontrolleur bei einem deutschen Batteriehersteller. Vor eineinhalb Jahren hat ihn seine Firma nach Südostasien entsandt. Als Drehscheibe der Wirtschaft und Zentrum der Finanzbranche lockt Singapur Unternehmen aus aller Welt. Doch die meisten Bewohner Singapurs, ob nun einheimisch oder zugezogen, müssen auf einen eigenen Wagen verzichten. Das ist hier schlicht zu teuer. Und so haben auch die Spielbergers ein neues, autoloses Leben begonnen. Gewöhnungsbedürftig sei das anfangs gewesen, erzählen sie. Aber nun läuft alles rund.

Etwa 650 000 Autos rollen durch den Stadtstaat, der 5,4 Millionen Einwohner hat. In München ist die Autodichte nahezu dreimal so hoch wie in Singapur. Was die asiatische Metropole davon hat, ist offenkundig: flüssigen Verkehr und nur ganz selten große Staus. Es muss schon Überschwemmungen geben oder einen schweren Unfall, um Singapur längere Zeit lahmzulegen. Dass es schon mal stockt in den Stoßzeiten, kennt man auch in dieser Stadt. Aber ansonsten? Alles fließt.

Der Ingenieur kommt mit dem Bus. Das dauert zwar 40 Minuten, kostet aber gerade mal 55 Cent

Das soll etwas heißen in einer asiatischen Großstadt, in der die Menschen noch weitaus gedrängter zusammenleben als in den Städten Europas. Markus Spielberger kommt geschäftlich viel herum in der Region und weiß, wie ein Verkehrsinfarkt aussieht. Und wie anstrengend das ist, mitten drin zu stecken, ohne Chance, dem blechernen Chaos zu entkommen. Die Uhr tickt unaufhaltsam, der Terminkalender ist prall gefüllt. Und man muss sich schon freuen, wenn das Auto überhaupt noch einmal vorwärts rollt. Gerade war der Geschäftsmann in Jakarta, der Hauptstadt Indonesiens. Verkehrsmäßig ist das der Albtraum. „Da bekommst du zwei Termine am Tag gemacht“, sagt Spielberger. Mit Glück.

Einmal saß er im Auto in einer der verstopften Straßenschluchten und hätte zweifeln können. „Ich habe den Turm schon gesehen, in dem mein Treffen stattfand, das sah ganz nah aus, aber es war einfach kein Hinkommen“. Ganz anders Singapur. Da macht er locker fünf Termine am Tag. Er fährt Bus, U-Bahn oder auch mal mit einem der günstigen Taxis.

Der kleine Staat hat sich gewappnet gegen den Stau, und er tut das mit vielen Mitteln. Zum einen baut Singapur rastlos sein öffentliches Verkehrsnetz aus, das weltweit zu den günstigsten zählt, obgleich die Preise nicht subventioniert sind. Zum anderen begrenzt Singapur die Zahl der Autos. Sie verwandeln sich so zu einem Gut, das für die meisten unerschwinglich ist.

Um hier ein eigenes Auto zu fahren, braucht man zunächst eine Berechtigung, das sogenannte „Certificate of Entitlement“, kurz COE. Und sie kostet in Singapur ein Vermögen. Die Preise für die Zulassungen schwanken, weil die begehrten Papiere regelmäßig versteigert werden. Seit Beginn dieses Jahres kosteten sie für einen Mittelklassewagen zwischen etwa 35 000 und 45 000 Euro.

Autos fahren in Singapur gewöhnlich nicht länger als zehn Jahre, dann werden sie aus dem Verkehr gezogen. Und nur so lange gilt die erworbene Zulassung. Unter dem Strich ist ein Mittelklassewagen hier drei- bis viermal so teuer wie in Deutschland. Wie viele Zulassungen auf den Markt kommen, legt die Regierung fest. Momentan hat sie eine Quote gesetzt, nach der die Zahl der Autos im Jahr um 0,5 Prozent ansteigt.

„Die CEO ist nicht populär“, sagt der frühere Chefingenieur der Singapur Transportbehörde, Gopinath Menon. Wen wundert's? Denn auch in Singapur fahren die Leute schließlich gerne ein eigenes Auto. Aber irgendwann war klar geworden, dass der Stadtstaat, der eine Insel ist, nicht davon herkommen würde, die Zahl der Autos zu begrenzen, um den Verkehr noch zu bewältigen. Diesem Prinzip ist Singapur treu geblieben. Erst kürzlich bekräftigte Verkehrsminister Lui Tuck Yew auf einem Transportkongress: „Privates Autofahren kann nicht die Mobilitätslösung für Städte im 21. Jahrhundert sein.“

Ingenieur Menon weiß, wie alles angefangen hat, er trat schon in den Sechzigerjahren in den Dienst der Regierung und stieg später zum Chefingenieur der Transportbehörde auf. Nun ist er schon einige Jahre lang im Ruhestand. An einem Freitagmorgen sitzt der freundliche siebzehnjährige Herr im Singapur Cricket Club, um von seinen Erfahrungen zu erzählen. Das mit dunklem Holz getäfelte Anwesen im Herzen der City ist ein Erbe aus kolonialen Zeiten, als noch die Briten über den Hafen an der Straße von Malakka herrschten. Grüne Sessel gruppieren sich vor den Fenstern, durch die man hinausblickt auf den



Nimm doch die Bahn: Etwa 650 000 Autos rollen durch den Stadtstaat, der 5,4 Millionen Einwohner hat. In München ist die Autodichte nahezu dreimal so hoch wie in Singapur. Dafür sind Straßen und Brücken frei, wie hier die Benjamin Sheares Bridge. FOTO: 2011 BLOOMBERG FINANCE LP

Alles fließt

Warum gibt es in Singapur keine Staus? Weil eine Autozulassung schnell mal 40 000 Euro kostet. Doch die straffe Verkehrspolitik des Inselstaates hat auch allerhand Vorteile

makellosen Rasen, der wie eine Insel wirkt, umringt von all den Wolkenkratzern, die Singapurs rasanten Aufstieg verkörpern. „Von all den Türmen war damals noch nichts zu sehen“, sagt Menon. Damals ging es um den großen Aufbruch.

Mit Fleiß und Disziplin hat es der Stadtstaat in fünf Jahrzehnten weit gebracht. Heute ist Singapur eine der wohlhabendsten Städte der Welt. Aber auch die teuerste, wie Analysten des „Economist Intelligence Unit“ kürzlich herausfanden. Das liegt nicht nur, aber auch an den hohen Kosten für die Anschaffung eines Autos.

Ingenieur Menon besitzt zwar einen eigenen Wagen, aber er ist an diesem Morgen mit dem Bus gekommen. Das dauert 40 Minuten und kostete ihn umgerechnet 55 Euro-Cent. „Mit dem Auto hätte ich zwar nur 25 Minuten gebraucht“, rechnet er vor. Aber Straßengebühren plus Parken hätten ihn sieben Singapur-Dollar gekostet, vier Euro. Und da hat man die Anschaffung des Autos und das Benzin noch gar nicht eingerechnet. Wer selbst fahren will in Singapur, muss sich das teuer erkaufen.

Singapur ist etwas kleiner als Hamburg. Aber es leben dreimal mehr Menschen in der Stadt

Sheeren Teo ist 24, hat im vergangenen Jahr die Universität abgeschlossen und jetzt ihren ersten Job angenommen. Sie vermarktet Wein. Sie hat viele Pläne, aber eines weiß sie schon ganz sicher: Ein Auto wird sie auf absehbare Zeit nicht kaufen. Eine simple Rechenaufgabe ist das für die junge Frau: Ein neuer Wagen kommt nicht in Frage, weil sie sich das nicht leisten kann. Und selbst wenn sie sich für den günstigsten Gebrauchtwagen auf dem Markt entscheiden würde, wäre das immer noch doppelt so teuer wie Fahrten mit Bus, U-Bahn und Taxi.

Wenn sie einmal selbst fahren möchte, um in Übung zu bleiben, leiht sie sich das Auto ihres Vaters aus. Aber sie vermisst es nicht besonders, weil sie gut mit dem Bus zur Arbeit kommt. „Wir haben den Platz in Singapur gar nicht, wir können nicht alle ein Auto haben“, sagt sie.

Platz ist das Maß aller Dinge. 714 Quadratkilometer ist Singapur groß, etwas kleiner noch als Hamburg. Aber in der asiatischen Hafenstadt leben dreimal so viele Menschen. 42 Kilometer misst die Insel von Ost nach West, und 22 Kilometer von Süd nach Nord. Zwölf Prozent der Fläche sind bereits mit Straßen verbaut. Fast ge-

nauso viel Raum, wie die Singapurer fürs Wohnen brauchen.

Noch mehr asphaltieren? Wo sollten neue Straßen noch hin? Frau Teo schüttelt den Kopf. Das mag in anderen Ländern gehen, aber hier nicht. Ihre Freundin, erzählt sie, sei gerade nach Kanada gezogen und habe nur gestaunt, wie viel Platz es dort doch gibt. Endlose Weiten. Keine Chance, ohne ein Auto herumzukommen. „Aber Singapur ist anders.“ Wohin immer sie möchte, sie findet einen Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Sicher, in den Stoßzeiten ist es eng. Zum Beispiel am Knotenpunkt Jurong East. An einem schwülen Donnerstagmorgen um kurz nach acht Uhr bewegen sich lange Menschenschlangen die Rolltreppen nach oben zu den MRT-Bahnsteigen. „Mass Rapid Transit“ heißt das Singapur Netz, dessen Züge teils unter der Erde, teils auf Stel-

zen fahren. Jeder Fahrgast braucht eine aufladbare Karte, mit der er sich elektronisch an einer Schranke eincheckt und später wieder auscheckt. Fahrtkosten werden automatisch abgebucht.

Keiner schiebt, keiner drückt, keiner mault. Eingespielte Disziplin. Aus der Reihe zu tanzen, ist hier auch keine gute Idee. Wer zum Beispiel glaubt, er könnte auf den für Fußgänger ausgewiesenen Brücken über die Straße auch gut mal radeln, den kommt das teuer zu stehen. Ein rot-weißes Verbotsschild leuchtet mit durchgestrichenem Zweirad von der Wand. Was es kostet, steht gleich darunter: 1000 Dollar Strafe.

Auch in Singapur haben Züge manchmal Pannen, Sheeren Teo hat das schon erlebt, dann machen sich die Leute in den sozialen Medien Luft. Mit Kindern im Schlepptau ist es noch anstrengender, aber Frau Teo ist sich gar nicht sicher, ob

sie später, wenn sie einmal Familie hat, ein Auto brauchen wird. „Ich bin U-Bahn und Bus gewöhnt.“

Schon Mitte der Siebzigerjahre erhob Singapur erstmals Gebühren für Autofahrten in die City. Damit war die Stadt weltweit Pionier. Metropolen wie London zogen später nach. Inzwischen nutzt Singapur ein elektronisches System, das den Autofahrer auf bestimmten Strecken und zu bestimmten Uhrzeiten zur Kasse bittet, die fälligen Gebühren des „Electronic Road Pricing“ (ERP) werden automatisch abgebucht, wenn das Auto die großen ERP-Portale passiert, die sich über die Straßen Singapurs spannen. Bald schon will der Staat die Gebühren durch ein satellitengestütztes System, mittels GPS, ermitteln und den Steuerungseffekt so noch verbessern.

„Das System Singapurs ist nicht perfekt, aber das beste, das möglich ist“, sagt Verkehrsexperte und Ingenieur Lee der Horng. Der hoch gewachsene Taiwanese lehrt an der National University of Singapore (NUS) und kennt die Leiden asiatischer Städte. Wie es wohl zuzugehen in Singapur, wenn der Staat die Zahl der Autos nicht begrenzen würde? Der Professor muss nicht lange nachdenken. Dann wären verheerende Staus gar nicht zu vermeiden, sagt er. Verhältnisse, wie sie eben Menschen in Jakarta oder Manila erleiden. Ganz abgesehen von den zusätzlichen Abgaswolken, die alles verpestet.

Gerade war der Professor in China, wo er die Stadt Chengdu in Verkehrsfragen berät. Dort blickt man interessiert nach Singapur, aber zögert doch, das Modell zu übernehmen. „Dort gibt es Sorgen, dass die eigene Autoindustrie leiden könnte, wenn man den Verkehr begrenzt wie hier“, sagt Lee der Horng. Singapur hat keine eigene Autoindustrie, muss sich also über solche Fragen keine Gedanken machen.

Im Leben der schwäbischen Familie Spielberger gab es früher immer ein Auto. Manchmal auch zwei. Sie erkundeten also Neuland, als sie in Singapur plötzlich ohne auskommen mussten. Auf einen Dienstwagen konnten sie nicht zurückgreifen. Und ein Auto privat anzuschaffen, wäre auch für sie zu teuer. „Man muss sich aber schon stark umstellen“, sagt die 43-jährige Mutter. Alles dauere länger und erfordere mehr Organisation.

Die Smartphones helfen dabei, denn blitzschnell hat einem die App die beste Route ausgespuckt, mit Alternativen. Und man weiß auch gleich, wie lange ein Taxi für die Strecke braucht. Das macht das Planen schon mal leichter. Nützlich ist auch, dass die Supermärkte einen guten Liefer-

service haben, sodass man bei größeren Einkäufen nicht alles selbst nach Hause schleppen muss. „Aber man hat schon auch Momente, wo man zweifelt“, sagt Spielberger.

Zum Beispiel dieser Wochenendausflug zu Ikea. Klar, dass man die großen Stücke von dort liefern lässt. Aber all der Kleinkram, mit dem sich Mutter und Tochter eines Tages in einen vollen Bus geschoben haben, das Warten, die Enge, das Schleppen in der tropischen Hitze. „Das war dann doch grenzwertig.“

Normalerweise sind für solche Fahrten die Taxis eine gute Wahl. Deutlich teurer zwar als Bus oder U-Bahn, aber doch um Welten billiger als ein Taxi in Deutschland. Startpreis knapp zwei Euro. Bei kürzeren Fahrten bleibt man meist unter vier Euro. Und selbst wer eine 45-minütige Fahrt vom Westen zum Flughafen im Osten macht, kommt mit 25 Euro aus.

Aber wie gelingt es einem Staat, den Verkehr so umfassend zu steuern? „Entscheidend ist die Einsicht in das Notwendige“, sagt Transport-Experte Kay Axhausen, der an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich lehrt. „Singapur hat sehr früh erkannt, dass es gar nicht genug Straßen bauen kann, um alle Wünsche zu erfüllen.“ Aber dann musste der Staat das Notwendige auch durchsetzen. „Regierungen, die keine Angst haben, abgewählt zu werden, tun sich da leichter“, sagt Axhausen. Die People's Action Party (PAP) lenkt Singapur schon seit der Unabhängigkeit. Sie ist die maßgebliche politische Kraft und gewann auch bei den letzten Wahlen 2011 fast alle Sitze.

Und doch gibt es noch Männer, die glauben, eine Frau bekomme man nur, wenn man ein Auto hat

Singapurs straff geführte Regierung hat nicht immer dieselben Vorstellungen von Demokratie wie westliche Staaten. „Politische Rechte, insbesondere Versammlungs-, Rede- und Medienfreiheit sind stark eingeschränkt“, schreibt das Auswärtige Amt in seinen Länderinformationen. Aber der Staat hat viel für den Wohlstand seiner Bürger getan. Er ist fürsorglich. Und er muss achtgeben auf die Stimmungen und Sorgen seiner Bürger, um nicht an Akzeptanz zu verlieren.

Laut einer Umfrage der regierungstreuen Zeitung *Straits Times* zeigten sich jüngst 88,5 Prozent der Befragten mit ihrem öffentlichen Verkehrssystem zufrieden. Gleichwohl sagte fast ein Drittel der Befragten, dass sich das Management des Transportsektors seit 2011 verschlechtert habe. Sie nannten Verspätungen von Zügen, aber auch steigende Kosten für Autos und die teuren Zulassungen (COE) als Gründe. Die Singapurier sind gut Service gewöhnt. Weil nun aber immer mehr Menschen in Züge und Busse drängen, bringt das Ärger.

Professor Lee der Horng erinnert sich noch an die Zeit, als er zum ersten Mal nach Singapur kam, das war 1999. „Da gab es in der U-Bahn jede Menge Platz.“ Heute ist das anders, die Bevölkerung ist stark gewachsen. Singapurs Wirtschaft profitiert von den ausländischen Kräften, aber es wird eben auch enger. Ein Trost ist, dass die hohe Auslastung der U-Bahnen und Busse mit dafür sorgt, dass die Ticket-Preise günstig bleiben.

Was Singapur bis 2030 noch alles vorhat, kann man im Transport-Masterplan 2013 nachschlagen. An einer Begrenzung des Autofverkehrs will der Staat festhalten, aber gleichzeitig den öffentlichen Verkehr ausbauen, damit den Menschen die Abkehr vom eigenen Wagen leichter fällt.

Wie aber findet man die besten Lösungen für den Verkehr der Zukunft? Der Experte Kay Axhausen leitet ein Projekt, das sich Future Cities Laboratory nennt. Koordiniert wird es in Singapur vom Schweizer Ingenieur Alexander Erath, der sich mit seinem Team vornehmlich in künstlichen, am Computer simulierten Welten bewegt.

Wenn Erath seinen Laptop aufklappt, erblickt man Singapur von oben, und unten auf den Straßen wuseln blaue, grüne, rote Punkte, wie Ameisen, die ihre Arbeit verrichten – und kreuz und quer durch die Stadt stausen. Das Programm ist mit den Daten einer „synthetischen Population“ gefüttert. Hochgerechnet wird sie aus einem Prozent der Bevölkerung, deren Gewohnheiten und Verhältnisse man durch Befragungen ermittelt hat. Wo wohnen Sie? Wohin fahren Sie, und wann? Wie oft gehen Sie einkaufen, was machen sie in ihrer Freizeit? Die Simulation zeigt, wo es Engpässe gibt, und wann. Und man kann mit ihr testen, wie den Problemen am besten zu begegnen ist. Man kann zum Beispiel zur Probe die Straßenbenutzungsgebühr anheben oder eine neue U-Bahn bauen und sehen, was dann passiert. Noch ist vieles in der Entwicklung, aber am Ende könnten die Forschungen einem Staat wie Singapur helfen, sein Verkehrsnetz besser zu planen, sagt der Schweizer Ingenieur.

Auch wenn Singapur darauf setzt, den öffentlichen Verkehr zu fördern, so ist das Auto doch immer noch ein Status-Symbol. Vielleicht ist es hier sogar mächtiger als anderswo, weil Autofahren nun ein Privileg der wenigen geworden ist. Professor Lee der Horng hat den Eindruck, dass unter den Studenten noch viele den Traum vom schicken Auto hegen. „Manche scheinen sogar zu glauben, dass man ohne einen Mercedes keine Frau bekommt“, sagt er.

In Singapur ist es auch nicht zu überhören, wenn die Superreichen in ihre Ferraris, Lamborghinis oder Maseratis steigen, um dann, mit tiefem Grollen, in die Orchard Road einzubiegen, dem Singapur Shopping-Paradies. Macht ja nichts, dass sie nur 50 fahren dürfen. Taxifahrer witzeln, dass das den Rennwagenbesitzern ohnehin recht sei.

So werden sie am Steuer wenigstens besser gesehen.



Zu Kolonialzeiten war die Verkehrsregelung in Singapur noch reine Armarbeit: ein Polizist um 1930. FOTO: RETROFILE/GETTY IMAGES