Verkehrssystem und Stadtstruktur Ammans

Benjamin Seidel, 4. Sem. B.Sc. Urbanistik

Während unseres Workshops „Urban Minorities“ besuchten wir mehrere Male die Hauptstadt Jordaniens. Amman, mit Abstand die größte und aus verschiedener Hinsicht wichtigste Stadt des Landes, beeindruckte und verwirrte mich dabei immer wieder aufs Neue, war es aufgrund ihrer schieren Ausmaße, der Zergliederung auf mehrere Hügel oder der chaotisch wirkenden Betriebsamkeit. Mich erfasste zu Beginn ein überwältigendes Gefühl des Ausgeliefertseins gegenüber dieser steten Dynamik und ich vermisste Orte der Entschleunigung und der Rast.

Besonders negativ empfand ich die fortwährende Präsenz und Dominanz motorisierten Individual-verkehrs in der Stadt. Meine erste Assoziation mit der vorgefundenen Verkehrssituation bezog sich – ohne dass ich jemals auch nur annähernd in dieser Region der Erde gewesen wäre – denn auch auf die USA. Der Verkehr innerhalb der Innenstadt, der sogenannten Downtown, kollabierte ab dem späteren Vormittag regelmäßig und staute sich dann im Tal auf. Neben einer erhöhten Schadstoffbelastung verursachte dies ebenso einen unangenehm hohen und dauerhaften Lärmpegel. Gesteigert wurde letzterer zusätzlich durch den vielfach zu beobachtenden „Hang bzw. Drang zur Hupe“ einiger

Fahrer und Fahrerinnen. Das Verkehrsgeschehen erforderte dies zu Teilen allerdings auch, da oftmals Linien für die einzelnen Fahrbahnen fehlten und selbst dort, wo sie existierten, häufig ignoriert wurden.

Zahlreiche Stadtautobahnen und Schnellstraßen durchqueren die Stadt und sollen – zumindest außerhalb der ausgedehnten Rushhour – die Erreichbarkeit der verschiedenen Stadtbereiche mit dem Automobil gewährleisten. Um Treffpunkte zu verabreden, nahmen dann auch Ammans „Circles“ eine zentrale Rolle ein. Dass die Orientierung innerhalb Ammans von Einheimischen vornehmlich anhand dieser Kreisverkehre erklärt wurde, verdeutlichte für mich sehr anschaulich, wie alltäglich und unumgänglich sich die Automobilnutzung in dieser Stadt schlicht zeigt. Als ich einigen jordanischen Studierenden von einem Spaziergang, den wir am Vortag vom Stadtzentrum zum Al-Abdali-Projekt unternommen hatten, stieß ich denn auch auf relativ große Ver- bzw. Bewunderung.

Fuß- und Radwegplanung, Öffentlicher Nahverkehr

Eine Planung für Fußwege schien mir in Amman, wenn überhaupt gesamtheitlich vorhanden, nur in Abschnitten beabsichtigt bzw. angewandt zu werden. Zum einen zeigten sich die Oberflächen der vorhandenen Bürgersteige selten als eben. Zum anderen hörten

Fußwege aber auch einfach nach einem Häuserblock, einer Einfahrt oder einer Abzweigung auf und an vielen – vor allem in Hanglage befindlichen – Stellen erinnerte die Breite eher an Trampelpfade. Die scheinbar fehlenden Investitionen in diesem Infrastrukturbereich können meiner Meinung nach nur bedingt gerechtfertigt werden.

Tatsächlich schien es mir so, dass sich die EinwohnerInnen Ammans, wenn sie denn konnten, möglichst mit dem Automobil fortbewegten und sich dementsprechend für diese Gruppe von Menschen kaum eine Notwendigkeit für höhere Aufwendungen für Fußwege zeigte. Auch konnte und kann ich mir vorstellen, dass die zergliederte Struktur der Stadt, die zahlreichen Hügel und nicht zuletzt das im Sommer doch relativ heiße Klima dazu führen können, dass man ein klimatisiertes Gefährt dem Gehen zu Fuß oder dem Fahrrad bevorzugt.

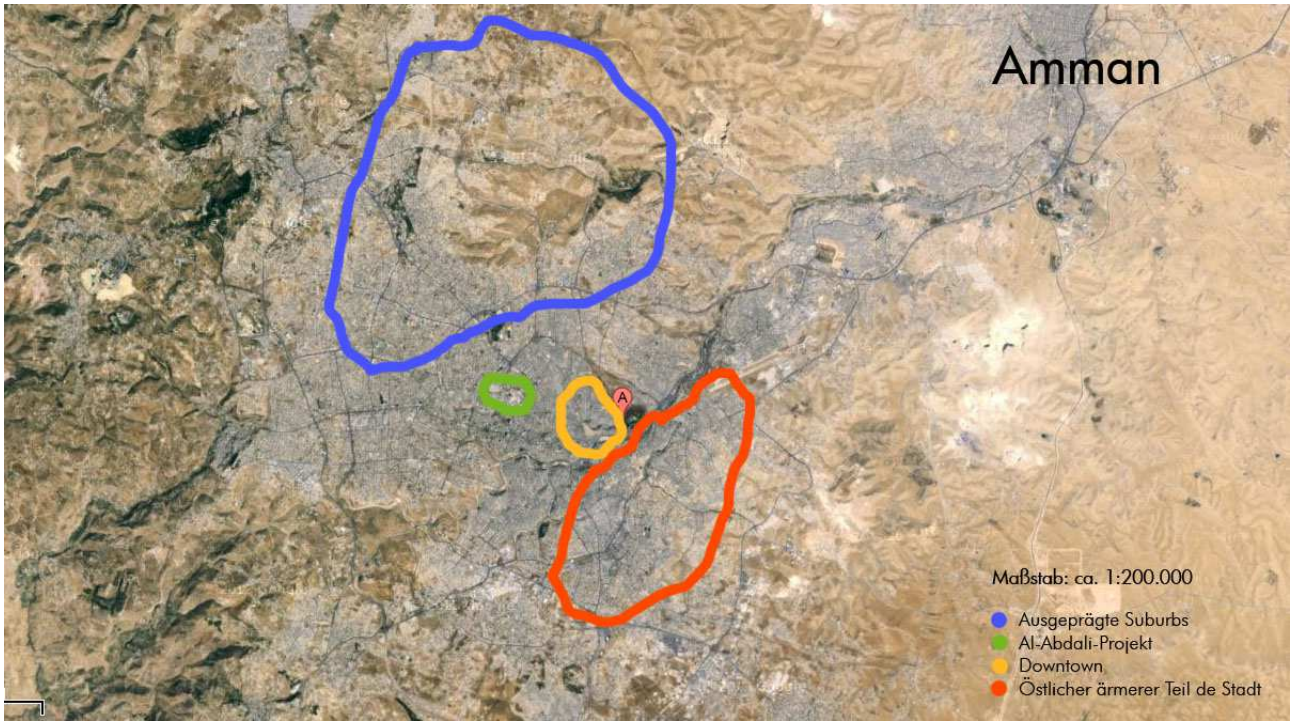
Dennoch sah ich – vor allem in der Altstadt – viele Menschen zu Fuß gehen und meine Vermutung wäre, dass sich ein großer Teil der EinwohnerInnen Ammans kein Automobil leisten kann. Ausgebaute Bereiche, die dem nicht-motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen, wären also durchaus eine bedeutsame Verbesserung für viele innerhalb der Bevölkerung. Dem Radverkehr kommt eine so untergeordnete Rolle im Verkehrsgeschehen zu, dass ich ihn nicht weiter beleuchten werde. Die zahlreichen Hügel der Stadt gestalten die Fortbewegung auf Zweirad aber auch als ausreichend anstrengend, unbesehen der Tatsache, dass sich der oder die potenzielle Fahrende im derzeitigen Ammaner Autochaos einem schwer abschätzbaren Sicherheitsrisiko aussetzt.

Der Öffentliche Personennahverkehr funktionierte an vielen Stellen – wie mir schien – zumindest innerhalb der Stadt nur rudimentär (zu umliegenden Orten fanden sich nach längerer Suche immer passende Busverbindungen). Verschiedene Aspekte zogen hierbei meine Aufmerksamkeit auf sich. Zum einen konnte man an bestimmten Stellen Bushalte beobachten, die einen recht modernen Eindruck hinterließen. Wartende Menschen suchte man an ihnen jedoch häufig und leider genauso wie Auskunftstafeln oder Markierungen vergeblich. Von den JordanierInnen, mit denen ich sprach, konnte mir der ÖPNV denn auch nicht empfohlen werden, sei er doch unverhältnismäßig langsam und teilweise unzuverlässig. Zurückzuführen sei dies auch darauf, dass die überwiegende Mehrheit der Betreibenden privat seien.

Einige wenige Male trat ich zum Selbstversuch an und sah die Vorurteile in großen Teilen bestätigt. Anstatt an den gekennzeichneten Haltestellen Leute aufzunehmen, hielt der augenscheinliche Linienbus stattdessen, sobald am Straßenrand jemand den Arm hob. Dies führte unweigerlich dazu, dass wir bei relativ freier Fahrbahn gefühlt doppelt so lange für eine Strecke benötigten, wie ich sie mit dem Fahrrad bewältigt hätte. Als Hauptaufnahmepunkte dienten insbesondere die Ränder der großen „Circles“. Hier war es einem meist auch möglich, weitergehende Fernbusse zu erreichen. Als störend nahm ich das eine Mal die Praxis eines Linienbusfahrers wahr, so lange an der scheinbar ersten Haltestelle zu warten, bis der Bus relativ voll war. Gegen Ende der Fahrt verflog auch bei mir die Angst, ich hätte mit einem leeren Bus fahren müssen, ziemlich eindrücklich. Ohne

die in Jordanien vorherrschenden Lohnverhältnisse im Detail zu kennen, würde ich behaupten, dass ein größerer Teil der Bevölkerung auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. wäre, insofern er bereitgestellt werden würde.

Geografische und sozioökonomische Segregation



Die immense Ausdehnung Ammans inklusive einer gewaltigen Suburbanisierung an den Rändern und die auf das Fehlen einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur zurückzuführende relative Immobilität benachteiligter Bevölkerungsschichten führen, wie ich es erleben und

beobachten gekonnt zu haben meine, zu einer stark ausgeprägten Segregation. So wies die Downtown, obgleich sie den Anziehungspunkt Nummer eins für TouristInnen darstellt, eine ausgeprägte Stigmatisierung innerhalb von Gesprächen mit manchen JordanierInnen auf. Weiter im Osten der Stadt befänden sich noch weitaus ärmere Bereiche Ammans. Trotz ausgedehnter Spaziergänge gelang es mir jedoch nicht, in diesen Teil der Stadt vorzudringen.

Besser gestellte Bevölkerungsteile begeben sich, so wäre meine Einschätzung hierzu, höchstens in die Downtown, um hier zu arbeiten, Gästen – wie uns – Sehenswürdigkeiten zu zeigen oder abends in der angrenzenden luxuriösen Rainbow-Street zu feiern. Spannend finde ich, dass bei den Parallelen, die ich gedanklich zu Städten in den USA ziehe, der Prozess der Reurbanisierung in Amman wohl erst langsam und zeitverzögert einsetzt. Wie sich darauf unter diesem Betrachtungswinkel die geplante Errichtung der „new downtown“, des Al-Abdali-Projektes, auswirkt, halte ich für schwer einschätzbar, je nachdem wie viel Erfolg das Vorhaben an sich auch haben wird. Abschließend kann ich nur sagen, dass ich mithilfe des Workshops unglaublich viele spannende neue Einsichten gewinnen konnte.

Danke DAAD!!