

Der verlängerte Strand von Singapur

Will Hammelrath

Singapur an der Südspitze der malaiischen Halbinsel ist in vieler Hinsicht günstig gelegen: hier kreuzen sich die Wege von Fluglinien aller Himmelsrichtungen. Ebenso verhält es sich auf dem Wasser: der Hafen von Singapur ist einer der wichtigsten Umschlagplätze nicht nur der Region, sondern der ganzen Welt. Den Singapurem hat das Fortschritt und Wohlstand gebracht; weniger positiv waren hingegen die Effekte des maritimen Massentransportes für den Transportweg selbst, das Meer.

Der Stadtstaat verfügt ohnehin nicht über das, was man allgemein einen Traumstrand nennen würde. Wer die wenigen hundert Meter Sandstrand von *Changi* oder *East Coast* kennt, der weiß, dass sie internationalem Standard kaum genügen – und das, obwohl sie mit viel Mühe (und importiertem Sand) liebevoll eingerichtet worden sind. Was stört, sind das durch die Vielzahl von Schiffschrauben getriebene Wasser und der allgegenwärtige über Bord geworfene Müll. Der tägliche Kampf der Säuberungsbrigade ist nahezu aussichtslos, kommt doch für jedes aufgelesene Stück Dreck mit der nächsten Welle ein neues.

Wohl auch deswegen, weil die (tropischen) Strände Singapurs nicht besonders zum Baden einladen, hat sich die durchschnittliche Verweildauer von Singapur-Touristen in den letzten Jahren kaum verlängert. Jeder Tourist bleibt heute statistisch gesehen gerade einmal 3,1 Tage.

Die Alternativen sind bekannt: zu den klassischen von Singapur aus erreichbaren Traumstrand-Destinationen gehören so berühmte Inseln wie Phuket, Koh Samui, Langkawi und natürlich Bali. Das allerdings hat für Singapur keine positiven Effekte, da alle diese Ziele weitab

liegen und die Fremdenverkehrsbranche in Singapur nur am Transitverkehr verdient.

Dieses Dilemma zu lösen war erklärte Aufgabe einer Vielzahl von singapurischen Investoren, die um Singapur herum nach touristisch vermarktbareren Stränden suchten. Sie fanden diese in Sichtweite, im benachbarten Indonesien, auf den zum Riau-Archipel und damit zu Sumatra gehörenden Inseln Batam und Bintan.

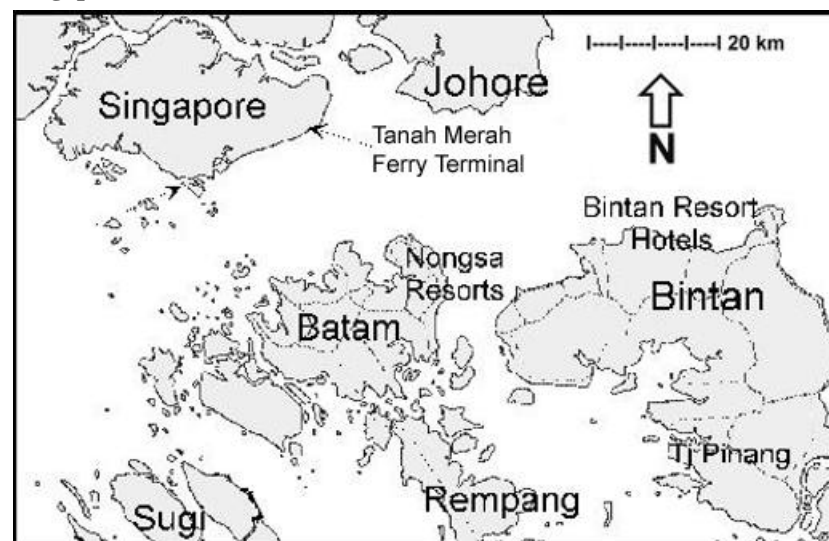
Overseas Investment in Sichtweite: der Sprung nach Riau

Von den zwei zur touristischen Erschließung vorgesehenen Inseln war Batam die erste, die in den Genuß größeren Engagement kam. Im Zuge der auch von Kuala Lumpur und Jakarta protegierten Schaffung eines sogenannten Wachstumsdreiecks *Johore (Malaysia)–Singapur–Riau* (Indonesien) fiel das Errichten von Fremdenverkehrseinrichtungen sozusagen als Nebenprodukt an. Die Hotelanlagen von *Turi Beach* (NO), *Sekupang* (NW) und *Waterfront City* (W) können bereits auf über ein Jahrzehnt touristischer Erschließung zurückblick-

ken. Allerdings erfolgte diese keineswegs in Form einer konzertierten Aktion. Im Gegenteil: Allenthalben trifft man auf Auswüchse jener Wildwest-Mentalität, welche die Erschließung Batams auch in industrieller Hinsicht prägt. Die Anlagen sind nüchtern, fast lieblos gestaltet. Vielerorts findet man Investitionsruinen, die Infrastruktureinrichtungen sind unzureichend oder fehlen ganz. Auch wurde deutlich an den Bedürfnissen der potentiellen Touristen vorbei geplant: Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten gibt es in Hotelnähe so gut wie keine, dafür muss man den langen Weg nach Nagoya im Norden der Insel zurücklegen. Nagoya bietet jedoch in keiner Weise das, was Touristen sich unter einem südostasiatischen Städtchen vorstellen könnten. Diese gar nicht so alte Boomtown wirkt bereits jetzt heruntergekommen und trist, keinesfalls jedoch attraktiv.

An den Bedürfnissen vorbei geplant wurde auch die Hallen-Abfahrtschanze in *Waterfront City*, die mit echtem Schnee wohlhabende und Kälte suchende Tagestouristen aus dem nahen Singapur anlocken sollte. Sei es, dass die Men-

Singapur, Batam und Bintan



schen in Singapur mit Schnee nicht so viel anfangen können wie erwartet, sei es, dass man in Singapur angesichts der häufigen Meldungen über Ausschreitungen im Nachbarland auch Batam mit Argwohn betrachtet: die Anlage bleibt meistens warm.

Batam International Airport – ein Beispiel für ferngelenkte Entwicklung

Ein besonders prägnantes Beispiel für eine verfehlte Verkehrsplanung ist das Prestigeobjekt des gesamten Riau-Archipels, der *Hang Nadim International Airport Batam*. International kann vieles bedeuten. In der Tat werden selbst Provinzpipen zum *International Airport*, wenn der eine oder andere Flug über die Grenze ins Nachbarland führt. Doch um eine derartige Übertreibung handelt es sich bei BTH (so der offizielle *Three-Letter-Code* des Flughafens) keineswegs. Der Airport verfügt neben Einrichtungen wie Industriezone, Business Center und Airport Hotel vor allem über eine 4000 m lange Runway, die Interkontinentalflüge mit Jumbo Jets nach Europa und Australien ermöglicht. Geplant war, die freien Kapazitäten von BTH als günstige Alternative zum nahegelegenen Flughafen *Changi* in Singapur zu etablieren. Doch statt Jumbo Jets sieht man vor allem Turboprops, auf dem Flugplan - Provinz statt Europa. Drei Fluglinien bedienen *Batam International* planmäßig: der Staatscarrier Garuda sowie die überwiegend im Inland operierenden Fluglinien Merpati und Bouraq.

Die Flugziele liegen hauptsächlich auf

Der Hang Nadim International Airport bedient v.a. die Region



Sumatra, Java und Kalimantan; Jakarta, Pekanbaru, Padang, Medan und Surabaya werden täglich angefliegen. International sind lediglich die zweimal täglich stattfindenden Transportflüge nach Singapur, bei denen jedoch selten mehr als zwei Tonnen Ladung transportiert werden, sowie gelegentliche Haj-Flüge nach Jeddah in Saudi-Arabien. Gelegentlich gibt es sogar Flüge nach London, die auf dem Weg von Jakarta nach Gatwick hier auftanken müssen. Der Planungsfehler lässt sich, ohne lange suchen zu müssen, in der wie selbstverständlich im weit entfernten Jakarta stattfindenden Verkehrsplanung ausmachen. Anstatt zunächst zu versuchen, Batam auf regionaler Ebene als Hub zu installieren, wurde gleich die internationale Ebene gewählt. Angesichts der bekannten Parallelen bei anderen Großprojekten im Lufttransport liegen die Gründe für die Wahl des Maßstabes wohl auf der Hand. Insbesondere hat man die Attraktivität Batams als Stopover weit überschätzt.

Die durchschnittliche Verweildauer von Touristen in Singapur mag auch nicht besonders lang sein; einige Tage Aufenthalt im Stadtstaat sind jedoch Standard bei Bali-Urlaubern. Was aber sollte man drei Tage auf Batam tun, wenn man ohnehin zum Strand nach Bali will?

Es geht auch anders: Bintan, die hübsche Schwester von Batam

Dass man aus Fehlern lernt, ist eine Hoffnung, die nicht immer in Erfüllung geht. Im vorliegenden Falle hat man bei der touristischen Entwicklung Bintans, die erst deutlich nach der Entwicklung Batams in Angriff genommen wurde, zunächst etwas Wichtiges erkannt: es reicht nicht aus, Singapur-Dollar zur Entwicklung der touristischen Infrastruktur ins Land zu holen, wenn die Planung und Umsetzung unter lokalen Bedingungen und mit lokalen Qualitätsansprüchen erfolgt. Demzufolge liegt der Tourismus in Bintan – zumindest was die

Lage der Projekte von Bintan Resorts



wichtigste Hotelansammlung, *Bintan Resorts* an der Nordküste betrifft – vollständig in ausländischer, zumeist singapurischer Hand. Vor Ort erfolgt eine Kooperation mit den obligatorischen lokalen Partnern. Singapurische Investoren, bei denen es sich zumeist um betuchte Privatpersonen handelt, haben mit den lokalen Partnern eine Entwicklungsgesellschaft gegründet, deren Aufgaben weit über das Errichten von Hotelanlagen hinausgehen: Fähranleger und Hafenanlagen, Straßen zwischen Hafen und Hotels, Parkanlagen zwischen den Hotels sowie eine komplette Siedlung für die z. Zt. 6.750 Angestellten der Hotels gehören zu den gemeinsamen Projekten, deren Realisierung 1996 abgeschlossen wurde. Die für die Umsetzung dieser Planungen ausgegebene Summe wird von *Bintan Resorts* auf 600 Millionen US\$ beziffert. Diese Rechnung schien bei 169.000 Besuchern im Jahr nach der Fertigstellung und 235.000 Besuchern im Jahr 1998 auch schnell aufzugehen. Für das Jahr 2008 wurden gar erstmalig eine Million Besucher per annum prognostiziert. Verlockende Zahlen für Investoren: Immerhin handelt es sich bei den Anlagen nicht um billige Losmen, in denen eine Übernachtung für wenige Dollar zu haben ist, sondern um Hotels nach internationalem Standard und zu internationalen Preisen. Einen ersten Rückschlag haben die optimistischen Planungen durch die Währungskrise erlitten. Dies führte auch im Riau-Archipel zu spürbaren Unruhen. Obwohl kein Tourist verletzt wurde, ließen sich doch viele potentielle Besucher von Berichten abschrecken, nach denen Hotelanlagen mehrere Tage lang belagert worden seien, so dass die Touristen zu-

nächst nicht nach Singapur zurückkehren konnten. Wie lange es dauern wird, bis Bintan dieses negative Image überwunden hat, wird sich zeigen. Die Besucherzahlen haben sich bisher noch nicht wieder auf den Stand von vor den Unruhen eingependelt.

Das erste Hotelprojekt, das man auf der Fahrt vom *Bandar Bentan Telani Ferry Terminal* nach *Bintan Resorts* erreicht, umfasst unter dem Namen *Nirwana Gardens* Unterkünfte der mittleren bis höheren Kategorie. Auf 330 ha befinden sich fünf voneinander getrennte Anlagen, von denen insbesondere der *Mana Mana Beach Club* als Austragungsort einer jährlich stattfindenden Surf-Meisterschaft bereits einen hohen internationalen Bekanntheitsgrad erreicht hat.

Laguna Bintan, der nächste Komplex nach *Nirwana Gardens*, bietet mit seinem *Banyan Tree Hotel* Unterkünfte der Oberklasse, einschließlich eines 18-Loch-Golfplatzes.

Die Anlagen von *Ria Bintan* gehören zur internationalen Luxusklasse, auch ein *Club Med* ist hier vorhanden.

Bintan Lagoon Resorts, am Ende der Projektschiene von *Bintan Resorts*, bietet v.a. Unterkünfte für Reisegruppen.

In *Bintan Resorts*, der touristischen Hochburg Bintans, ist keine Übernachtung unter ca. 100,- DM zu bekommen, für indonesische Verhältnisse ist dies sehr viel. Bezahlt wird übrigens in den Hotels und Restaurants nicht mit der Landeswährung Rupiah, sondern in erster Linie mit dem verlässlicheren Singapur-Dollar. Auch dies trägt dazu bei, dass *Bintan Resorts* generell eher wie ein singapurischer Außenposten wirkt als ein indonesischer Ferienort.

Die Menschen von Bintan Resorts

Was für Besucher praktisch sein mag, nämlich die Verwendung einer Dollar-

Währung in einem Weichwährungsland, bringt für die Menschen von Bintan große Probleme mit sich. Zwar ist es richtig, dass Bintan bei Menschen in ganz Indonesien, von Sumatra bis Nusa Tenggara, als der Ort mit den höchsten Löhnen des Landes nach der Metropole Jakarta gilt, noch weit vor Bali. Doch hat dies einen fortschreitenden Strom von Mitarbeitern der Servicebranche zur Folge, die Heimat, Arbeitsplatz und Familie auf Bali, auf Nias oder in Ujung Pandang verlassen, um in Bintan mehr zu verdienen. Natürlich trägt dieses relative Überangebot von Arbeitskraft dazu bei, dass die Löhne stagnieren oder sogar sinken. Und was noch schwerer wiegt: Löhne werden selbstverständlich *nicht* in Singapur-Dollar gezahlt. Die mit dem wirtschaftlichen Erfolg einhergehenden hohen Lebenshaltungskosten auf Bintan und Batam führen dazu, dass die Arbeitnehmer trotz relativ hoher Löhne nur selten den gewünschten Lebensstandard erreichen.

Wird Bintan ein zweites Bali?

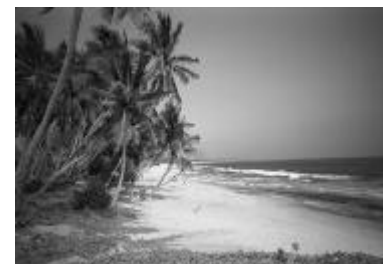
Tropische Traumstrände, nur 45 Minuten entfernt von der Weltstadt Singapur – das klingt nach einer idealen Kombination. Und tatsächlich spricht einiges dafür, dass Bintan mit seinen am internationalen Standard orientierten Resorts eine zunehmende Bedeutung auf der touristischen Weltkarte einnehmen wird. Das Klima ist, soweit dies unter äquatorialen Bedingungen gesagt werden kann, ausgeglichen. Auch zur Zeit des Monsuns, der Regenzeit, gibt es noch eine ausreichende Anzahl von Sonnenstunden pro Tag (im Durchschnitt, versteht sich). Und das absolute Fehlen von kulturhistorischen Denkmälern, wie sie etwa Bali in großer Zahl bietet, wird von denjenigen Touristen, die auch in Nusa Dua oder Sanur ihr Hotel kaum verlas-

sen würden, sicherlich gerne in Kauf genommen, spart man sich doch mehrere Stunden Flug.

Zur Zeit sind es vor allem zwei Arten von Touristen, auf die man in den Hotelanlagen auf Bintan trifft. Aus Korea, wo dieses Reiseziel anscheinend bereits heute einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht hat, kommen Pauschaltouristen in großen Gruppen. Aus Singapur, dessen Bürger derzeit eher einen Bogen um das Nachbarland machen, kommen täglich Expatriates, Europäer, Amerikaner, Australier, die in Singapur arbeiten und sich einen Kurzurlaub von zwei, drei Tagen gönnen.

Noch ist der große Run auf Bintan als eigenständiges Reiseziel ausgeblieben. Touristen kommen für wenige Tage, kaum für einen ganzen Urlaub. Doch in den Katalogen einiger großer deutscher Reiseunternehmen findet man die Insel bereits, vertreten durch ein oder zwei der genannten Hotelanlagen. Sollten keine größeren politischen Turbulenzen den Planern einen Strich durch die Rechnung machen, ist es lediglich eine Frage der Zeit ist, bis Bintan auch im Westen bekannt ist als leicht erreichbares tropisches Urlaubsparadies.

Stand: November 2000



Ein Strand an der South China Seas

Links zum Thema:

<http://riau-islands.com>

<http://www.bintan-resorts.com>

<http://www.batam.go.id>

<http://mars.post1.com/home/riau-islands/>

<http://www.brf.com.sg>