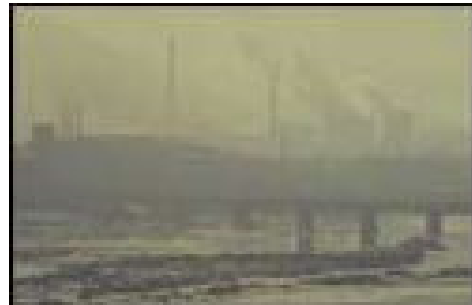




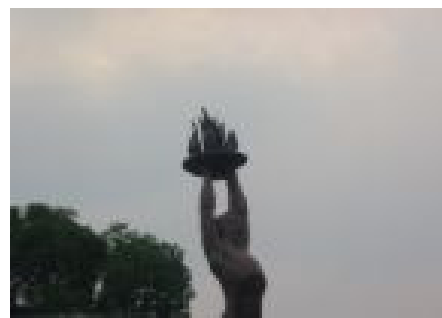
LUFTQUALITÄT IN JAKARTA

Seit Jahren nimmt die Luftqualität der Millionenmetropole ab und dies wird sich in den nächsten Jahren voraussichtlich auch nicht ändern. Heute schon zählt Jakarta nach Angaben der WHO weltweit zu den Städten mit der größten Luftverschmutzung. Dafür gibt es bisher allerdings nur Anhaltswerte und Hochrechnungen. Zur Zeit finden sich im gesamten Stadtgebiet nur wenige Messstellen, die die wichtigsten Daten zur Beurteilung der Luftqualität – Staubpartikel (TSP, total suspended particles), Ozon (O₃), Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenmonoxid (CO) und verschiedene Stickoxide (NO_x) – messen, die Wartung und Handhabung dieser Stationen wird von internationalen Fachleuten bemängelt.



Aus den fünf beschriebenen Luftparametern errechnet sich der sog. API (Air Pollution Index) mit Werten zwischen 0 und 500 (0-50 unbedenklich, 50-100 leichte Verschmutzung, 100-150 deutliche Verschmutzung, 150-200 starke Belastung, 200-250 sehr starke Belastung, 250-300 mögliche gesundheitliche Beeinträchtigung, >300 gesundheitliche Beeinträchtigung). Während bei einer Belastung durch HAZE in Kuala Lumpur kurzfristig Werte von über 300 erreicht werden, liegen an den meisten Tagen des Jahres die Werte dort zwischen 50 und 150. In diesem Bereich, also unter 150 gab es in Jakarta in den letzten Jahren nur wenige Tage, wobei die Messungen an diesen Tagen nach sintflutartigen Regenfällen durchgeführt wurden, zu einem Zeitpunkt also, an dem sich in der Regel weniger Luftverschmutzung nachweisen lässt.

Hauptverursacher der schlechten Luftqualität sind zu fast 80% die Abgase der immer weiter zunehmenden Kraftfahrzeuge. Waren es bis vor kurzem noch ca. 2,5 Millionen Privatwagen und 3,8 Millionen Motorräder so wird monatlich (!) mit einem Zuwachs von 5% gerechnet. Trotz Einführung von bleifreiem Benzin in Jakarta schon vor Jahren finden sich im gesamten Stadtgebiet noch eine deutlich erhöhte Bleikonzentrationen in der Luft, zum einen weil der Treibstoff nicht ganz so bleifrei ist wie vorgeschrieben, zum anderen weil viele Pendler außerhalb von Jakarta das wesentlich billigere bleihaltige Benzin tanken. Aber auch die Zusammensetzung von Dieseltreibstoff enthält statt der in Europa maximal vorgeschriebenen 500 Schwefelpartikel per Milliliter (ppm) in Indonesien ca. 3.500 bis 5.000 ppm.



Die bereits seit Jahren geforderten Abgasuntersuchungen werden von privaten Eigentümern kaum genutzt und von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht eingehalten. Da nutzt auch die Planung der Schnellspur für gasbetriebene Busse wenig, der zunehmende Verkehr staut sich weiterhin und das Fahren im Schrittempo belastet die Luft um ein Vielfaches mehr. Die hohen Werte von Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Staubpartikeln führen in Abhängigkeit von Sonneneinstrahlung und Windverhältnissen zu einem deutlichen Ozonanstieg, der nach Aussagen der Fachleute das größte Problem darstellt.

Es wird noch einige Zeit dauern, bis – wie in anderen Ballungszentren in Südostasien – die API-Werte täglich aus dem Internet abzurufen sind. Solange sollte je nach Wetterlage die körperliche oder sportliche Betätigung im Stadtgebiet eingeschränkt werden. Die bisher zu diesem Thema veröffentlichten Studien zeigen, dass nur bei entsprechender Vorbelastung (Asthma, chronische Bronchitis, usw.) eine hohe Luftverschmutzung während einer beschränkten Zeit zu einer sporadisch akuten Verschlechterung der Beschwerden führen kann. Die Menschen, die jahrzehntelang unter diesen Bedingungen leben haben da sicher eine wesentlich schlechtere Prognose.