

Christoph Mehne

Vom Fachbereich VI (Geographie/Geowissenschaften) der Universität Trier
zur Verleihung des akademischen Grades doctor rerum naturalium (Dr. rer. nat.)
genehmigte Dissertation mit dem Titel:

**Entwicklungszusammenarbeit für eine
angepasste Verkehrsentwicklung in Ostafrika
- Leitbilder, Handlungsbedarf, Szenarios -
unter besonderer Berücksichtigung von nicht-motorisiertem und
öffentlichem Verkehr**

Betreuender:

Universitäts-Professor Dr. Heiner Monheim

Berichterstattende:

Universitäts-Professor Dr. Heiner Monheim
außerplanmäßiger Professor Dr. Berthold Hornetz

Datum der wissenschaftlichen Aussprache:

14. Juni 2002

Erscheinungsort und -jahr:

Trier, 2002



VORWORT

Die vorliegende Arbeit entstand im Anschluss an mein Studium der Angewandten Geographie/ Raumentwicklung und wurde als Dissertation im Fachbereich VI: Geographie/ Geowissenschaften der Universität Trier eingereicht.

Persönliche Erfahrungen in Nordafrika, Asien und insbesondere Ostafrika bestärkten mich in dem Gedanken, über dieses verkehrsgeographische Thema zu promovieren. Denn dadurch wurde mir die Schlüsselfunktion von Verkehrsinvestitionen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung von Ländern in der Dritten Welt sowie die "Vorbildfunktion" der westlichen Industrieländer deutlich vor Augen geführt.

Herrn Prof. Dr. Heiner Monheim, Leiter der Abteilung Angewandte Geographie/ Raumentwicklung, bin ich für die wissenschaftliche Betreuung und die Übernahme der Gutachtertätigkeit zu besonderem Dank verpflichtet. Seine wertvollen Anregungen und die Unterstützung beim Überwinden promotionsbedingter Schwierigkeiten waren eine große Hilfe.

Für die Begutachtung und das Interesse an der Arbeit danke ich ebenso Herrn Prof. Dr. Berthold Hornetz, der mich für die Forschungsregion Ostafrika begeisterte und in diese eingeführt hat.

Mein Dank richtet sich vor allem auch an die Teilnehmer und Teilnehmerinnen meiner Lehrveranstaltungen im Grund- und Hauptstudium. Die hier gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen waren eine besondere Motivation und sind in die Dissertation miteingeflossen. Ein besonderer Dank gilt darüber hinaus all jenen, die als Experten für die Befragungen hilfreich zur Verfügung standen.

Der Kenyatta University in Nairobi danke ich für die umfangreiche Unterstützung während der Forschungsaufenthalte in Ostafrika.

Ohne die Verdienste im einzelnen auflisten zu können, danke ich für ihre engagierte Unterstützung Prof. Dr. Chris A. Shisanya, Dr. Johannes Michael Nebe, Dr. Meleckidzedek Khayesi, Calvine Kayi, Henning Nieboer und insbesondere Nicole Schrader.

Trier, 21. Juni 2002

TEIL I - EINFÜHRUNG	1
1. EINLEITUNG	1
1.1 Problemstellung und Zielsetzung	1
1.2 Auswahl und Lage der Untersuchungsregion	3
1.3 Aufbau der Arbeit.....	5
1.4 Grenzen der Untersuchung.....	6
1.5 Einordnung in die Verkehrsgeographie und Raumplanung.....	6
1.6 Methodische Vorgehensweise.....	9
1.7 Stand der Forschung.....	12
1.7.1 Trends und Fortschritte im Transportsektor aus Ostafrika	13
1.7.2 Theoretische Ansätze im Transportsektor	16
1.7.3 Angewandte Ansätze im Transportsektor	17
1.7.4 Zusammenfassung des Forschungsstandes.....	18
 TEIL II - STATUS-QUO-ANALYSE.....	 20
2. DAS VERHÄLTNIS ZWISCHEN INDUSTRIE- UND ENTWICKLUNGSLÄNDERN	20
2.1 Einleitung.....	20
2.2 Die politischen Vertreter	21
2.2.1 Gruppierungen aus Industrieländern	21
2.2.2 Gruppierungen aus Entwicklungsländern	21
2.2.3 Regionale Bündnisse in Afrika	22
2.2.4 Kategorisierung von Entwicklungsländern.....	22
2.3 Das politische Verhältnis	24
2.4 Das wirtschaftliche Verhältnis.....	24
2.5 Das ökologische Verhältnis	26
2.6 Das Problem der Korruption	27
2.7 Fazit.....	29
3. DIE FUNKTIONSWEISE DER ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT	31
3.1 Einleitung.....	31
3.2 Motive und Ziele der Entwicklungspolitik	31
3.3 Komponenten der Entwicklungszusammenarbeit.....	32
3.4 Bilaterale und multilaterale Mittelvergabe	35
3.5 Einflussmöglichkeiten der Entwicklungspolitik.....	36
3.6 Fazit.....	38

4. DIE ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT DEUTSCHLANDS.....	40
4.1 Historische Entwicklung.....	40
4.1.1 Die 50er und 60er Jahre des 20. Jahrhunderts	40
4.1.2 Die 70er Jahre des 20. Jahrhunderts.....	41
4.1.3 Die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts.....	41
4.1.4 Die Wende 1989	42
4.1.5 Die 90er Jahre des 20. Jahrhunderts bis heute	42
4.2 Bedeutung des Verkehrssektors	44
4.3 Zielgebiete deutscher Entwicklungshilfe	49
4.4 Fazit.....	52
5. DIE VORBILDFUNKTION DEUTSCHLANDS IM VERKEHRSSSEKTOR.....	54
5.1 Einleitung.....	54
5.2 Aktuelle Situation des Verkehrssektors in Deutschland	54
5.2.1 Die Straßenverkehrsinfrastruktur	57
5.2.2 Die Eisenbahninfrastruktur	58
5.2.3 Die Binnenschifffahrt.....	59
5.2.4 Der Luftverkehr	59
5.2.5 Der Ausblick in die Zukunft	59
5.3 Umweltbelastungen durch den Verkehr	61
5.4 Zukunftsfähiges Deutschland.....	63
5.5 Vorbildfunktion Deutschlands für Entwicklungsländer	65
6. DIE SITUATION DES VERKEHRSSSEKTORS IN OSTAFRIKA	67
6.1 Charakterisierung der Verkehrserschließung Ostafrikas	67
6.1.1 Einleitung.....	67
6.1.2 Die politische Entwicklung Ostafrikas.....	67
6.1.2.1 Die vorkoloniale Zeit	67
6.1.2.2 Die Kolonialzeit	68
6.1.2.3 Von der Unabhängigkeit bis heute.....	69
6.1.3 Die Verkehrserschließung Ostafrikas	72
6.1.3.1 Die Entwicklung des Schienennetzes	73
6.1.3.2 Die Entwicklung des Straßennetzes.....	79
6.1.3.3 Die Entwicklung der Schifffahrt	87
6.1.3.4 Die Entwicklung des Luftverkehrs	88
6.1.4 Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.....	89
6.1.5 Vergleich der ostafrikanischen Länder	94

6.2. Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten in Ostafrika.....	99
6.2.1 Einleitung.....	99
6.2.2 Verkehrliche Disparitäten zwischen Stadt und Land.....	100
6.2.2.1 Verkehr im ländlichen Umfeld	100
6.2.2.2 Verkehr im städtischen Umfeld	102
6.2.3 Verankerung und Leistungscharakteristik der Verkehrsarten.....	108
6.2.4 Darstellung der einzelnen Verkehrsarten.....	111
6.2.4.1 Fußgänger.....	113
6.2.4.2 Handkarren.....	117
6.2.4.3 Fahrrad und Fahrradtaxi.....	117
6.2.4.4 Lasttiere.....	125
6.2.4.5 Motorrad und Motorradtaxi	127
6.2.4.6 Tuk-Tuk	128
6.2.4.7 Personenkraftwagen.....	129
6.2.4.8 Taxi	130
6.2.4.9 Kollektivtaxi	131
6.2.4.10 Bus	135
6.2.4.11 Lastkraftwagen.....	139
6.2.4.12 Eisenbahn.....	140
6.2.4.13 Schifffahrt	146
6.2.4.14 Luftfahrt	146
6.2.4.15 Pipeline	147
6.2.5 Fazit.....	147
6.3 Folgen der gegenwärtigen Situation des Verkehrssektors	150
6.3.1 Benachteiligungen bestimmter Bevölkerungsgruppen.....	150
6.3.1.1 Kinder.....	150
6.3.1.2 Frauen	151
6.3.1.3 Arme	157
6.3.2 Finanzielle Belastung der Regierungen durch den Autoverkehr	158
6.3.3 Straßenbau und Straßenunterhalt	160
6.3.4 Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Verkehr	163
6.3.5 Verkehrserziehung, Verkehrsunfälle und Unfalltod	167
6.3.6 Umweltverschmutzung durch den motorisierten Verkehr	173
6.3.7 Fazit.....	177
6.4 Einordnung in das Gefüge der Arbeit.....	177

TEIL III - AUSWERTUNG.....	179
7 DIE METHODIK DER EMPIRISCHEN ERHEBUNGEN.....	179
7.1 Auswahl der Probanden	179
7.2 Fragebogen- und Leitfadengestaltung	183
7.2.1 Gestaltung des Hauptfragebogens.....	183
7.2.2 Gestaltung der Begleitfragebögen	184
7.2.3 Gestaltung des Leitfadens für die Expertengespräche	185
7.3 Datenerhebung, Datenauswertung und Datenverarbeitung.....	185
7.3.1 Die technische Auswertung	185
7.3.2 Die schriftliche Hauptbefragung	186
7.3.3 Die schriftlichen Begleitbefragungen in Ostafrika	187
7.3.4 Die Expertengespräche.....	187
7.3.5 Die Szenariotechnik	188
8. DIE AUSWERTUNG DER ERHEBUNGEN	189
8.1 Auswertung des Hauptfragebogens.....	189
8.1.1 Demographie	190
8.1.1.1 Alter	190
8.1.1.2 Geschlecht.....	191
8.1.1.3 Nationalität.....	192
8.1.1.4 Beruf	193
8.1.1.4 Organisationszugehörigkeit	194
8.1.2 Statements.....	195
8.1.2.1 Persönliche Einstellung zur Verkehrssituation	195
8.1.2.2 Präferenzen zur Verbesserung der Verkehrssituation.....	201
8.1.3 Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland.....	203
8.1.3.1 Wichtigkeit der einzelnen Sektoren der Entwicklungszusammenarbeit.....	203
8.1.3.2 Quantitative Einschätzung der Entwicklungszusammenarbeit.....	204
8.1.3.3 Qualitative Einschätzung der Entwicklungszusammenarbeit nach Sektoren	208
8.1.3.4 Kopplung von Entwicklungszusammenarbeit zur Effizienzsteigerung.....	209
8.1.3.5 Ansatz einer mittelfristigen Aussetzung der Entwicklungszusammenarbeit.....	210
8.1.4 Entwicklungspolitik Deutschlands im Verkehrssektor	211
8.1.4.1 Bedeutung des Verkehrssektors	211
8.1.4.2 Beurteilung des Umfangs der EZ im Verkehrssektor	212
8.1.4.3 Beurteilung von Zustand und Handlungsbedarf im Verkehrssektor Ostafrikas	213
8.1.4.4 Mobilität von Frauen in Afrika	219

8.1.4.5 Offene Frage zu Wechselwirkungen.....	222
8.1.4.6 Polarisierung: MIV versus ÖV	223
8.1.4.7 Polarisierung: Deutschland als Verkehrsvorbild für Entwicklungsländer.....	223
8.1.4.8 Offene Frage zum Mobilitätstrend in Entwicklungsländern.....	224
8.1.4.9 Offene Fragen zu Änderungswünschen in der Verkehrsplanung	225
8.2 Auswertung der Fragebögen aus Kenia und Tansania	228
8.2.1 Auswertung der Fragebögen aus Kenia.....	228
8.2.1.1 Demographische Daten	228
8.2.1.2 Benutzte Transportmittel und Nutzungshäufigkeit.....	229
8.2.1.3 Transportausgaben	230
8.2.1.4 Verbesserungsvorschläge für das bestehende Verkehrssystem in Kenia.....	230
8.2.2 Auswertung der Fragebögen aus Tansania	231
8.2.2.1 Demographische Daten der Befragten	231
8.2.2.2 Benutzte Transportmittel und Nutzungshäufigkeit.....	231
8.2.2.3 Transportausgaben	231
8.2.2.4 Verbesserungsvorschläge für das bestehende Verkehrssystem in Tansania.....	232
8.3 Auswertung der Expertengespräche	233
8.3.1 Fragenkomplex "Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland"	235
8.3.1.1 Die Qualität und Quantität der Entwicklungszusammenarbeit Deutschlands	236
8.3.1.2 Die Bedeutung der Infrastruktur für die Entwicklungsländer.....	237
8.3.1.3 Entwicklungszusammenarbeit versus Entwicklungshilfe.....	238
8.3.1.4 Die Bedeutung von Macht	239
8.3.1.5 Die Vorbildfunktion Deutschlands für Entwicklungsländer.....	240
8.3.1.6 Die Wechselwirkungen zwischen Industrie- und Entwicklungsländern.....	242
8.3.2 Fragenkomplex "Verkehrssektor in Ostafrika"	242
8.3.3 Fragenkomplex "Zukunftsansichten"	246
8.4 Zusammenfassung der Ergebnisse der Auswertungen.....	247
8.4.1 Fragenkomplex "Verkehr in Deutschland"	247
8.4.2 Fragenkomplex "Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland"	247
8.4.3 Fragenkomplex "Verkehr in Ostafrika"	248
8.4.4 Fragenkomplex "Vorbildfunktion Deutschlands"	249
8.4.5 Fragebögen aus Kenia und Tansania	250

TEIL IV - SCHLUSSBETRACHTUNG.....	251
9. BEURTEILUNGEN.....	251
9.1 Beurteilung der Entwicklungszusammenarbeit Deutschlands.....	252
9.1.1 Wie lauten die entwicklungspolitischen Rahmenbedingungen?.....	252
9.1.2 Wie werden Qualität und Quantität der deutschen EZ beurteilt?.....	254
9.1.3 Welchen Einfluss haben die Industrieländer auf die Entwicklungsländer?	255
9.1.4 Welche Bedeutung hat der Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit?.....	256
9.2 Beurteilung des Verkehrssektors in Ostafrika.....	257
9.2.1 Welche Bedeutung haben die einzelnen Verkehrsmittel in Ostafrika?	257
9.2.2 Wo ist der Handlungsbedarf am größten?	258
9.2.2.1 Fußgängerverkehr	258
9.2.3 Welche Gruppen sind in besonderem Maße benachteiligt?.....	268
9.3 Beurteilung der Leitbildfunktion westlicher Mobilitätsmodelle	269
9.3.1 Welchen Leitbildern folgt die Verkehrspolitik in Entwicklungsländern?	269
9.3.2 Was gilt es zu verbessern, um eine verträgliche Mobilität zu erreichen?	270
9.3.3 Ist zukunftsorientiertes Handeln für eine verträgliche Mobilität möglich?.....	271
9.4 Ausblick in die Zukunft Ostafrikas.....	273
9.4.1 Trendszenario.....	273
9.4.2 Positivszenario.....	275
9.5 Chancen für ein Umdenken in Ostafrika.....	279
9.6 Anwendungsbezug und zukünftiger Forschungsbedarf.....	280
9.6.1 Wo können die Ergebnisse der Arbeit angewendet werden?	280
9.6.2 Welcher zukünftige Forschungsbedarf kann aus der Arbeit abgeleitet werden?	281
10. ZUSAMMENFASSUNG	283
LITERATURVERZEICHNIS	285
ANHANG	297

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise	10
Abbildung 2: Sektorale Aufteilung der bilateralen ODA-Zusagen der BRD	47
Abbildung 3: Bilaterale ODA-Zusagen der BRD im Sektor der Infrastruktur	48
Abbildung 4: Sektorale Aufteilung des Portfolios der KfW 1998/99.....	48
Abbildung 5: Modal Split des Personenverkehrs in Deutschland	56
Abbildung 6: Modal Split des Güterverkehrs in Deutschland	56
Abbildung 7: Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland.....	58
Abbildung 8: Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs in Deutschland.....	60
Abbildung 9: Administrative Beziehungen auf den verschiedenen Planungsebenen.....	71
Abbildung 10: Wegeverteilung nach Art der Straße im Kakamega Distrikt in Kenia	100
Abbildung 11: Die Verkehrshierarchie nach Modal Split der einzelnen Verkehrsmittel	112
Abbildung 12: Die Verkehrshierarchie unter Berücksichtigung des Transportvolumens	113
Abbildung 13: Tagesablaufprotokoll einer Frau im Großraum Nairobi.....	152
Abbildung 14: Wegeprotokoll einer Frau im ländlichen Raum eines Entwicklungslandes	153
Abbildung 15: Kenia - Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten oder Toten	168
Abbildung 16: Verteilung der Straßenverkehrsunfälle in Kenia nach Opfergruppen	172
Abbildung 17: Altersstruktur der Befragten	190
Abbildung 18: Geschlechterverteilung der Befragten	191
Abbildung 19: Nationalitätenverteilung der Befragten.....	192
Abbildung 20: Tätigkeitsverteilung der Befragten	193
Abbildung 21: Organisationszugehörigkeit der Befragten	194
Abbildung 22: Einstellung zum Statement "Wachstum durch Mobilität" (a)	195
Abbildung 23: Einstellung zum Statement "Wachstum durch Mobilität" (b)	196
Abbildung 24: Einstellung zum Statement "Kapazitätsgrenze der Konzepte" (a).....	197
Abbildung 25: Einstellung zum Statement "Kapazitätsgrenze der Konzepte" (b)	197
Abbildung 26: Einstellung zum Statement "Mobilität spiegelt die Nachfrage" (a).....	198
Abbildung 27: Einstellung zum Statement "Mobilität spiegelt die Nachfrage" (b)	199
Abbildung 28: Einstellung zur These "Nur MIV befriedigt Speed und Komfort" (a).....	200
Abbildung 29: Einstellung zur These "Nur MIV befriedigt Speed und Komfort" (b)	200
Abbildung 30: Prioritätenranking für einzelne Verkehrskonzepte	201
Abbildung 31: Wichtigste Sektoren der Entwicklungszusammenarbeit.....	203
Abbildung 32: Beurteilung des finanziellen Umfangs der EZ.....	204
Abbildung 33: Beurteilung des finanziellen Umfangs der EZ der BRD	205
Abbildung 34: Beurteilung der Höhe der EZ der BRD	206

Abbildung 35: Quantifizierung eines angemessener BSP-Anteil der BRD für EZ	207
Abbildung 36: Qualitätsbeurteilung der Sektoren der Entwicklungszusammenarbeit	208
Abbildung 37: Koppelung von EZ zur Effizienzsteigerung	209
Abbildung 38: Einstellung der Befragten zur Aussetzung der EZ.....	210
Abbildung 39: Bedeutung des Verkehrssektors in der EZ.....	211
Abbildung 40: Quantifizierung des Umfangs der EZ der BRD im Verkehrssektor	212
Abbildung 41: Fußgängerverkehr - Zustand und Handlungsbedarf	213
Abbildung 42: Fahrradverkehr - Zustand und Handlungsbedarf.....	214
Abbildung 43: Öffentlicher Verkehr - Zustand und Handlungsbedarf.....	215
Abbildung 44: Paratransit - Zustand und Handlungsbedarf.....	216
Abbildung 45: MIV - Zustand und Handlungsbedarf.....	217
Abbildung 46: Güterverkehr - Zustand und Handlungsbedarf	218
Abbildung 47: Schienenpersonenverkehr - Zustand und Handlungsbedarf	219
Abbildung 48: Handlungsbedarf für die Mobilitätsförderung von Frauen.....	220
Abbildung 49: Berücksichtigung der frauenspezifischen Mobilitätsförderung in der EZ.....	221
Abbildung 50: Polarisierung MIV versus ÖV - Angaben in Prozent	223
Abbildung 51: Eignung Deutschlands als Verkehrsvorbild - nach Nationalitäten	224
Abbildung 52: Bevorzugte Transportmittel in Kenia	229
Abbildung 53: Bevorzugtes Transportmittel in Tansania	232

TABELLEN

Tabelle 1: Verkehrsarten und Anzahl der darauf bezogenen Veröffentlichungen in Ostafrika.....	15
Tabelle 2: Gesamteinschätzung der Entwicklung politischer Systeme in Afrika.....	24
Tabelle 3: Lieferbindung der bilateralen „Official Development Assistance“	33
Tabelle 4: Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit und Hilfe aller DAC-Länder.....	33
Tabelle 5: Arbeitsweisen des BMZ.....	45
Tabelle 6: Regionale Aufteilung der bilateralen ODA der Bundesrepublik Deutschland.....	49
Tabelle 7: Personenverkehr in Deutschland 1996.....	55
Tabelle 8: Güterverkehr in Deutschland 1996	56
Tabelle 9: Abgasemissionen des Verkehrs in Deutschland 1966 bis 1990.....	62
Tabelle 10: Vergleich der Schadstoffemissionen im Verkehrssektor	62
Tabelle 11: Externe Kosten des Verkehrs 1993	63
Tabelle 12: Infrastrukturdaten Kenias, Ugandas und Tansanias im Vergleich.....	95
Tabelle 13: Vor- und Nachteile der Verkehrsinfrastrukturtypen	109
Tabelle 14: Leistungscharakteristik der am weitesten verbreiteten Transportmittel	111

Tabelle 15: Preisstruktur für Matatus in Kenia in Abhängigkeit zur Distanz.....	132
Tabelle 16: Die Vorteile der Bahn gegenüber Auto und Flugzeug.....	141
Tabelle 17: Vergleich der geschlechterspezifischen Transportbelastung.....	153
Tabelle 18: Unterschiedliche Aspekte der Verkehrsmittelplanung	155
Tabelle 19: Auslandsschulden der Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen	159
Tabelle 20: Zustand der Straßen anhand ausgewählter Beispiele.....	161
Tabelle 21: Fahrzeuge je 1.000 Einwohner in Ostafrika 1997	164
Tabelle 22: Motorisierung am Beispiel Kenias.....	164
Tabelle 23: Gesamtfahrzeugbestand Kenia, Uganda, Tansania 1959 bis 1997	165
Tabelle 24: Fahrzeugzunahme im Vergleich zum BSP 1980 bis 1996.....	165
Tabelle 25: Modal Split von Dar-es-Salaam und Nairobi im Vergleich.....	166
Tabelle 26: Modal Split Vergleich zwischen Eldoret und Morogoro.....	167
Tabelle 27: Verteilung von Fahrten nach Zweck und Verkehrsmittel in Nairobi	167
Tabelle 28: Zeitlicher Trend der Unfallzahlen in Kenia von 1963 bis 1994	170
Tabelle 29: Straßenverkehrsunfälle in Entwicklungsländern nach Straßenbenutzern.....	171
Tabelle 30: Die Aufteilung der angeschriebenen Einheiten mit der relativen Verteilung.....	186
Tabelle 31: Angeschriebene Einheiten nach Ländergruppen sortiert	187
Tabelle 32: Vergleich der Alterstruktur der Befragten mit dem bundesdeutschen Durchschnitt.....	190
Tabelle 33: Handlungsbedarf im Bereich Mobilität von Frauen	220
Tabelle 34: Ausreichende Berücksichtigung der Mobilität von Frauen	221
Tabelle 35: Aufteilung der interviewten Personen nach Organisation und Herkunft.....	233
Tabelle 36: Modal Split im Personenverkehr in 25 Jahren auf der Basis eines Trendszenarios	275
Tabelle 37: Modal Split im Personenverkehr in 25 Jahren auf der Basis eines Positivszenario	278

FOTOS

Foto 1: Bahnhof von Nairobi	74
Foto 2: Stillgelegte Bahnstrecke nach Mbale in Uganda.....	75
Foto 3: Straße im Norden Kenias.....	82
Foto 4: Verdrängung der informellen Wohngebiete durch den Mittelstand.....	104
Foto 5: Baulich abgetrennte Fahrbahnen in Uganda.....	106
Foto 6: Straße mit Randstreifen für Fahrradfahrer und Fußgänger in Western Kenya.....	108
Foto 7: Bauruine - Fußgängerbrücke in Nairobi.....	114
Foto 8: Fußgänger in Nairobi.....	115
Foto 9: Zaun mit Trennwirkung.....	116
Foto 10: Handkarren	117

Foto 11: Fahrrad mit Wasserkanistern	118
Foto 12: Fahrradwerkstatt der Jugendhilfe Ostafrika e.V.	121
Foto 13: Beladenes Fahrrad	122
Foto 14: Fahrradtaxi in Western Kenya	123
Foto 15: Esel als Lasttiere	125
Foto 16: Tuk-Tuk in Nairobi.....	128
Foto 17: London-Taxi in Nairobi und Taxi in Kampala.....	131
Foto 18: Matatu.....	133
Foto 19: Matatu-Sammelplatz in Nairobi	134
Foto 20: Abfahrtsplatz für Überlandbusse am Hauptbahnhof in Nairobi.....	136
Foto 21: Busse des „Kenya Bus Service“ in Nairobi.....	137
Foto 22: Moderner Tanklastzug.....	140
Foto 23: Tanklastzüge in Uganda	147
Foto 24: Beschädigte Straßendecke einer innerstädtischen Straße in Jinja/ Uganda.....	161
Foto 25: Thika-Road außerhalb der Rushhour in der Nähe von Nairobi.....	165
Foto 26: Straßenverkehrschaos im Stadtzentrum von Nairobi	166
Foto 27: Sicherheitsrisiko durch Reifen ohne Profil.....	170
Foto 28: Matatu-Wrack in Uganda nach einem Verkehrsunfall.....	171
Foto 29: Unkontrollierte Müllverbrennung in Nairobi	174
Foto 30: Luftverschmutzung durch Verkehr.....	174

KARTEN

Karte 1: Verkehrswege in Afrika	4
Karte 2: Das Eisenbahnnetz in Ostafrika im Jahre 1987	79
Karte 3: Straßennetz und Eisenbahnlinien Kenias 1985	81
Karte 4: Die Verkehrserschließung Ugandas im Jahre 1995	83
Karte 5: Das Fernverkehrsnetz Tansanias 1994.....	86
Karte 6: Verkehrsnetz Ostafrikas.....	96
Karte 7: Bevölkerungsdichte in Ostafrika.....	96
Karte 8: Infrastrukturelle Engpässe und Planungen in Ostafrika.....	98
Karte 9: Siedlungsdichte in Nairobi.....	105
Karte 10: Busnetz im Großraum Nairobi.....	138
Karte 11: Standorte der Begleitbefragungen in Kenia und Tansania.....	228

ABKÜRZUNGEN

AA	Auswärtiges Amt
ABD	Ausschuss für entwicklungsbezogene Bildungsarbeit
ADB	Asiatischen Entwicklungsbank
AfDB	Afrikanische Entwicklungsbank
AGEH	Arbeitsgemeinschaft für Entwicklungshilfe
AKP	Asien-, Karibik- und Pazifikstaaten
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BITS	Beredning för Internationellt Tekniskteknomiskt Samarbete (Schweden)
BMWi	Bundeswirtschaftsministerium
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BSP	Bruttosozialprodukt
BUKO	Bundeskongress entwicklungspolitischer Aktionsgruppen
CBI	Zentrum zur Förderung der Importe aus Entwicklungsländern (NL)
CDG	Carl Duisberg Gesellschaft
CDP	Committee for Development Planning
COMESCA	Common Market for Eastern and Southern Africa
CTC	Calkutta Tramways Companie
DAAD	Deutscher Akademischer Austauschdienst
DAC	Development Assistance Committee (Entwicklungshilfeausschuss der OECD)
DB	Deutsche Bahn AG
DED	Deutsche Entwicklungsdienst
DIE	Deutsches Institut für Entwicklungspolitik
DOAG	Deutsch-Ostafrika-Gesellschaft
EAC	East African Community
EARC	East African Railway Corporation
ECIP	European Community Investment Partners
ECOWAS	Economic Community of West African States
EEF	Europäische Entwicklungsfonds
EIB	Europäische Investitionsbank
EL	Entwicklungsländer
EU	Europäische Union
EZ	Entwicklungszusammenarbeit
FABIO	First African Bicycle Information Office
FZ	Finanzielle Zusammenarbeit
G-7/G-8	Gruppe der 7 führenden Industrieländer (einschl. Russland: G-8)
GATT	General Agreement on Tarifs and Trade (Allg. Zoll- und Handelsabkommen)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GTZ	Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit mbH
HDI	Human Development Index
ICAO	Internationale Organisation für Zivilluftfahrt
IDA	International Development Association
IGADD	Intergovernmental Authority on Drought and Development
IL	Industrieländer
IMF	International Monetary Found
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy
IV	Individualverkehr
IWF	Internationaler Währungsfond
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
KfZ	Kraftfahrzeug

KKP	Kaufkraftparitäten
KSh	Kenianische Schilling
LDC	Less developed countries
LIC	Low Income Countries
LLDC	Least Developed Countries
MIC	Middle Income Countries
MRT	Mass Rapid Transit System
NATO	North Atlantic Treaty Organisation (westliches Verteidigungsbündnis)
NGO	Non-governmental Organisation
NIC	Newly Industrialising Countries
NRO	Nichtregierungsorganisationen
OA	Official Aid (Öffentliche Hilfe)
OAG	Ostafrikanischen Gemeinschaft
OAU	Organization for African Unity (Organisation für afrikanische Einheit)
ODA	Official Development Assistance
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OLAF	l'office de lutte anti-fraude
OPEC	Organisation of the Petroleum Exporting Countries
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
PPP	Purchasing Power Parities
PZ	Personelle Zusammenarbeit
RDP	Rehabilitation and Development Plan
RMLF	Road Maintenance Levy Fund
SAA	South African Airways
SADC	Southern African Development Community
SARCC	South African Rail Commuter Co-operation
SIDA	Swedish International Development Authority
SILIC	Severely Indebted Low-Income Countries
SIMIC	Severely Indebted Middle-Income Countries
SNV	Niederländischer Entwicklungsdienst
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TANZAM	Tanzania-Zambia-Highway
TAZARA	Tanzania-Zambia-Railway
TGV	Train à Grand Vitesse
ToT	Terms of Trade
TSh	Tansanianische Schilling
TZ	Technische Zusammenarbeit
UDA	Shirika la Usafiri Daressalaam (Busservice in Dar-Es-Salaam)
UN	United Nations
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNDP	United Nations Development Programme
UNFPA	Bevölkerungsfonds der Vereinten Nationen
UNO	United Nations Organisations
USAID	Agency for International Development
UTI	United Transport International (Busunternehmen in Kenia)
VENRO	Verband Entwicklungspolitik deutscher Nichtregierungsorganisationen
WAEMU	West African Economic and Monetary Union
WB	Weltbank
WPF	Welternährungsfonds
WTO	World Trade Organisation

TEIL I - EINFÜHRUNG

1. EINLEITUNG

Der Automobilverkehr in Ländern der Dritten Welt nimmt seit etwa 20 Jahren stetig zu. Vor allem in den Städten herrscht ein Verkehrschaos, obwohl der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split relativ gering ist. Auf den Straßen des Landes existiert eine "Wildwest-Mentalität" mit vielen Unfällen sowie einer geringen Qualität an Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Doch gerade der nicht-motorisierte Verkehr hat einen extrem hohen Anteil am Modal Split und müsste daher besser in die Verkehrsplanung integriert werden.. Im ländlichen Raum beträgt der Modal Split z.T. über 90%, in den Städten über 50%. Der Ausdruck "Afrika geht zu Fuß" beschreibt diesen Umstand äußerst treffend.

Die Entwicklungsländer werden zunehmend mit ähnlichen Verkehrsproblemen wie die Industriestaaten konfrontiert Diese Tendenz ist als Resultat des Autoexports absolut nachvollziehbar. Aber noch weniger als die hochmotorisierten Industrieländern sind die Länder der Dritten Welt in der Lage, die gravierenden negativen ökonomischen und ökologischen Konsequenzen einer autoorientierten Verkehrspolitik zu bewältigen. Straßenbau und Privatmotorisierung entziehen wichtiges Produktionskapital. Die Zahlungsbilanz leidet insbesondere am hohen Importbedarf für Kraftfahrzeuge, Kraftstoff und Ersatzteile.

Solange kein Umdenken in den hochmotorisierten Industriestaaten erfolgt, darf man von den Entwicklungsländern keine Änderungen erwarten. Sie orientieren sich sicherlich zu Recht an den Leitbildern der westlichen Industriestaaten. Für die Industriestaaten wäre es daher angebracht, mit gutem Beispiel voranzugehen und die eigenen Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen. Durch die zunehmenden globalen Umweltprobleme und die negativen ökonomischen Effekte wird die Kluft zwischen Entwicklungsländern und Industrieländern immer größer. Schnelles Handeln ist daher auf beiden Seiten dringend erforderlich!

Die Beweggründe zu diesem Thema resultieren aus den in den letzten Jahren immer stärker in Kritik geratenen nationalen und internationalen Verkehrspolitiken. Die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit sind in diesem Zusammenhang ebenfalls stark in Misskredit geraten. Daher ist es verständlich, dass diese Form der Technischen Zusammenarbeit offiziell in den Hintergrund gerückt wurde.

1.1 Problemstellung und Zielsetzung

Viele Entwicklungsländer stehen vor dem Problem, das zunehmende Autoverkehrsaufkommen bewältigen zu müssen. Dabei stoßen sie finanziell und planerisch an ihre Grenzen, weil die Problemlösungsansätze meist aus Industrienationen übernommen werden. Für Entwicklungsländer sind diese oftmals hochtechnisierten und teuren Lösungen wenig sinnvoll. Planerisch werden die

Lösungen zusätzlich erschwert, weil die Zuständigkeiten nicht definiert sind und eine effiziente Verwaltung fehlt. Die Problematik begründet sich demnach in fehlenden praktikablen Lösungsansätzen. Die Frage ist, welche Strategien und Maßnahmen sind bezogen auf das jeweilige Problem sinnvoll und wie können sie implementiert werden?

Die derzeitige Strategie mit vielen autonomen Maßnahmen zur aktuellen Schadensbegrenzung ist kontraproduktiv. Es fehlt ein integriertes und umsetzbares Konzept zur Lösung der Probleme. Hier soll diese Arbeit ansetzen.

Im Rahmen dieser Arbeit soll erörtert werden, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um ein zukunftsorientiertes Handeln für eine verträgliche Mobilität zu gewährleisten. Es soll die Leitbildfunktion der Industrieländern untersucht und daraus konkreter Handlungsbedarf abgeleitet werden. Die anschließende Implementierung kann nur durch eine effiziente Verwaltung erfolgen, welche die Kompetenzen auf der jeweils richtigen Ebene ansiedelt.

Am Beispiel des Verkehrssektors soll die Verknüpfung zwischen der Entwicklungs- und Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland und der Verkehrspolitik in Entwicklungsländern untersucht werden. Es soll analysiert werden, welche Zusammenhänge und Auswirkungen die eigene Verkehrspolitik und Entwicklungszusammenarbeit auf die Leitbilder in der Dritten Welt ausüben und wie die dortige infrastrukturelle und verkehrsträgerbezogene Situation aktuell aussieht.

Die Arbeit geht dabei von der These aus, dass verkehrspolitische Entscheidungen in Entwicklungsländern aufgrund von Impulsen westlicher Lebensstandardmodelle zustande kommen und somit je nach Ausrichtung große Gefahren oder Potentiale für eine verträgliche und zukunftsfähige Mobilität in den Entwicklungsländern in sich bergen. Es gilt herauszufinden, welche Auswirkungen die Verkehrspolitik westlicher Industrienation auf die Leitbilder in Entwicklungsländern hat und welcher Handlungsbedarf besteht.

Qualitative und quantitative Informationen sowie Daten zur verkehrspolitischen Bedeutung von entwicklungspolitischen Entscheidungen sollen gesammelt und ausgewertet werden.

Dabei geht es insbesondere um folgende Leitfragen:

- ▶ Wie lauten die entwicklungspolitischen Rahmenbedingungen?
- ▶ Wie werden die Qualität und die Quantität der deutschen Entwicklungszusammenarbeit beurteilt?
- ▶ Welche Bedeutung hat der Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit?
- ▶ Welchen Einfluss haben die Industrieländer auf die Entwicklungsländer?
- ▶ Welchen Leitbildern folgt die Verkehrspolitik in Entwicklungsländern?
- ▶ Welche Rolle übernehmen die einzelnen Verkehrsmittel bei der Befriedigung der Transport- und Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Ostafrika?
- ▶ Wo ist der Handlungsbedarf am größten?

- ▶ Welche Gruppen sind in besonderem Maße benachteiligt?
- ▶ Ist zukunftsorientiertes Handeln für eine verträgliche Mobilität in Entwicklungsländern möglich?
- ▶ Was gilt es zu verbessern, um eine verträgliche Mobilität zu erreichen?
- ▶ Wie könnte ein Zukunftsszenario aussehen?

In diesem Zusammenhang werden die Verkehrs- und Entwicklungsproblematik erläutert, die gravierendsten Probleme aufgezeigt und relevante Lösungsansätze erörtert werden.

Ziel ist es:

- ⇒ *den Status Quo zu analysieren,*
- ⇒ *die Meinungen von Entscheidungsträgern aus verschiedenen Bereichen zu ermitteln,*
- ⇒ *die Chancen für ein Umdenken in Form angepasster Verkehrspolitik in Entwicklungsländern auszuloten.*

Die Ergebnisse sollen als Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger in Industrie- und Entwicklungsländern dienen, um zukünftig integrierte und praktisch umsetzbare Mobilitätskonzepte für Entwicklungsländer erarbeiten zu können.

1.2 Auswahl und Lage der Untersuchungsregion

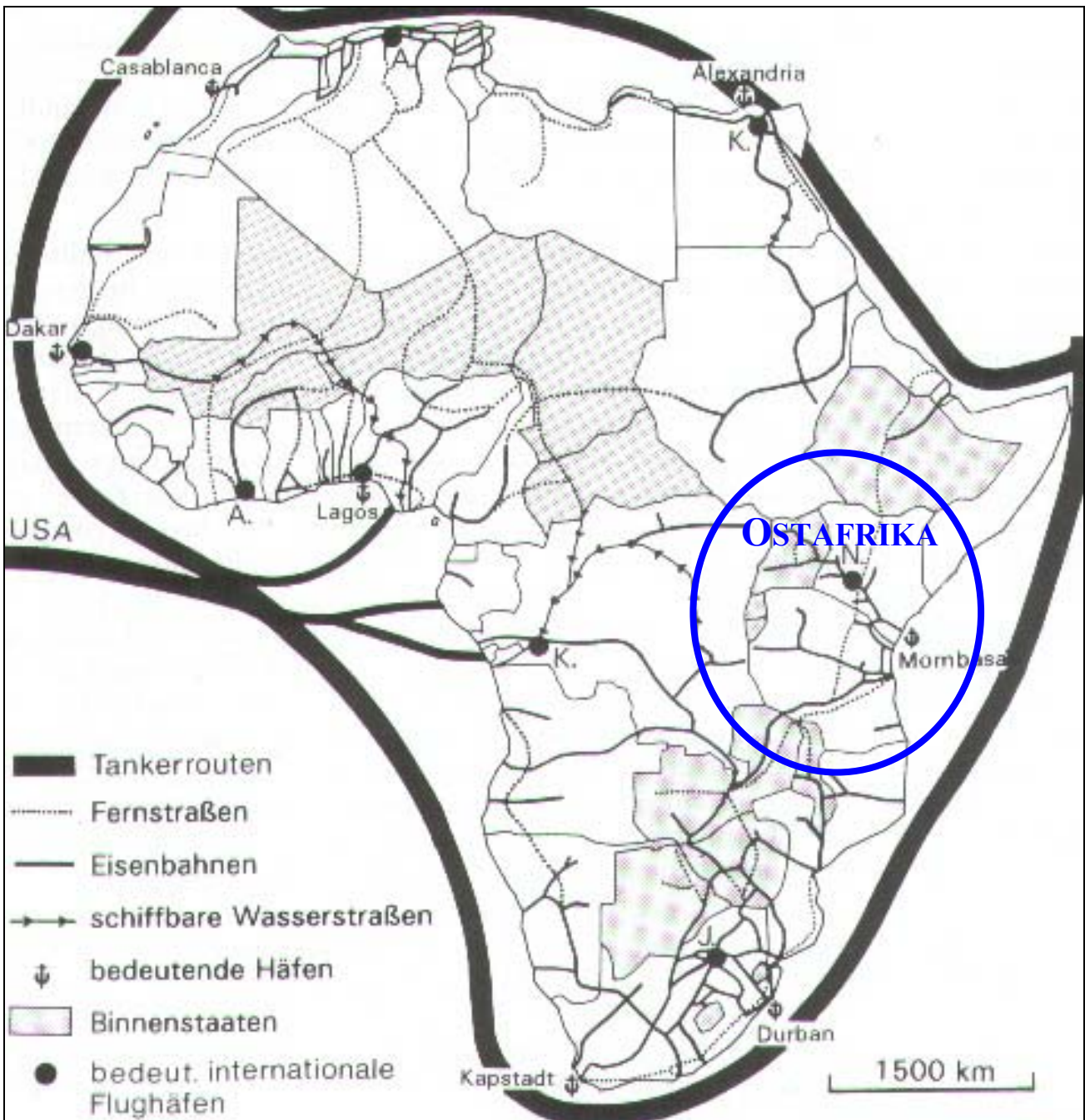
Das Thema wird anhand der Untersuchungsregion Ostafrika dargestellt. Der Großraum Ostafrika, wurde als Beispielregion ausgewählt, weil der Autor aufgrund persönlicher Erfahrungen eine hohe Affinität zu diesem Gebiet hat. Der Großraum Ostafrika wird auf die Staaten Kenia, Tansania und Uganda reduziert, da diese politisch und geographisch die "Ostafrikanische Gemeinschaft" umfassen. Hecklau behandelt 1989 in seiner Länderkunde "Ostafrika" ebenfalls nur diese drei Länder. Die Staaten Ruanda und Burundi werden daher nicht in die Untersuchungsregion integriert.

Vorteilhaft ist, dass diese Region aufgrund der historischen und infrastrukturellen Bedingungen ein aufschlussreiches und auf andere Entwicklungsländer übertragbares Ergebnis vermuten lassen. Gleichzeitig ist hier der Kontext der Ostafrikanischen Gemeinschaft eine interessante politische Komponente, die in die Untersuchung mit einfließen kann. Auf diese historischen und infrastrukturellen Bedingungen wird im betreffenden Kapitel genau eingegangen. Außerdem handelt es sich um eine Region mit Erfahrungen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Diese Tatsache bietet viele Anhaltspunkte für eine Effizienzsteigerung innerhalb des Verkehrssektors. Die Konzentration auf Ostafrika wird mit Beispielen von außerhalb abgerundet, um positive und negative Entwicklungen aufzeigen zu können. Unter den drei Staaten Ostafrikas liegt wiederum ein starker Focus auf Kenia und dessen für die Region maßgebende Politik und Entwicklung.

Die folgende Karte unterlegt graphisch die Auswahlregion. Man erkennt deutlich, dass sowohl ein Fernstraßen- als auch ein Eisenbahnnetz existieren. Mit Mombasa und Dar-es-Salaam sind wirtschaftlich wichtige Seehäfen vorhanden. Nairobi ist ein für die Region international bedeutender

Flugverkehrsknotenpunkt. Die Untersuchungsregion beinhaltet des weiteren mit Uganda auch einen Binnenstaat.

Karte 1: Verkehrswege in Afrika



(Quelle: eigene Darstellung nach WIESE 1997, S. 214)

Die Arbeit bedingt durch ihre Fragestellung eine Untersuchung der Leitbildfunktion und Entwicklungszusammenarbeitkonzeption der Industrienationen. Stellvertretend für diese Industrienationen wurde die Bundesrepublik Deutschland ausgewählt.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit ist in 10 Kapitel gegliedert. Diese wurden sinngemäß in vier Abschnitte unterteilt, die wie folgt strukturiert sind:

I. Einführung

In diesem Kapitel erfolgt eine allgemeine Problemdarstellung. Es wird erläutert, welche Ausgangsthese und Leitfragen der Arbeit zugrundegelegt und welche Ziele verfolgt werden. Anschließend wird der geographischen Bezug der Arbeit herausgestellt. Dies erfolgt sowohl im Sinne einer Einordnung in die Verkehrsgeographie und Raumplanung als auch durch die Begründung der Auswahl der Untersuchungsregion. Durch die Beschreibung der methodischen Vorgehensweise werden die einzelnen, der Arbeit zugrundeliegenden Analysestränge erläutert. Weiterhin erfolgt eine Beschreibung des ergebnisorientierten Methodenmixes aus verschiedenen qualitativen und quantitativen Elementen. Die Erarbeitung des Standes der Forschung ist ein weiterer zentraler Punkt, um das Themenfeld kontextgemäß zu sortieren und systematisieren.

II. Status-quo-Analyse

Hier erfolgt eine allgemeine Situationsanalyse durch eine Einführung in das Verhältnisses zwischen Industrie- und Entwicklungsländern sowie in die Funktionsweise und Motive der Entwicklungszusammenarbeit. Dem schließt sich eine Untersuchung der Entwicklungszusammenarbeit sowie Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland an, um herauszufinden, ob diese hinsichtlich ihrer Zukunftsfähigkeit als Vorbild für Entwicklungsländer dienen kann. Umfangreichster Untersuchungspunkt ist die Analyse des Verkehrssektors in Ostafrika. Dazu erfolgen eine Charakterisierung der Verkehrserschließung, Infrastruktur und Verkehrspolitik, eine Analyse der Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten und der Folgen der gegenwärtigen Verkehrssituation bzw. Verkehrspolitik. Bedeutend sind hier die spezifischen Erläuterung zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, um deren Relevanz bei der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sowie deren politischen Stellenwert herauszufiltern. Zu den einzelnen Untersuchungspunkten werden konkrete Lösungsansätze vorgestellt. Die Status-quo-Analyse ist von vorne herein stark ergebnisorientiert ausgerichtet und enthält eigene, aus der Praxis gewonnene Erfahrungen und Erkenntnisse. Sie dient als Grundlage für die Auswertung der Expertenbefragungen sowie als Ausgangsbasis für die Schlussbetrachtung.

III. Expertenbefragungen

Zu Anfang des Kapitels erfolgt eine Erklärung der konzeptionellen Durchführung und zum praktischen Vorgehen bei der Datensammlung, -auswertung und -verarbeitung. Die Erläuterung der einzelnen Analysestränge erfolgte bereits in der Einführung. Weiterhin findet man hier eine Präsentation der Ergebnisse der schriftlichen Befragungen von Experten aus dem In- und Ausland in

Form von kommentierten Diagrammen. Die Auswertung der persönlichen Expertengespräche ergänzt die bisherigen Ergebnisse. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung der Hauptaussagen. Diese soll als Grundlage für die Ableitung von Empfehlungen und Forderungen dienen.

IV. Beurteilung der Ergebnisse

In dieser Schlussbetrachtung werden alle Ergebnisse der vorangegangenen Kapitel beurteilt, Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt und unterschiedliche Szenarien für die Zukunft abgeleitet. Die Ergebnispräsentation erfolgt anhand der Beantwortung der Forschungsleitfragen. Die Schlussbetrachtung stellt eine eigene Interpretation mit Ableitungen dar. Zusätzlich werden auch Empfehlungen bezüglich der Leitbildkultur westlicher Industrienationen hergeleitet. Die Erkenntnisse werden durch Aussagen aus der Status-quo-Analyse ergänzt. Eine Zusammenfassung der Arbeit schließt diesen Teil ab.

1.4 Grenzen der Untersuchung

Die Arbeit hat den Charakter einer Fallstudie. Neben einem Einblick in die Zusammenhänge zwischen Entwicklungs- und Verkehrspolitik und der Präsentation der Ergebnisse verschiedener Befragungen werden auch konkrete Verbesserungsvorschläge angeboten, die aus der eigenen Untersuchung sowie einem ausgiebigen Literaturstudium abgeleitet sind.

Aufgrund der zeitlichen, personellen und finanziellen Zwänge bei Planung, Durchführung und Auswertung hat die Arbeit Grenzen bezüglich ihrer Aussagekraft. Sie konzentriert sich auf bisher meist vernachlässigte Fragestellungen.

Die Ergebnisse können als Handlungsempfehlung für Verkehrsprobleme in Ostafrika herangezogen werden. Der Anspruch der Arbeit ist auf die allgemeine Situation vor Ort bezogen und nicht auf spezielle lokale oder regionale Detaillösungen. Da die länderspezifischen Situationen allerdings meist stark unterschiedlich voneinander sind, kann es sich in Bezug auf Länder außerhalb der Untersuchungsregion nur um eine Verallgemeinerung handeln. Für sogenannte Schwellen- und Transformationsländer sind die Aussagen nur bedingt anwendbar, da die dortige Entwicklung sich auf einem deutlich höheren Niveau befindet.

1.5 Einordnung in die Verkehrsgeographie und Raumplanung

Die Geographie als raumbezogenen Wissenschaft eignet sich durch ihre interdisziplinäre Betrachtungsweise in besonderem Maße zur Analysierung der Wechselbeziehungen zwischen der Verkehrspolitik westlicher Industrienationen und den Leitbildern in Entwicklungsländern sowie zur Bewertung der unterschiedlichen Standpunkte innerhalb dieser Thematik. Die Angewandte Geographie ist eine pragmatisch-normative Wissenschaft mit Methodenpluralität. Geographen sind aufgefordert, komplizierte Entwicklungs- und Planungsprozesse so auf, dass sie Gegenstand öffentlicher Diskussionen werden können. (vgl. BEULCKE/DIEKMANN 1998, S. 15) Durch ihre

Ausbildung sind Sie in der Lage, Prozesse interdisziplinär zu durchleuchten und dadurch eine mehrseitige Betrachtungsweise anzuregen.

Im geographischen Sinne bezeichnet der Begriff Verkehr die Beförderung von Personen, den Transport von Gütern und die Übermittlung von Nachrichten und setzt somit eine Raumüberwindung beziehungsweise einen Ortswechsel voraus. Bewegungen an einem Standort (Grundstück/Haus und innerhalb eines Betriebes) werden nicht dem Verkehr zugeordnet. (vgl. LESER 1997, S. 948ff.)

Unter dem Einfluss der gesellschaftlichen Veränderungen und technologischen Innovationen hat sich im Laufe der Industrialisierung ein bedeutender Wandel innerhalb des Verkehrssektors vollzogen. Ausschlaggebend für diese Entwicklung ist in erheblichem Maße die zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung, welche zu einer räumlichen Trennung von Produktionsstätte, Wohnort und Absatzmarkt geführt hat. Diese Separation wiederum forcierte eine erhöhte Mobilität, da Wohn- und Arbeitsstätte nun keine Einheit mehr bildeten. Der Verkehr schuf somit die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung und förderte den Handel, gleichzeitig erforderten neue Industrieansiedlungen und Wohngebiete aber auch den Ausbau von Verkehrsnetzen.

Im Zuge höher entwickelter Techniken, einem zunehmenden Verkehrsbedürfnis und einem damit einhergehenden größeren Kapitaleinsatz zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und zur Entwicklung neuer und schnellerer Verkehrsmittel (Flugzeug, Schnellzug) weitete sich der Verkehr in der Distanz immer mehr aus. Aufgrund des gestiegenen Wohlstandes, des veränderten Konsumverhaltens und einem höheren Anteil an „freier Zeit“ spielt in Industrieländern der freizeitorientierte Verkehr eine immer größere Rolle in Bezug auf das Verkehrsaufkommen und das Verkehrsverhalten. Heute wird der Verkehr je nach Nutzung und Funktion in Pendler-, Einkaufs-, Urlaubsreise- oder Naherholungsverkehr untergliedert, nach zurückgelegter Entfernung in Nah- und Fernverkehr sowie nach Art der Beförderung zwischen Individual- und öffentlicher Verkehr (Kollektivverkehr) unterschieden. (vgl. LESER 1997, S. 948) Des Weiteren verdichtet sich das weltweite Handelsnetz sowie der Waren- und Leistungsaustausch, wodurch ein immer stärkerer Konkurrenzdruck vorherrscht. Alle Marktteilnehmer sind bestrebt kurz, schnell, kostengünstig und somit rationell Distanzen zu überwinden. Letztlich ist die fortschreitende Globalisierung Ausdruck der heutigen Verkehrsgesellschaft. (vgl. VOPPEL 1980, S. 4)

Die Wissenschaft, die sich mit den bereits dargestellten Prozessen beschäftigt, ist die Verkehrsgeographie. Ihr Ziel ist die Analyse der verkehrlichen Erschließung sowie die Untersuchung des Verkehrs als Faktor der räumlichen Entwicklung. (vgl. SCHMITTHENNER 1977, S. 17) Sie steht im Konflikt mit den Verkehrsbedürfnissen und Möglichkeiten der Realisierung und den gegebenen natürlichen und wirtschaftlichen Bedingungen. (vgl. VOPPEL 1980, S. 15)

Die Verkehrsgeographie stellt eine Teildisziplin der politischen, ökonomischen Geographie dar. Während sich die Verkehrsgeographie in früheren Zeiten vornehmlich mit Verkehrsmitteln und

deren Verteilung über die Erdoberfläche, ihrer Abhängigkeit von den natürlichen Grundlagen und der technischen Entwicklung sowie ihrer kulturlandschaftsprägenden Wirkung beschäftigt, wird heute die Funktionalität innerhalb der Verkehrsgeographie betont. Diese umfasst die Aufgaben des Verkehrs und die Bedeutung für einen reibungslosen Ablauf des Wirtschafts- und Gesellschaftslebens beim Ausüben der Daseinsgrundfunktionen. (vgl. LESER 1997, S. 947)

Neueste Tendenzen lassen erkennen, dass sich die Verkehrsgeographie in Richtung einer Geographie der Kommunikation entwickelt, wobei sich dieser Trend vor allem in den Industrieländern verzeichnen lässt. Informations- und Kommunikationstechnologien ersetzen dort einen Teil des Verkehrsaufkommens, weil mit ihrer Hilfe bestimmte Wege überflüssig werden. Während einige Industrienationen mittlerweile einer nachhaltigen Verkehrspolitik entgegen streben, versuchen weniger entwickelte Länder einen möglichst hohen Grad an Motorisierung zu erreichen, um sich so dem Entwicklungsstand der Industrieländer anzunähern. Aufgrund dieser unterschiedlichen Entwicklungsstadien werden auch innerhalb der Verkehrsgeographie verschiedenartige Schwerpunkte gesetzt.

Doch Verkehr ist auch die Gesamtheit aller menschlichen Aktivitäten, die der Raumüberwindung dienen bzw. Raumüberwindung darstellen. Der Verkehr ist ein Angebot-Nachfrage-System im Raum. Vor diesem Hintergrund reicht eine Untergliederung nach Verkehrsmedien, Verkehrsträgern und Verkehrsräumen nicht mehr aus. Verkehrsabläufe müssen vielmehr in allgemeiner und/oder regionaler Sicht als standortverbindende und raumprägende Prozesse gesehen werden. Die Belastungseffekte des Verkehrs müssen stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. (vgl. SCHLIEPHAKE 1987, S. 201f.)

Die Einflussfaktoren für das Transportgeschehen und ihre gegenseitigen Verflechtungen müssen stärker in die Planung mit einbezogen werden. Folgende Einflussfaktoren sind im Verkehrsgeschehen miteinander verflochten:

- Natürliche Umwelt,
- Handelsaustausch,
- Technologische und organisatorische Innovation,
- Internationale politische Vereinbarungen,
- Soziokulturelles Erbe,
- Staatliche Rahmensetzung,
- Bevölkerungs- und Wohlstandsentwicklung,
- Wirtschaftskonjunktur.

(vgl. NUHN 1994, S. 262)

Die Nachfrage nach Transportleistungen steigt trotz Meldungen über Unfälle, die Nachteile der Massenmotorisierung und Umweltschäden stetig an. Großprojekte zur Verbesserung der

Verkehrsinfrastruktur und Beseitigung von Engpässen sollen den drohenden Verkehrsfarkt, insbesondere in den Städten, vermeiden. Sie stehen allerdings im krassen Gegensatz zu den Leitbildern einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik, die eine nachhaltige Verbesserung und Sicherung unserer natürlich Umwelt erreichen will. Weltweit ist ein Umdenken zugunsten einer ressourcen- und umweltschonenden Verkehrsentwicklung erforderlich, welche die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt.

Mobilität ist ein wichtiges Gut. Daher erklärt die Bundesregierung im Verkehrswegeplan die Absicht, die Mobilität des Bürgers und die gleichwertigen Lebensbedingungen in den unterschiedlichen Regionen zu fördern. Die Leistungskraft der Wirtschaft soll durch eine verbesserte Flächenerschließung und schnellere Anbindung an Ballungsräume unterstützt werden.

Die Verkehrsgeographie ist Teil der Raumplanung und beschäftigt sich somit mit der Raumnutzungsplanung und der Raumüberwindungsplanung. Dabei ist es notwendig, beide Planungsbereiche aufeinander abzustimmen, damit eine integrative Planung möglich wird. Planungstechnisch ist dabei zu beachten, dass:

- alle Verkehrsträger/ Verkehrsmittel ihre eigenen spezifischen Eigenschaften aufweisen und dementsprechend eingesetzt werden sollen. Ideologien zugunsten eines bestimmten Verkehrsmittels sind zu vermeiden;
- die Raumnutzungsplanung ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Raumüberwindung ist, da jeder Verkehr auf eine anthropogene Raumnutzung zurückzuführen ist.

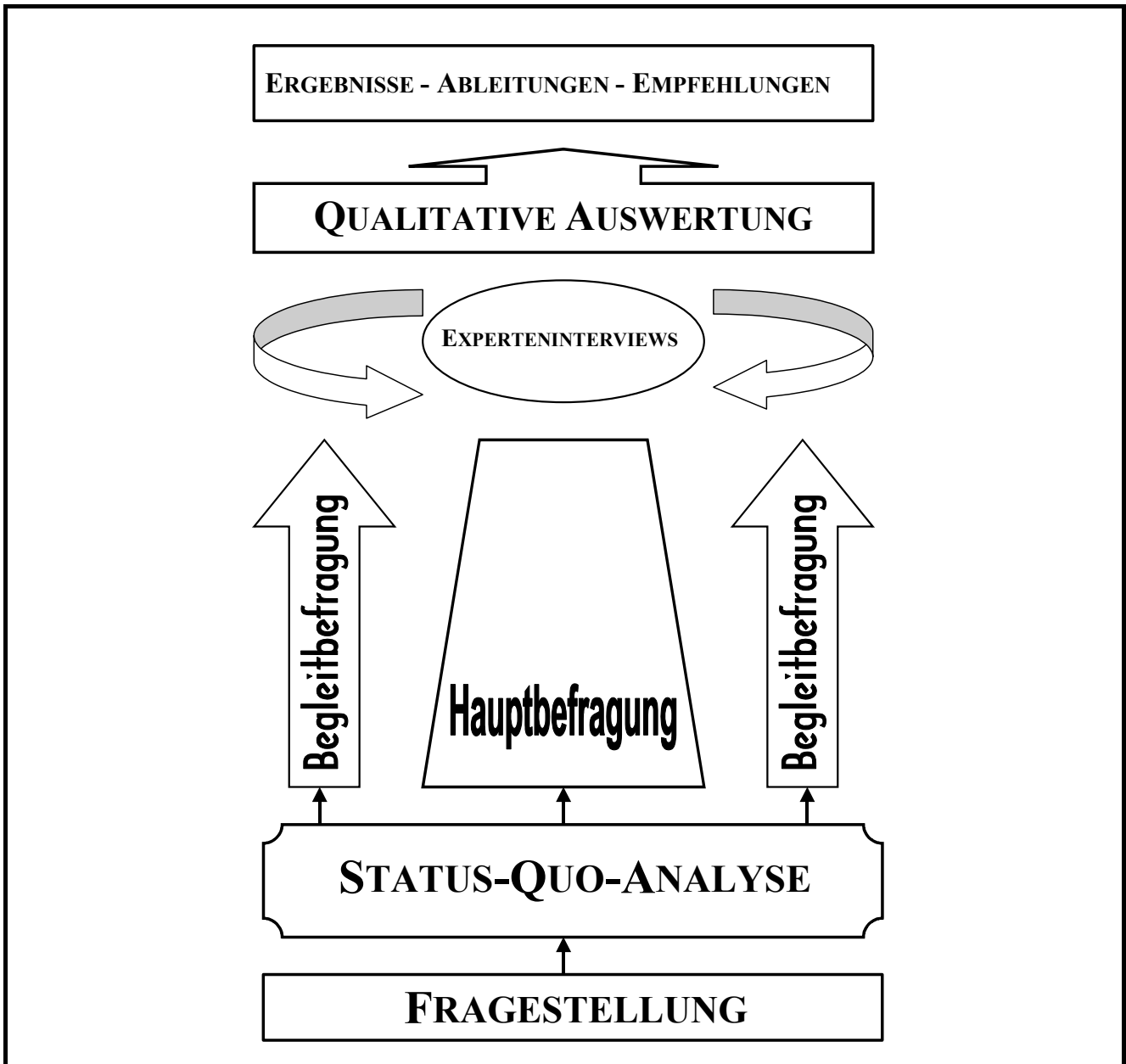
1.6 Methodische Vorgehensweise

Im Rahmen einer Dissertation bieten sich grundsätzlich verschiedene methodische Möglichkeiten an, das gegebene Thema zu bearbeiten, um ein möglichst breites Spektrum abzudecken. Da die Themenfelder "Dritte Welt", "Entwicklungszusammenarbeit" und "Verkehrspolitik" stark ideologisch sind und daher auch kontrovers diskutiert werden, bietet sich zur Erfassung und Analyse des Themas ein Methodenmix an. Auf diese Weise kann das Thema differenziert hinterfragt werden. Die gegebene Fragestellung ist zu komplex, um sie nur einseitig mit standardisierten quantitativen Methoden (schriftliche Befragungen) zu erörtern. Um wichtige Zusatzinformationen von den befragten Experten zu erfahren, sind persönliche Gespräche in Form von Experteninterviews unerlässlich. Nur auf diese Weise kann individuell und vertiefend auf bestimmte Aussagen und Anmerkungen eingegangen werden. Es kommen hier daher sowohl "quantitative" als auch "qualitative" Verfahren zum Einsatz.

Für diese Arbeit werden vier verschiedene Informations- bzw. Analysestränge parallel genutzt (siehe nächste Abbildung), die alle in einer qualitativen Auswertung münden. Im Rahmen dieser Auswertung werden die Ergebnisse präsentiert, Lösungsansätze erstellt und Szenarien entwickelt.

Hinzu kommen Erkenntnisse, die durch Auswertungen von themenbezogenen Veranstaltungen und Forschungsaufenthalten in der Untersuchungsregion mit zahlreichen weiteren Fachgesprächen gewonnen wurden.

Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise



(Quelle: eigene Darstellung)

Der erste Analysestrang (Status-quo-Analyse) besteht aus der intensiven Auswertung von Literatur und Informationsmaterial. Diese dient insbesondere zur Einarbeitung in die Thematik und zur Ermittlung der Ausgangssituation. Die Literaturanalyse führte zu einer auf die Forschungsfragen bezogenen Situationsanalyse der Begebenheiten in der Untersuchungsregion und war Grundlage für die Erarbeitung des generellen Standes der Forschung. Der aktuelle Stand der Forschung gab wiederum Aufschluss über den bestehenden Forschungsbedarf.

Den zweiten Analysestrang (Begleitbefragungen) stellen zwei eigene schriftliche Befragungen der örtlichen Bevölkerung in Kenia und Tansania dar. Diese Befragungen sind als Hilfsmittel zur Hypothesengenerierung im Anfangsstadium der Untersuchung durchgeführt worden. Des weiteren dienen sie dazu, die Hauptbefragung zu verifizieren und individuelle Erfahrungen aus der Untersuchungsregion zu integrieren.

Der dritte Analysestrang (Hauptbefragung) besteht aus einer eigenen umfangreichen schriftlichen Befragungen ausgewählter nationaler und internationaler Experten aus Politik, Institutionen, Wirtschaft, Wissenschaft, Medien und Verbänden. Die schriftlichen Befragungen wurden auf deutsch und englisch im In- und Ausland (auch in Entwicklungsländern) durchgeführt. Dabei handelt es sich sowohl um Entscheidungsträger aus westlichen Industriestaaten als auch um Entscheidungsträger in Entwicklungsländern. Insgesamt sind 302 standardisierte Fragebögen versendet worden. Beantwortet kamen 101 Fragebögen zurück.

Abhängig vom jeweiligen Tätigkeitsfeld und Hintergrund erfolgt eine Zuordnung zu unterschiedlichen Befragungsclostern (z.B. Politik/Parteien, Nichtregierungsorganisationen, Kirchen, Entwicklungsdienste, Wirtschaft, Publizistik, Wissenschaft), um die Möglichkeit zu haben, spezifische Sichtweisen und Sachverhalte herauszufinden. Darüber hinaus war es Ziel der Arbeit, ein umfangreiches und differenziertes Meinungsprofil von Entscheidungsträgern sowie Meinungsbildnern in der Bundesrepublik Deutschland zur gegebenen Thematik zu erstellen.

Beim vierten Analysestrang (Experteninterviews) handelt es sich um die qualitative Befragung von ausgewählten Fachleuten in Form persönlicher Expertengespräche. Die Gespräche wurden anhand eines Leitfadens durchgeführt. Die Auswahl der Gesprächspartner erfolgte in Deutschland aus der gleichen Grundgesamtheit wie die schriftliche Befragung. Die Gespräche in Ostafrika fanden nur zum Teil mit Personen aus der gleichen Grundgesamtheit statt. Die in Frage kommenden Personen wurden als "Ausgewiesene Verkehrsexperten" gekennzeichnet und mittels eines separaten Anschreibens kontaktiert. Es wurden 13 Expertengespräche in Deutschland und 17 in Ostafrika durchgeführt. Die daraus gewonnen qualitativen Erkenntnisse ergänzen die Ergebnisse der quantitativen Befragungen.

In die Dissertation fließen, in überarbeiteter Form, Teilergebnisse aus verschiedenen themenbezogenen Lehrveranstaltungen aus dem Grund- und Hauptstudium mit ein, die der Autor dieser Dissertation an der Universität Trier geleitet hat. In diesen Lehrveranstaltungen wurden verschiedene Papiere sowie zwei Berichte (vgl. MEHNE 2000 und MEHNE 2001) angefertigt, deren Inhalte z.T. in überarbeiteter Form in die Dissertation einfließen. Dies ist z.B. bei den Kapitel 2, 3, 4 und 6.1 der Fall. Im Rahmen der Befragungen wurden Studierende integriert, um sie in die Methodik der empirischen Untersuchungen einzuführen. Dadurch konnten sich die Studierenden wichtige praktische Erfahrung aneignen.

1.7 Stand der Forschung

Die Darstellung des Standes der Forschung ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit. Im Vorfeld der Untersuchung, sowohl im Hinblick auf die Status Quo Analyse als auch in Bezug auf die Erhebungen ist es wichtig zu evaluieren, welche Literatur zum Themenkomplex existiert, welche Forschungen betrieben wurden und welche Ergebnisse vorliegen. Um dies zu gewährleisten wurde die Literatur nach Herkunft, Erscheinungsjahr und Themenfeld sortiert und systematisiert.

Zu den Themen "Entwicklungshilfe", "Entwicklungszusammenarbeit", "Nord-Süd Konflikt", "Dritte Welt" und "Verkehr allgemein" steht sehr viel Literatur zur Verfügung. Eine Evaluierung des Standes der Forschung erübrigt sich hier sowohl aufgrund der umfangreichen Literaturlauswahl als auch wegen der Tatsache, dass dies nur flankierende Bereiche dieser Arbeit sind.

Die Ausführungen zum Stand der Forschung beziehen sich auf den Forschungsschwerpunkt der Arbeit. Die Bereiche "Verkehr in Entwicklungsländern", "Leitbilder für die Dritte Welt", und "Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor" stehen im Vordergrund. Dazu wurde Literatur aus dem In- und Ausland recherchiert und analysiert. Im Rahmen der umfangreichen Literaturrecherche mittels Schlagwortsuche, Titelsuche und Autorensuche in Universitätsbibliotheken (Trier, Heidelberg, Karlsruhe, Bonn, Nairobi), privaten Literatursammlungen und dem Internet wurden nur selten Fachbeiträge zum Themenkomplex gefunden. Insbesondere Expertenbefragungen zum Themenkreis waren äußerst selten.

Transport ist ein Thema von universellem Interesse, das die Aufmerksamkeit vieler Personen auf sich zieht: Wissenschaftler, Planer, Politiker, Benutzer, Investoren und die breite Öffentlichkeit. Zusätzlich zu den Geographen forschen und veröffentlichen auch Ökonomen, Regionalplaner, Ingenieure, Historiker, Betriebswirte etc. in diesem Forschungsfeld. Der Themenkomplex ist daher sehr interdisziplinär angelegt.

Durch das verstärkte Engagement von Nicht-Regierungs-Organisationen rückte die Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland, in der deutschsprachigen Literatur, stärker in den Vordergrund. Allerdings nur selten mit explizitem verkehrspolitischen Focus. Einige Beispiele für entwicklungspolitische Verkehrsinvestitionen in der Dritten Welt finden sich vereinzelt immer wieder in der einschlägigen Fachliteratur, liegen allerdings nicht in gesammelter Form vor. Die Erarbeitung des Standes der Forschung wurde in der Arbeit bewusst dreigeteilt, um die Literatur stärker systematisieren zu können. Der erste Abschnitt bezieht sich auf Literatur aus der Untersuchungsregion und zeigt Trends und Fortschritte im Bereich von Verkehrsstudien aus Ostafrika auf. Diese lokalen Untersuchungsansätze haben meist einen theoretischen und angewandten Bezug zur Untersuchungsregion. Die Auseinandersetzung mit dem Thema geschieht auf einer detaillierteren Ebene aber oft mit einem sehr theoretischen Ansatz bzw. dezent formulierter Handlungsempfehlungen.

Die Abschnitte zwei und drei beschäftigen sich mit Literatur von Autoren, die nicht originär aus der Untersuchungsregion stammen. Während der zweite Abschnitt sich mit weitgehend theoretischen Ansätzen und daraus ableitbaren großräumigen Planungs- und Handlungsempfehlungen beschäftigt, zeigt der dritte Abschnitt angewandte Studien auf, die zum Teil detailliert auf Einzelräume eingehen. Vorgestellt werden jeweils nur die relevantesten Werke.

1.7.1 Trends und Fortschritte im Transportsektor aus Ostafrika

Dieser Abschnitt recherchiert Trends und Fortschritte in der Aufarbeitung von Verkehrsthemen in Ostafrika selbst. Es wurden zahlreiche Beiträge zu Themen wie z.B. Transportnetzwerke, Güter- und Personenbeförderung, Wegeuntersuchungen, Folgen des Verkehrswachstums etc. in Ostafrika veröffentlicht. Diese Studien beziehen sich auf unterschiedliche Untersuchungsgebiete in Ostafrika (Stadt, Land, National, Regional, Lokal) und/oder spezifische Verkehrsarten (Häfen, Eisenbahn, Matatu, Straßen, motorisierter und nicht motorisierter Verkehr,...).

An einer intensiven Recherche und Aufstellung der bislang existenten Literatur wird aktuell noch an der Kenyatta University in Nairobi gearbeitet. Dr. Khayesi hat hierzu bereits eine erste Übersicht vorgenommen. Die Vorergebnisse fließen in diese Analyse des Standes der Forschung mit ein.

Es wurde festgestellt, dass wissenschaftliche Studien 50% aller Publikationen darstellen. Andere Publikationen z.B. Berichte, Konferenzpapiere und normale Veröffentlichungen stellen die restlichen 50% dar. (vgl. KHAYESI 2001, S. 5)

Die Literatur aus Ostafrika stammt hauptsächlich aus wissenschaftlicher Arbeit, Beratungsaufträgen, Investmentanalysen und politischen Papieren. Der Großteil der Veröffentlichungen ist nur einem kleinen Teil der Entscheidungsträger zugänglich, da es sich meist um sogenannte "Graue Literatur" handelt.

Erst in den 60er Jahren hat man damit begonnen, sich mit dem Thema Transport in Ostafrika näher auseinander zu setzen. Studien die sich mit dem Kolonialismus und den europäischen Einflüssen beschäftigen machten den Anfang (Dongen 1954; Were/Wilson 1968). Der Bau der Kenia-Uganda-Eisenbahn sowie der ersten Straßen hat hierbei eine große Rolle gespielt. (Hill 1950). Anschließend erfolgte eine Beschäftigung mit der Modernisierung Ostafrikas und dem Verkehrssektor als ein wichtiger Faktor hierfür. (Soja 1968, Soja 1979, Rodney 1972). Diese Studien enthalten hilfreiche Informationen zu historischen, ökonomischen und technischen Sachverhalten.

In den 70er und 80er Jahren traten Studien über Urbanisationsprozesse (Obudho 1974) und Regionalentwicklung (McKim 1974; Musyoki 1978) in den Vordergrund. Man konzentrierte sich zunehmend auf Studien über die Zusammenhänge zwischen Transport und Regionalentwicklung (Kimani and Taylor 1974; Musyoki 1986; Kinyanjui 1987) bzw. Verkehr und Stadtentwicklung (Ogonda 1976; Omolo 1976; Irandu 1982; Wera 1981; Osundwa 1987; Njendu 1978; Ngari 1973, 1977; Jarabi 1982). Irandu (1982) untersuchte die Effekte zwischen Straßennetz und Baulandpreisen,

Bevölkerungsdichte und Wegestrukturen in Mombasa. Die ersten Untersuchungen zum Thema Straßenverkehrssicherheit in Entwicklungsländern bezogen sich auch auf Kenia und wurden von Jacobs und Kollegen durchgeführt (Jacobs/Sayer 1976). Zahlreiche weitere Studien folgten.

Eine Studie der "Japan International Cooperation Agency" von 1984 formulierte den ersten Plan für ein nationales Transportsystem in Kenia unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten.

Ogonda studierte 1986 das Straßenverkehrssystem Kenias und erfasste die Entwicklung des Straßenverkehrssystems, die unterschiedlichen Verkehrsdichten und die Erreichbarkeit der verschiedenen Regionen Kenias. Außerdem beschäftigte er sich mit dem Zusammenhang zwischen der Erschließungsdichte und den Entwicklungsparametern. Diese Studie ist damit als erste zuverlässige Informationen zum Straßenverkehr in Kenia anzusehen. In vielen weiteren Studien vertiefte er seine Ergebnisse (Ogonda 1984, 1985, 1989, 1990, 1992).

Ein anderes wichtiges Forschungsgebiet der 70er und 80er Jahre stellte die Matatu-Industrie dar. Man beschäftigte sich ausgiebig mit Fragen seiner Entstehung, Legalität, Liniennetzes, Beschäftigungsimpulsen und Potentialen (Situma 1977; Barwell 1979; Nairobi City Council 1980; Kapila 1982).

Ein weiteres Hauptaugenmerk galt dem ländlichen Verkehr. Alela untersuchte 1976 den Zusammenhang zwischen Straßen und wirtschaftlicher Entwicklung im Kakamega District und begründete damit den Grundstein für viele weitere Studien zur ländlichen Entwicklung. Mosses hat 1999 den ländlichen Verkehr im Kyela District in Tansania für seine Dissertation untersucht.

In den 90er Jahren begann man sich vermehrt auf die Forschung von Sachverhalten mit großen Handlungsbedarf zu konzentrieren. Hierzu zählt zum Beispiel die Mobilität in den ärmeren Bevölkerungsschichten (Onyango 1997; Aduwo 1997). Doch auch die Erforschung der Matatu-Industrie wurde im Zuge des Wachstums ihrer Bedeutung verstärkt fortgeführt (Aduwo 1990; Muchira et. al. 1994; Khayesi 1997). Aduwo untersuchte 1990 die extrem hohe Bedeutung des Matatu-Systems für den Verkehrssektor in Nairobi. Er erforschte den starken Zusammenhang zwischen dem Matatu-Service und der Bevölkerungsdichte und belegte die bedeutenden sozioökonomischen Effekte der Branche. Diese Studie wurde 1997 von Khayesi präzisiert.

Angestoßen durch das Sub-Saharan Transport Programm begann man, sich auch vermehrt mit dem nicht motorisierten Transport auseinander zu setzen (Omwenga et al. 1993 and 1994). Osundwa untersuchte 1987 die Situation des Fahrradverkehrs in Nairobi mit zum Teil verheerenden Ergebnissen. Otieno beschäftigte sich 1993 mit dem Betrieb von Handkarren in Kisumu, Khayesi befasste sich 1997 mit dem Dilemma der Fußgänger in Nairobi.

Dem öffentlichen Personenverkehr widmeten sich Otieno (1991), Obiero (1993) und Okuku (1996). Es begann auch eine verstärkte Forschung auf dem Gebiet der Transportprobleme der Farmer

und ländlicher Haushalte (Okioga 1990, Khayesi 1990, 1993, 1995). Nalo stieß 1994 mit einem Konzeptpapier eine politische Diskussion zum Thema "Entwicklung des ländlichen Transports" an. Atieno (1993) und andere bemängelten die vielen Schwachstellen der aktuellen Verkehrspolitik und Straßenverkehrssicherheit. Damit befassen sich auch Grundlagenstudien im Auftrag der Weltbank oder "Rural Transport Planning and Policy" von Njenga (1996).

Irindu (2000) hat den Eisenbahnsektor in Kenia genauer untersucht und Schwachstellen insbesondere politischer Art aufgezeigt. Aufgrund fehlender politischer Hilfe ist die finanzielle Situation der kenianischen Eisenbahn desolat. Eine Privatisierung wird als sinnvolle Lösung angesehen. Auf ugandischer Seite hat die USAID den Transportsektor in Uganda detailliert untersucht und eine starke Priorität zugunsten der Straße festgestellt. Trotzdem werden hier aber auch andere Verkehrsträger berücksichtigt.

Alila et al beschäftigen sich aktuell mit einer Grundlagenstudie über die Entwicklung, den Zustand und die Institutionen des Transportsektors in Kenia. Diese Studie wird voraussichtlich ab Mitte 2002 publiziert werden und analysiert umfassend die Situation des gesamten Transportsektors sowie der Transportpolitik in Kenia. Die darin festgestellten Probleme lassen sich wie folgt präzisieren: begrenzte finanzielle Mittel, Bevölkerungswachstum, fehlende Devisen, Mangel an technischem Personal sowie nationaler und Internationaler Wettbewerb.

Beim genaueren Studium der Literatur aus Ostafrika und hier insbesondere der wissenschaftlichen Literatur, ist festzustellen, dass die Probleme in der Regel umfassend und gut aufgedeckt werden. Bis vor wenigen Jahren fehlte es allerdings oft an konkreten Handlungsempfehlungen bzw. waren diese eher unverbindlich formuliert. Grund hierfür ist sicherlich auch die meist sehr theoretische Auseinandersetzung mit dem Thema ohne konkreten Anwendungsbezug. Erst in letzter Zeit wurden diese in die Untersuchungen stärker und anwendungsbezogener implementiert.

An der Kenyatta University in Nairobi wird aktuell eine Studie durchgeführt, die noch nicht veröffentlicht wurde. Im Rahmen dieser Studie wurden bislang 175 Publikationen zu einzelnen Verkehrsarten untersucht. (vgl. KHAYESI 2001, S. 14f.)

Tabelle 1: Verkehrsarten und Anzahl der darauf bezogenen Veröffentlichungen in Ostafrika

Verkehrsart	Arbeiten an Hochschulen	Zeitungsartikel	Konferenzen und Seminare	Bücher	Berichte	Andere	Gesamt
Straße	35	8	14	5	17	0	79
Bahn	5	2	0	1	0	1	9
Luft	5	0	4	1	8	0	16
Wasser	5	3	4	3	0	0	15
Pipeline	0	0	0	0	0	0	0
NMT	7	0	1	0	3	0	11
Andere	9	6	13	3	14	0	45
Total	64	19	36	13	42	1	175

(Quelle: Khayesi 2001, S. 14)

1.7.2 Theoretische Ansätze im Transportsektor

In Bezug auf die Auseinandersetzung mit dem Transportsektor in Afrika südlich der Sahara entstanden in den letzten Jahren zahlreiche theoretische Ansätze mit abgeleiteten Planungs- und Handlungsempfehlungen. Berücksichtigt wird hier insbesondere die Literatur der letzten 10 Jahre, um eine gewisse Aktualität zu gewährleisten.

Mit seinem Bericht "Transport for the Poor or Poor Transport?" hat Howe 1996 eine generelle Übersicht über die Verkehrspolitik von Entwicklungsländern im ländlichen Raum geschaffen. Dabei lag der Focus auf einkommensschwachen Gebieten. Er beklagt darin die völlig unzureichende politische Berücksichtigung des ländlichen Raumes und die besonders desolate Situation der ärmeren Bevölkerungsschichten bezüglich ihres Zugangs zu Transportdienstleistungen. Er beschreibt darin sowohl die Evolution der Transportsysteme in Entwicklungsländern als auch Lösungsansätze durch den nicht-motorisierten Verkehr bzw. "Low-Cost Vehicles".

Für den Bereich des ländlichen Verkehrs und Entwicklung hat Sieber (1997) eine umfassende Bibliographie herausgegeben, in welcher die zentralen Werke in verschiedenen Rubriken aufgeführt sind. Diese Bibliographie ist für weitere Recherchen sehr hilfreich.

Das Interesse von kirchlicher Seite am Themenkomplex wird durch das Studienpapier "Mobilität - Perspektiven zukunftsfähiger Mobilität" des Ökumenischen Rates der Kirchen aus dem Jahre 1998 verdeutlicht. Es ist in deutscher und englischer Sprache erschienen. Dieses Papier ist dazu gedacht, den Mitgliedskirchen als Diskussionsgrundlage zu dienen. Durch seinen Nord-Süd-Dialog wird die Leitbildkultur des Autos diskutiert und es werden die Grenzen der Automobilität objektiv aufgezeigt. Das International Forum for Rural Transport and Development (IFRTD) hat 1999 die Ergebnisse zweier Tagungen in dem Seminarpapier "Balancing the Load" zusammengefasst. Man kam zu der Überzeugung, dass die Transportbedürfnisse in Asien und Afrika unterschiedlich sind und nicht miteinander verglichen werden können. In Afrika wiederum ist ein Vergleich der verschiedenen Regionen ebenfalls nicht möglich. Lösungen müssen sehr kleinräumig initiiert werden. Im Gegensatz zu Asien wird in Afrika die Bevölkerung nicht an Prozessen beteiligt bzw. zeigt von sich aus weniger Engagement. Es werden präzise Lösungsansätze für eine Verbesserung der Situation auf verschiedenen Ebenen aufgezeigt.

Cervero geht in seinem Bericht für die UNCHS (Habitat) aus dem Jahre 2000 auf den Informellen Transport in Entwicklungsländern ein. Die sozioökonomische Bedeutung des informellen Sektors (Paratransit, Rikschas, etc.) im Rahmen des Verkehrssektors wird sorgfältig aufgearbeitet und mit Beispielen veranschaulicht. Die Beispiele stammen dabei sämtlich von außerhalb der Untersuchungsregion. Die theoretischen Erkenntnisse sind allerdings verallgemeinerungsfähig und stellen eine gute Übersicht über das Thema dar.

Mit "Cities on the Move" hat Howe 2001 einen äußerst komplexen Strategiebericht für die Weltbank veröffentlicht. Er geht darin, immer im Zusammenhang mit dem Verkehr in Städten, sehr detailliert auf Stadtentwicklung, Armutsbekämpfung, Umweltschutz, Sicherheit, Straßennetz, öffentlichen Verkehr, nicht-motorisierten Verkehr, Finanzierbarkeit und institutionelle Mängel ein. Trotz zahlreicher Beispiele bleibt das Werk allerdings sehr theoretisch und zum Teil etwas abstrakt. Trotzdem stellt es eine umfassende Grundlagenforschung dar.

Als Beispiel für universitäre Forschung aus Deutschland ist folgende Diplomarbeit aufgeführt: Nieboer hat sich 2001 im Rahmen seiner Diplomarbeit auf sehr theoretischem Niveau mit dem ländlichen Verkehr in der Western Province von Kenia auseinandergesetzt. Ziel der Arbeit war es u.a. auch, Forschungsdefizite aufzudecken. Er stellte fest, dass nur wenige zuverlässige Aussagen zur Qualität und Quantität der kleinräumigen Infrastruktur existieren und des weiteren eine umfangreiche Analyse der Beziehungen zwischen der Transportnachfrage ländlicher Haushalte und den tatsächlichen Transportkosten bislang fehlt. Auch stellte er fest, dass zwar durchaus viele einzelne Regionen analysiert wurden, aber ein umfangreicher Vergleich mehrerer Regionen bislang nicht stattfand.

1.7.3 Angewandte Ansätze im Transportsektor

Erwähnenswert sind hier die diversen Arbeitspapiere und Publikationen, die im Rahmen des "Sub-Saharan Africa Transport Policy Program" der Weltbank seit 1987 veröffentlicht worden sind. Dazu gehören der regelmäßig erscheinende Newsletter und zahlreiche Internet-Publikationen. Alle haben einen konkreten Bezug zum Transportsektor südlich der Sahara und somit auch in vielen Fällen zur Untersuchungsregion Ostafrika. Schwerpunkte sind der ländliche Verkehr, der städtische Verkehr, die Unterhaltung des Straßennetzes, Handel & Verkehr sowie die Restrukturierung von Eisenbahnen. Eines dieser Arbeitspapiere ist z.B. "Promoting Intermediate Means of Transport" von 1996. Hier wird auf das Potential und die Effektivität der IMT eingegangen. Des weiteren werden die ökonomischen, industriellen und sozialen Faktoren analysiert sowie Angebot und Nachfrage verglichen. Auch hier gehen die Lösungsansätze klar in Richtung Förderung dieses Verkehrszweiges. Howe hat 2000 einen umfangreichen Report über "Armut und städtischen Verkehr in Ostafrika" für die Weltbank vorbereitet. Er hat hierin die bisherige Studien und Erfahrungen der niederländischen Entwicklungszusammenarbeit integriert. Dadurch entstand ein detaillierter und konstruktiver Bericht über die Probleme vor Ort unter Berücksichtigung fast aller Verkehrsmittel. Verglichen wurden in Kenia das Ballungsgebiet Nairobi und das Mittelzentrum Eldoret. In Tansania wurde Dar-es-Salaam mit Morogoro verglichen. In den Bericht ist zahlreiche Literatur des "Sub-Saharan Africa Transport Policy Program" eingeflossen, unter anderem auch der Vergleich der obigen Städte. Er stellt einen der fundiertesten Berichte über den Transportsektor in Ostafrika dar, da hier viel Material ansprechend zusammengefasst wurde. Trotzdem stellt sie nur einen theoretischen Ansatzes dar. Die

darin aufgeführten Handlungsempfehlungen sind aufgrund der praktischen Erfahrungen des Autors trotzdem anwendungsbezogen.

Mit "Transport and the Village" hat Barwell (1996) ebenfalls einen umfangreichen Report publiziert, der unter anderem Forschungsergebnisse des Sub-Saharan Africa Transport Policy Programs präsentiert. Im Gegensatz zu Howe (2000) beziehen sich die Ergebnisse auf den ländlichen Raum. Barwell befasst sich mit Modellen der Mobilität von verschiedenen Haushalten, Genderfragen, der wirtschaftlichen Bedeutung des nicht-motorisierten Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum. Die zentrale Fragestellung bezieht sich auf die Möglichkeiten der Zugangsverbesserung zu Transportdienstleistungen. Ergebnis der Studie ist, dass es keine Allgemeinlösung für die Transportprobleme im ländlichen Raum gibt, sondern für jede Region eigene Lösungen gefunden werden müssen. Dazu ist es zuerst einmal erforderlich, dass Entscheidungsträger dem ländlichen Raum mehr Beachtung schenken.

Die Weltbank hat zusammen mit der Inter-American Development Bank 1992 einen Bericht zum Thema nicht-motorisierter Verkehr mit Beiträgen verschiedener Autoren herausgegeben. Damit setzte die Weltbank ein wichtiges Zeichen, da ihr des öfteren eine autozentrierte Sichtweise vorgeworfen wurde. Der Bericht beschäftigt sich mit den Ergebnissen von sechs Fallstudien aus aller Welt und zeigt die Bedeutung des nicht-motorisierten Verkehrs und seine Förderungswürdigkeit auf. Die Evangelischen Akademie Bad Boll hat 1995 die Ergebnisse der Tagung "Verträgliche Mobilität für alle - Entwicklungspolitik und die vergessenen Verkehrsmittel" in einem Bericht zusammengefasst. Verschiedene Referenten haben hier Beiträge zum Tagungsthema beigesteuert und somit eine Art Bestandsaufnahme ermöglicht. In diesem Tagungsband werden aufgrund der Bandbreite der Beiträge die Verkehrssituation in der Dritten Welt und die Zusammenhänge mit der Entwicklungspolitik veranschaulicht. Er stellt eine gelungene und durchaus kontroverse Einführung in den Themenkomplex dar.

Die meisten angewandten Studien zu Einzelräumen stammen von Autoren aus Ostafrika und sind bereits in selbigem Abschnitt berücksichtigt. Erwähnenswert sind hier allerdings noch die Studien von Heyen-Perschon (1999), der den Fahrradeinsatz in Uganda untersuchte, Malmberg-Calvo (1994), welche die Fahrradnutzung in Uganda unter Genderaspekten erforschte und Sieber (1997), der den ländlichen Transport unter dem Aspekt der Regionalentwicklung betrachtete.

1.7.4 Zusammenfassung des Forschungsstandes

Der Stand der Forschung ist sehr differenziert zu betrachten. Es existieren sehr viele Untersuchungen zu den unterschiedlichsten Gebieten und Aspekten des Transportsektors in Entwicklungsländern. Die Mehrzahl stammt dabei aus der Untersuchungsregion selbst. Trotz der Masse an Publikationen aus Ostafrika ist aufgrund der geringen Verbreitung und der zum Teil theoretischen Ansätze kein wirkliches Grundlagenwerk ersichtlich. Die bedeutenden Hauptuntersuchungen kommen

hauptsächlich aus englischsprachigen Industrieländern. Dies ist insbesondere deshalb bedauerlich, weil einige Werke aus Ostafrika eine weitere Verbreitung verdienen würden. Hier sollte über eine Förderungsmöglichkeit nachgedacht werden.

Bezüglich der auf den Themenkomplex bezogenen Publikationen von außerhalb der Untersuchungsregion lässt sich ein starker Theoriebezug erkennen. Dies begründet sich insbesondere daraus, dass zahlreiche Publikationen zwar anwendungsbezogene Handlungsempfehlungen beinhalten, diese aber aus Ergebnissen anderer Untersuchungen ableiten. Wirklich anwendungsbezogen sind die meisten Einzelstudien aus der Untersuchungsregion.

Allen Einzelstudien ist letztendlich gemein, dass sie sich auf Einzelräume in Kenia, Uganda und Tansania beziehen. Es fehlt hier aber ein Vergleich der einzelnen Untersuchungsergebnisse. Nur in seltenen Fällen werden Untersuchungen verglichen. Auch wenn ein Vergleich nur in Teilaspekten möglich ist, so wäre dies sicherlich ein guter Ansatz zur zusätzlichen Informationsgewinnung. Sie bieten wertvolle Anhaltspunkte für eine Strategie. Es mangelt jedoch an einer methodisch und empirisch überzeugenden Datengrundlage. Viele Fallstudien begnügen sich mit einer geringen Stichprobe.

Im Rahmen der gesamten Literaturlauswertung ist aufgefallen, dass eine ganzheitliche Gesamtschau über den Themenkomplex nicht existiert. Darüber hinaus gibt es keine Untersuchung, die anhand von Befragungen schriftlicher und/oder mündlicher Art, die Mobilität in Entwicklungsländern erforscht hat. In den Fällen, wo Interviews geführt wurden, war die Stichprobe äußerst gering. Auch existiert nur wenig Literatur in deutscher Sprache zum Forschungsfeld. Die englischsprachige Literatur ist extrem dominant. Aufgrund dieser Ergebnisse könnte diese Studie einen relevanten und anwendungsbezogen Beitrag zur Entwicklungsländerforschung beisteuern.

TEIL II - STATUS-QUO-ANALYSE

Die Status-quo-Analyse stellt den ersten Analysestrang dar. Sie besteht aus der intensiven Auswertung von Literatur und Informationsmaterial. Als Ergänzung dazu wurden auch eigenes Fachwissen sowie Erkenntnisse aus den Expertengesprächen eingearbeitet. Durch diese Analyse soll die Ausgangssituation ermittelt werden. Während die bereits erfolgte Erarbeitung des aktuellen Stands der Forschung Aufschluss über bestehenden Forschungsbedarf gibt, führt diese Status-quo-Analyse zu einer auf die Forschungsfragen bezogenen Situationsanalyse der Begebenheiten in den Untersuchungsregionen.

Die allgemeine Situationsanalyse erfolgt durch:

- eine Einführung in das Verhältnis zwischen Industrie- und Entwicklungsländern;
- die allgemeine Darstellung der Funktionsweise der Entwicklungszusammenarbeit;
- eine Untersuchung der Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland;
- eine Untersuchung zur Vorbildfunktion Deutschlands im Verkehrssektor und
- eine umfangreiche Analyse der Situation des Verkehrssektors in Ostafrika.

Zu den einzelnen Untersuchungspunkten werden konkrete Ergebnisse und Lösungsansätze vorgestellt. Die Status-quo-Analyse ist stark ergebnisorientiert ausgerichtet. Sie dient als theoretische Grundlage für die Auswertung der Expertenbefragungen, sowie als Ausgangsbasis für die Schlussbetrachtung.

2. DAS VERHÄLTNISS ZWISCHEN INDUSTRIE- UND ENTWICKLUNGSLÄNDERN

2.1 Einleitung

Aus der Beurteilung des Verhältnisses zwischen Industrie- und Entwicklungsländer lässt sich die allgemeine politische, wirtschaftliche und ökologische Ausgangssituation ableiten. Sie dient als Grundlage zur Erörterung entwicklungspolitischer Fragen.

Man muss sich aber vorab die Frage stellen, ob der Begriff der Dritten Welt nach dem Zusammenbruch des Sozialismus in Osteuropa noch angebracht ist. Die Definitionen und Kategorien zur Einordnung nach Entwicklungsstandards sind ständiges Diskussionsthema. Doch wer ist überhaupt der „ arme Süden“ bzw. der „reiche Norden“ bzw. welche sind Industrie- und welche sind Entwicklungsländer? Und welche Beziehungen verbinden Industrie- und Entwicklungsländer in den Bereichen Politik und Wirtschaft? Aufgrund ihres geringen wirtschaftlichen und politischen Gewichts sind die Entwicklungsländer in vielerlei Hinsicht von den Industrieländer abhängig, was in diesem Kapitel näher erläutert werden soll. Während die Entwicklungsländer versuchen, sich dem Vorbild der Industrieländer anzunähern, fordern diese im Gegenzug mehr Umweltschutzmaßnahmen von den Entwicklungsländer. Auch dies stellt einen wichtigen Bestandteil des Nord-Süd-Konfliktes dar. Der Entwicklungspolitik kommt hier eine besondere Rolle zu. Daher wird hier auf ihre Ziele,

Komponenten und Einflussmöglichkeiten sowie auf die finanziellen Leistungen der Geberländer näher eingegangen. (vgl. MEHNE 2001, S. 19)

2.2 Die politischen Vertreter

Die unterschiedlichen politischen Interessensgruppierungen aus Industrie- und Entwicklungsländern werden im Folgenden näher vorgestellt. Es geht primär darum die Vielfalt an verschiedenen Interessensgruppierungen und politischen Gruppierungen darzustellen.

2.2.1 Gruppierungen aus Industrieländern

- G-7 /G-8: Die Gruppe der sieben führenden Industrieländer (USA, Japan, Deutschland, Frankreich, Italien, Großbritannien und Kanada) trifft sich seit 1975 jährlich parallel zu den Weltbank/ International Monetary Found Konferenzen. Im Juni 1997 wurde Russland als gleichwertiger Partner aufgenommen, so dass seither von der G-8 sowie dem "Gipfel der Acht" gesprochen wird. (vgl. PFERSDORF 1997, S. 60)
- G-3: Die weltwirtschaftlichen Führungsmächte USA, Japan, Deutschland.
- Die OECD und ihr DAC (Development Assistance Committee = Entwicklungshilfe-Ausschuss) in dem 22 westliche Industrieländer und die EU-Kommission vertreten sind. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 44)
- Die International Development Association (IDA) ist eine Tochtergesellschaft der Weltbank, die Kredite an ärmere Länder bis zu einem Pro-Kopf-Einkommen von 940 US-\$ vergibt. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 75)

In den letzten zwanzig Jahren haben sich die Schwerpunkte und Interessen in der Entwicklungspolitik verändert. Die Konkurrenz des Ostblocks ist kaum mehr existent, und auch die Sicherung der Rohstoff- und Agrarproduktlieferungen aus Entwicklungsländern scheint nicht mehr das vorrangige Problem zu sein. Neben ihrer eigenen Wirtschaftsförderung und der Erschließung neuer Absatzmärkte haben die Industrieländer heute vor allem Interesse daran, Migrationsströme aus den Entwicklungsländern zu verhindern, dem Drogenproblem erfolgreich zu begegnen und den Natur- und Ressourcenschutz in den Entwicklungsländern voranzutreiben. (vgl. MEHNE, S. 19)

2.2.2 Gruppierungen aus Entwicklungsländern

- G-77: Ursprünglich eine Gruppe von 77 Entwicklungsländern, die 1967 in Algier eine Interessengemeinschaft gegründet haben. 1994 gehörten ihr schon 129 Länder an. Die Gruppe versteht sich als Sprachrohr für die Belange der Entwicklungsländer, wobei ihre Aktivitäten aufgrund der sehr unterschiedlichen Interessen innerhalb der Gruppe sowie des niedrigen Organisationsgrades begrenzt bleiben.
- G-24: Die Gruppe der 24 wurde 1972 in Lima gegründet. Sie setzt sich zusammen aus jeweils acht Ländern Afrikas, Asiens und Lateinamerikas.

- G-15: Die Gruppe der 15, die 1989 in Belgrad gegründet wurde, sieht sich als Gegenstück zur G-8 und erhebt damit ebenfalls den Anspruch, die Entwicklungsländer zu vertreten. (vgl. THIEL 1996, S. 293)
- Blockfreie: Diese Länder versuchten vor allem in den 70er Jahren Druck auf die Industrieländer auszuüben, indem sie den kapitalistischen und kommunistischen Block gegeneinander ausspielen wollten. Heute haben ihre 115 Mitglieder aufgrund der Schuldenkrise wenig Einfluss. (vgl. BETZ/BRÜNE 1996, S. 31)

Im Vergleich zu den G-8-Konferenzen nimmt man von den Arbeiten dieser Gruppen in Industrieländern kaum etwas wahr.

2.2.3 Regionale Bündnisse in Afrika

In vielen Teilen der Dritten Welt existieren bereits regionale Bündnisse mit dem Ziel, gemeinsam politisch und wirtschaftlich stark zu sein und den Süd-Süd-Handel zu fördern.

Das in Bezug auf diese Untersuchung wichtigste regionale Bündnis ist die 1967 entstandene Ostafrikanische Gemeinschaft (East African Community) zwischen Tansania, Kenia und Uganda. Sie wurde 1977 wieder aufgelöst. 1996 wurde eine Wiederbelebung dieses Bündnisses vereinbart, das sich auf die Bereiche Wirtschaft, Handel, Verkehr und Kommunikation erstreckt. Es soll eine qualifizierte Institution aufgebaut werden, welche den Gemeinschaftsvertrag umsetzen und einen gemeinsamen Markt entwickeln soll. (vgl. LINK 2001, S. 34) Weitere Bündnisse sind z.B.:

- die Organization for African Unity (OAU), die 53 Mitgliedsstaaten zählt, wurde 1963 gegründet. Sie ist ein Bündnis afrikanischer Staaten für eine Zusammenarbeit in Politik, Kultur, Wirtschaft und Wissenschaft; (vgl. HARENBERG 1998, S. 566)
- die Intergovernmental Authority on Drought and Development (IGADD), die einzige Regionalorganisation von den sieben Ländern am Horn von Afrika;
- die Southern African Development Community (SADC), die aus 12 Mitgliedern besteht und die jährliche Konsultativ-Konferenzen mit Geberorganisationen und Investoren veranstaltet;
- der Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESCA) mit 23 Mitgliedern;
- die Afrikanische Entwicklungsbank (AfDB), die zu einem großen Teil von westlichen Geberländern finanziert wird und in der 53 afrikanischen und 24 außerafrikanischen Mitgliedsländern zusammen wirken und
- die West African Economic and Monetary Union (WAEMU), die 1994 auf Initiative Frankreichs gegründet wurde. (vgl. MEHNE, S. 20f.)

2.2.4 Kategorisierung von Entwicklungsländern

Auch nach dem Zusammenbruch der kommunistischen Regimes lebt der Begriff der "Dritten Welt" weiter. Nach allgemeinem Verständnis handelt es sich dabei um Länder:

- die ein niedriges und ungleich verteiltes Pro-Kopf-Einkommen aufweisen,
- deren Wirtschaft von einer hohen Agrarquote und einer einseitigen Produktions- und Exportstruktur geprägt ist,
- deren politisches System durch Instabilität gekennzeichnet ist und
- deren Bevölkerung eine geringe Lebenserwartung sowie hohe Geburtenraten aufweisen.

Vor allem aber ist es ein politischer Begriff, der arme Länder bezeichnet, welche ein gewisses Wir-Gefühl gegenüber den Industrieländern entwickelt haben. Es handelt sich dabei aber keineswegs um eine homogene Gruppe. Für einige Entwicklungsländer ist seit den 80er Jahren ein Strukturwandel in Bezug auf die Nord-Süd-Handelsbeziehungen festzustellen. Es handelt sich vor allem um Länder des südostasiatischen Raums, deren Industriegüteranteil am Export stark gestiegen ist. (vgl. MAIZEL 1998, S. 4) Eine Folge dieser Entwicklung ist, dass sich die sogenannte "Dritte Welt" auflöst und immer heterogener wird. Die Aufteilung in eine Erste, Zweite und Dritte Welt ist überholt. Mittlerweile kann man die „Nicht-Industrieländer“ in fünf wichtige Gruppen aufteilen:

- (1) Südostasiatischen Schwellenländer, deren Wirtschaftswachstum außerordentlich hoch ist bzw. dies bis zur Asienkrise 1997 war. Hongkong, Singapur, Korea und China werden daher auch als „Tiger-Staaten“ bezeichnet; (vgl. MÜLLER 1998, S. 31)
- (2) Sonstige Schwellenländer, die den Anschluss an die Wirtschaftsentwicklung der reichen Industriestaaten suchen (z.B. Mexiko, Brasilien);
- (3) Die südlichen erdölexportierenden Länder;
- (4) Ehemalige kommunistische Länder des ehemaligen Ostblocks, die als arm zu bezeichnen sind (z.B. Rumänien, Bulgarien, die Staaten der ehemaligen Sowjetunion etc.) und
- (5) Sehr arme Länder (besonders des afrikanischen Kontinents, aber auch Regionen Lateinamerikas und Asiens), die über keine wichtigen Rohstoffe verfügen. (vgl. MEHNE 2001, S.21)

Folglich bringt es Probleme mit sich, von *den* Entwicklungsländern oder *den* Ländern des Südens zu sprechen. Aber eine Aufteilung in Nord- und Südländer ist kaum aussagekräftiger, da die Bezeichnung nicht zwingend mit der geographischen Lage übereinstimmt. Auch die sogenannten Industrieländer wären heute wohl eher als Dienstleistungsländer zu bezeichnen, und es muss gefragt werden, ob sich Entwicklungsländer tatsächlich entwickeln, und vor allem in welche Richtung? (vgl. NUSCHELER 1996, S. 68 ff.) Weiterhin stellt sich die Frage, welcher kulturelle Maßstab für die Entwicklung eines Landes angesetzt wird und ob dieser völkerübergreifend benutzt werden kann.

Kenia, *Tansania* und *Uganda* gehören zu den sehr armen Entwicklungsländer. Die Differenzierung unter den Entwicklungsländern geht selbstverständlich noch tiefer ins Detail. Allerdings steht es hier nicht zur Debatte, die genaue Rangstellung in Form des realen Bruttoinlandproduktes (BIP), der Purchasing Power Parities (PPP) oder der Kaufkraftparitäten (KKP) zu ermitteln.

2.3 Das politische Verhältnis

Es existieren z.T. große Interessenskonflikte zwischen Industrie- und Entwicklungsländern. Diese sind unter anderem auch in der Kolonialgeschichte begründet. Die politische Macht wird durch die Stimmrechtsanteile in wichtigen Internationalen Organisationen deutlich. Die G8 hat den größten Stimmenanteil in wichtigen internationalen Finanzorganisationen. Auch im UN-Sicherheitsrat haben die Industrienationen den größten Einfluss. Diese Tatsachen sind ein wesentlicher struktureller Aspekt des Nord-Süd-Konflikts, der Veränderungen bzw. Entscheidungen zugunsten der ärmeren Länder erschwert. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 102) Die Entwicklungsländer fordern eine Erweiterung des UN-Sicherheitsrates, in dem sie mehr Sitze bekämen und damit auch mehr Stimmen im Sicherheitsrat. Die Forderungen der Industrieländer an die Entwicklungsländer zielen hingegen eher auf die Bekämpfung von Korruption und Misswirtschaft ab. (vgl. BETZ/BRÜNE 1996, S. 30) Sie sind nicht daran interessiert, dass Entwicklungsländer mehr Stimmen erhalten.

Zu dem politischen Verhältnis zwischen Industrieländern und Entwicklungsländern gehört auch die Frage, inwieweit die Entwicklungsländer demokratisch sind und Menschenrechte in ihrem Land achten. Bei einem Großteil der afrikanischen Länder kann noch nicht von einer demokratischen Staatsform gesprochen werden, was die folgende Tabelle zeigt: Die meisten Länder sind erst dabei, sich zu einer Demokratie (z.B. mit einem Mehrparteiensystem und ordentlichen Wahlen) zu entwickeln. (vgl. MEHNE 2001, S. 22)

Tabelle 2: Gesamteinschätzung der Entwicklung politischer Systeme in Afrika

Bürgerkriegs-Regime	autoritäre Regime	Regime im Übergang	Demokratien
Angola, Liberia, Burundi, Ruanda, Somalia	Ägypten, Gambia, Libyen, Marokko, Niger, Nigeria, Sudan, Swaziland, Tunesien, Zaire	Äthiopien, Algerien, Burkina Faso, Dschibuti, Elfenbeinküste, Eritrea, Gabun, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kamerun, Kenia , Komoren, Kongo, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretanien, Mozambique, Seychellen, Sierra Leone, Tansania , Togo, Tschad, Uganda , Sambia, Zentralafrikanische Republik, Zimbabwe	Benin, Botswana, Kap Verde, Mauritius, Namibia, Sao Tomé & Príncipe, Senegal, Südafrika

(Quelle: MEHNE 2001, S.22)

(Stand 1995/96)

2.4 Das wirtschaftliche Verhältnis

Die Gruppe der 77 forderte auf den Nord-Süd-Konferenzen der UNCTAD ab Mitte der 60er Jahre eine neue Weltwirtschaftsordnung, die zu einem bedeutenden Schlagwort für ein gemeinsames Ziel der Entwicklungsländer wurde. Die Forderungen der einzelnen Länder waren allerdings aufgrund der verschiedenen Wirtschaftsstrukturen recht unterschiedlich: die einen verlangten *"bessere Rohstoffpreise und mehr Entwicklungshilfe, die anderen bessere Marktzugänge für ihre Halbfertig- und Fertigprodukte."* (NUSCHELER 1996, S. 94)

Die *Globalisierung* bzw. die Internationalisierung des Handels geht einher mit einer immer größeren Dominanz multinationaler Unternehmen, die ihre Produktions-, Service- und Dienstleistungsstandorte auf verschiedene Weltregionen verteilen, um international konkurrenzfähig zu bleiben. Viele Entwicklungs- und Schwellenländer sind in den internationalen Wettbewerb eingetreten und stellen für die Industrieländer vor allem in arbeitsintensiven Industrien eine Konkurrenz dar. Kennzeichen der heutigen Weltmarktsituation ist daher die internationale Arbeitsteilung sowie der Intra-Unternehmenshandel. Somit geht eine starke wirtschaftliche Verflechtung zwischen Industrieländern und Entwicklungsländern einher. (vgl. FRIEDRICHS 1997, S. 5) Rohstoffländer stehen unter dem wirtschaftlichen Druck, ihre Produktions- und Exportstrukturen zu diversifizieren und sich zu wettbewerbsfähigen Produzenten von Fertigwaren weiterzuentwickeln. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 149)

Die schwierige finanzielle Situation vor allem afrikanischer Staaten stellt trotz Schuldenerleichterung und Strukturanpassungsprogrammen weiterhin ein besonderes Problem dar. Hohe *Verschuldung* hat zur Folge, dass Projekte undurchführbar werden und auch die Unterhaltung von Anlagen auf längere Sicht nicht gesichert ist. Viele Länder sind nicht in der Lage, ihren Rückzahlungsverpflichtungen nachzukommen. Die Aufnahme neuer Kredite und die Durchführung von Entwicklungsprojekten wird somit deutlich erschwert. (vgl. BARATTA 1996, S. 967)

Eine Form von Krediten sind Hermes-Bürgschaften. Dabei handelt es sich um staatliche Risikoabsicherungen für Exporte. Kritik wird unter anderem an der Tatsache geübt, dass die noch ausstehenden Zahlungen der Entwicklungsländer mit der Entwicklungshilfe verrechnet werden, was deren Schuldenlast weiter erhöht. (vgl. HARENBERG 1998, S. 200) Die europäische Entwicklungspolitik trägt dem Schuldenproblem im Rahmen des Lomé-Abkommens in sofern Rechnung, als Unterstützungen (außer denen der Investitionsbank) nicht zurückgezahlt werden müssen, Kredite zu günstigen Zinsen gewährt werden, und den Staaten finanztechnische Hilfe, beispielsweise in Form von Schuldenmanagement, zukommt. Im Rahmen des Lomé-IV-Abkommens wurde ein Fonds für Strukturanpassungshilfe gegründet, der durch Import- und Dezentralisierungsprogramme den Teufelskreis aus Devisenknappheit und Verschuldung zu durchbrechen versucht. (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 1995, S. 12ff.)

Für die Defizite vieler Entwicklungsländer beim Welthandel, ihre negative *Handelsbilanz* und hohe Auslandsverschuldung sind mehrere Gründe verantwortlich, wobei den *Terms of Trade* (ToT) eine besondere Bedeutung zukommt. Der Begriff der Terms of Trade bezeichnet das Verhältnis aus dem Index der Exportgüterpreise zum Index der Importgüterpreise. Diese Terms of Trade werden auch Community Terms of Trade (reale Austauschverhältnisse) genannt. (vgl. BRAUN/HILLEBRAND 1994, S. 250) Sie zeigen an, für wie viele importierte Güter und Dienstleistungen die Exportkaufkraft ausreicht. Die Terms of Trade haben großen Einfluss auf die Zahlungsbilanz sowie auf die

Wirtschaftsentwicklung einer Region. Bei verschlechterten Terms of Trade und damit einer verschlechterten Handelsbilanz stehen dem Land - sofern es die Differenz nicht durch ein erhöhtes Exportvolumen ausgleichen kann - weniger Mittel zum Import zur Verfügung. Importe jedoch, vor allem von Kapitalgütern, Ersatzteilen etc., sind meist eine wichtige Voraussetzung für Investitionen und damit für die Wirtschaftsentwicklung vieler Entwicklungsländer. (vgl. MAIZELS 1998, S. 4)

Entwicklungsländer exportieren vor allem landwirtschaftliche Produkte, Rohstoffe und Produkte aus arbeitsintensiver Produktion, jedoch kaum technologisch anspruchsvolle Produkte. Des Weiteren wird ihnen durch protektionistische Maßnahmen von Industrieländern häufig der Marktzugang erschwert. (vgl. MEHNE 2001, S. 23f.)

2.5 Das ökologische Verhältnis

Der Begriff der Entwicklungsländer impliziert einen aufzuholenden Rückstand gegenüber den entwickelten Regionen der Erde und ist damit negativ besetzt. Unterentwicklung kann als Strukturproblem aufgefasst und daran gemessen werden, ob eine Gesellschaft in der Lage ist, ihr vorhandenes Kapital so zu verteilen, dass keine große Armut entsteht. Armut ist somit eine Folgeerscheinung der Ungleichverteilung und hängt nicht zwingend mit einem niedrigen Produktionsniveau zusammen. Die Entwicklungsländer streben nach Wohlstand, wie er ihnen in den Industrieländern vorgelebt wird. Allgemein gilt, dass eine Gesellschafts- oder Wirtschaftsordnung als attraktiv empfunden wird, solange die positiven Seiten in den Vordergrund gestellt werden und die "Schattenseiten" (soziale und ökologische Probleme sowie Kosten) ignoriert werden. Ein Beispiel sind die ökologischen Folgen der "Autogesellschaften". Sie erscheinen vielen Menschen in Ländern ohne Massenmotorisierung gering. Trotzdem stellt sich die Frage, ob wirklich erst alle 6 Mrd. Menschen dieser Erde motorisiert sein müssen, um die Grenzen des Autoverkehrs zu erkennen. Dass besonders in der Umweltpolitik ein Nord-Süd-Gegensatz festzustellen ist, wird am Beispiel des Autoverkehrs deutlich, der in den Industrieländern am ausgeprägtesten und für den hohen Energieverbrauch maßgeblich mitverantwortlich ist. Der Norden allerdings ist weder bereit, seine Produktionsbedingungen zu verändern, noch sein Wohlstandsniveau zu verringern.

Im Zuge ihrer Entwicklung nehmen sich Entwicklungsländer auch das Recht auf nachholende Umweltzerstörung. Schließlich gehen der Ressourcenverbrauch und die Klimaveränderungen maßgeblich auf das Verhalten der Industrieländer zurück, die zur politischen und moralischen Verantwortung herangezogen werden müssten. Umweltschutzmaßnahmen in den Entwicklungsländern verzögern nur deren Entwicklung. Dabei stehen sie Umweltsünden der Entwicklungsländer in keinem Verhältnis zu den Umweltsünden der Industrieländer. Durch die starken Verflechtungen sind außerdem die Industrieländer in der Weltwirtschaft in vielen Fällen direkt an der Ausbeutung der Natur beteiligt, und zwar nicht nur als Konsument, sondern auch durch Investitionen und Kredite in der Kraftfahrzeug-, Chemie-, Holzwirtschaft etc.. In den

Industrieländern ist das Fachwissen über alternative Energien und umweltschonende Produktionsweisen vorhanden, allerdings wird es den Entwicklungsländern kaum zur Verfügung gestellt.

Dennoch darf auch nicht übersehen werden, dass das Verhalten vieler gesellschaftlicher Eliten in Entwicklungsländern häufig unverantwortlich ist und das Wohl der Bevölkerung keineswegs als Priorität angesehen wird. Verantwortung für die Umwelt des eigenen Landes wird somit grundsätzlich an die Industrieländer abgegeben. Die Selbstbereicherung aus den Staatskassen, die z.T. verschwenderischen Ausgaben für Rüstung und den Luxuskonsum der Eliten lässt das Argument der notwendigen Umweltzerstörung als Folge der Armut in einem kritischen Licht erscheinen. Außerdem gibt es durchaus Handlungsspielräume der nationalen Regierungen, um die rechtlichen Rahmenbedingungen zugunsten von Natur und Ressourcen zu verändern. Stattdessen aber wird Umweltzerstörung als Mittel angesehen, um das Übel der Armut zu überwinden, doch die Zerstörung der Lebensgrundlage vieler Menschen durch Überweidung, Überfischung, Bodenzerstörung usw. wird die Entwicklungsländer diesem Ziel nicht näher bringen. Die langfristigen Folgen der Umweltzerstörung für eine Gesellschaft und ihre Ernährungsgrundlagen dürfen nicht übersehen werden, da sonst das Ziel der Armutsüberwindung in noch weitere Ferne rückt.

Zur Abhilfe sind die Industrieländer gefragt, insbesondere wenn es um Entschuldung geht. Sie ist eine notwendige Voraussetzung, um die Welthandelspolitik der Industrieländer in bezug auf soziale und ökologische Aspekte glaubwürdiger zu machen. Die vorrangigen Probleme der Entwicklungsländer bestehen in der Bekämpfung der Armut und der Verbesserung der allgemeinen Lebensbedingungen, so dass die Verantwortung für langfristige und weltweite Entwicklungen nicht gesehen wird. Die reichen Länder des Nordens müssen hier ansetzen und durch gezielte Entwicklungszusammenarbeit bei der Armutsbekämpfung helfen. Einen weiteren Konflikt stellt das Bevölkerungswachstum dar, welches wiederum als wichtige Ursache für die Massenarmut gilt. (vgl. MEHNE, 2001, S. 24f.)

2.6 Das Problem der Korruption

Die Korruption ist als internationales Grundübel und wesentliches Hindernis in der Entwicklungspolitik zu betrachten. Oft ist nicht genau nachzuvollziehen, auf welchen bzw. wessen - meist ausländischen - Konten die Erträge einer Region landen.

Die Bestechungsarithmetik ist einfach, wenn auch die Prozentzahlen bzw. Summen sich von Land zu Land unterscheiden: „5% von 200 000 US-\$ sind interessant für einen hohen Beamten unterhalb der Leitungsebene; 5% von 2 Mio. US-\$ sind interessant für Spitzenbeamte der Leitungsebene; 5% von 20 Mio. US-\$ sind wirklich Geld für einen Minister und seine nächste Umgebung; 5% von 200 Mio. US-\$ rechtfertigen die ernsthafte Aufmerksamkeit eines Staatsoberhauptes.“ (EIGEN 1993, S. 60)

Auf den verschiedenen Ebenen ist Korruption zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Die tatsächliche Höhe der verschobenen Geldmengen kann nur über Umfragen bei Verwaltungsexperten und Sachverständigen ansatzweise geschätzt werden. (vgl. ENGELS 1993, S. 65) Man geht davon aus, dass sie in manchen Ländern über 50% der Geldmengen entspricht. Auch in Afrika ist die Korruption weit verbreitet. Staatliche Leistungen werden erkaufte und unterliegen gewissermaßen eigenen Marktgesetzen. Neben den Empfängern von Hilfeleistungen sind aber auch die Geber angeklagt, die diese Korruption nicht unterbinden. Die Verantwortung liegt also bei beiden Seiten.

Gerade im Verkehrssektor ist Korruption ein erheblicher Kostenfaktor. Die großen Projekte zum Aufbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur gehen an die Bauindustrie. Millionenbeträge gehen dabei in den Mühlen der Korruption verloren, wodurch auch die Qualität der Infrastruktur leidet, da durch den korruptionsbedingten Mittelabfluss z.B. die Teerdecke einige Zentimeter dünner ausfällt und dadurch weniger belastbar ist (siehe Kapitel 6.3.6).

Als **Folge der Korruption** ist neben dem Kapitalabfluss ins Ausland auch die Tatsache zu sehen, dass überflüssige und unzweckmäßige Projekte durchgeführt werden und die Wahl kaum noch auf den billigsten Anbieter fällt. Die Entscheidungsprozesse werden also durch Korruption fehlgeleitet. Dies ist ein bedeutendes Strukturproblem bei der Umsetzung von Entwicklungszielen. Politische Verträge, aber auch wirtschaftliche Übereinkommen wie z.B. zugesagte Lieferungen, Kreditzahlungen oder Qualitätsstandards können leicht umgangen werden. Aufgrund der undurchsichtigen privaten Entscheidungen ist die Wirtschaft des betreffenden Landes nicht mehr direkt an die Weltmarktkräfte gekoppelt, eine effiziente Projektüberwachung ist praktisch nicht möglich, und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des Staates geht verloren. (vgl. MEHNE 2001, S. 28f.)

Eine andere Sichtweise betrachtet die Korruption als positives und sogar notwendiges Element der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung eines Landes. Nach dieser Argumentation bewegt sich erst durch Korruption etwas in der ansonsten inflexiblen und inkompetenten Verwaltung. Die Integration von Minderheiten in das Machtgefüge wird gefördert und die Privatwirtschaft gestärkt. An Gegenargumenten mangelt es selbstverständlich nicht, denn der Staat hat eben gerade durch die Korruption keine Möglichkeit, die Verwaltungsabläufe effizient zu gestalten. Da Bestechungsgelder eher in private Portemonnaies fließen als in Investitionen bzw. Innovationen, kann auch von einer wirtschaftsfördernden Funktion dieser Summen nicht gesprochen werden. (vgl. ENGELS 1993, S. 65ff.)

Eine wirksame **Bekämpfung** ist sehr schwierig, da aufgrund der gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, z.B. in Form der ungleichen Einkommensverhältnisse, viele verschiedene Ursachen zusammen kommen. Die staatlichen Macht- und Wirtschaftsmonopole in vielen Entwicklungsländern stellen ein kaum überwindbares Hindernis dar. Es stellen sich daher

zwei Hauptaufgaben zur Bekämpfung der Korruption: zum einen muss die finanzielle Notwendigkeit der Korruption beseitigt werden, d.h. Staatsbeamte müssen angemessen bezahlt werden. Zum anderen muss Korruption durch Gesetze und den Staat kontrollierende Institutionen sowie eine anklagende Öffentlichkeit unterbunden werden. Die Schlagwörter bei der Korruptionsbekämpfung lauten - neben den notwendigen strukturellen Veränderungen - Transparenz und Öffentlichkeit. (vgl. ENGELS 1993, S. 65ff.)

Für das nächste Lomé-Abkommen werden Instrumente gefordert, mit denen Wirtschaftsunternehmen sanktioniert werden können, sofern Korruptionsaffären nachgewiesen wurden. (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 1999, S. 4) Korruption und Unregelmäßigkeiten in der Vergabe von Hilfgeldern sind auch in bezug auf die Europäische Union selbst ein Thema. Im Zusammenhang mit den jüngsten Korruptionsaffären der Kommission scheinen Gelder des Echo-Programms, die für Flüchtlinge in Bosnien und dem Gebiet der afrikanischen Großen Seen bestimmt waren, in dunkle Kanäle geraten zu sein. Bisher waren die Bemühungen der OECD, der UN, der Internationalen Handelskammer oder anderer Organisationen nicht erfolgreich bei der Bekämpfung der Korruption.

Die verabschiedeten Erklärungen verschiedener internationaler Institutionen haben ausschließlich empfehlenden Charakter. So hat die UN-Generalversammlung bereits 1975 die Resolution 3514 verabschiedet, in der die Korruption allgemein verurteilt wird. Konkrete Handlungsschritte folgen bis heute aus solchen Deklarationen nicht. (vgl. ENGELS 1993, S. 64)

2.7 Fazit

Allgemein lässt sich ein sinkendes Interesse an Nord-Süd-Fragen seitens der Industrieländer feststellen. Dies äußert sich z.B. in sinkenden Haushalten für die Entwicklungszusammenarbeit. Ursachen hierfür sind vor allem innenpolitische Probleme, wie z.B. hohe Arbeitslosenquoten und der scheinbar ausbleibende Erfolg der Entwicklungszusammenarbeit angesichts wachsender Armut und sozialer Not in vielen Teilen der Welt.

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein klassisches Industrieland, wobei mittlerweile die Bezeichnung Dienstleistungsland treffender für die meisten Industrieländer wäre. Die drei Länder Ostafrikas - Kenia, Tansania und Uganda - gehören der Kategorie der armen Entwicklungsländer an, da sie über keine ausreichenden Rohstoffe oder Erdölvorräte verfügen. Sie befinden sich seit dem Ende der neunziger Jahre, z.T. bedingt durch die enormen Zerstörungen im Rahmen des El-Ninō-Phänomens, in einer starken Rezession. Das ehemalige Musterland Kenia ist davon extrem betroffen worden. Mit der Wiederaufnahme der Ostafrikanischen Gemeinschaft im Jahre wurde 1996 sollen in den Bereichen Wirtschaft, Handel, Verkehr und Kommunikation gemeinsame Aktivitäten erfolgen. Dieses Bündnis steht vor einer großen Herausforderung und erzielt langsam erste Erfolge, auch in Bereichen des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Zusammenfassend kann man das Verhältnis zwischen den Industrieländern und den Entwicklungsländern folgendermaßen beschreiben:

- Das **wirtschaftliche Verhältnis** muss im Rahmen der Globalisierung durch eine neue Weltwirtschaftsordnung verbessert werden. Handelsbarrieren der Industrieländer müssen fallen, um den Entwicklungsländern den ungehinderten Zugang zu den Märkten zu ermöglichen. Nur so kann deren negative Handelsbilanz etwas ausgeglichener werden. Außerdem muss das Problem der Verschuldung durch Entschuldung gelöst werden. Die Industrieländer können nur dann in Bezug auf soziale und ökologische Aspekte glaubwürdig sein, wenn sie hier die notwendigen Schritte einleiten.
- Das **politische Verhältnis** ist durch eine ausgeprägte Machtlosigkeit der armen Entwicklungsländer geprägt. Gründe hierfür sind unter anderem das mangelnde Demokratieverständnis vieler Machthaber in Entwicklungsländern. Deshalb orientieren sich Leistungen aus der Entwicklungszusammenarbeit auch an den Bemühungen der Empfängerländer um mehr Demokratie. *Kenia*, *Uganda* und *Tansania* können als autoritäre Regime im Übergang zu Demokratien bezeichnet werden.
- Das **ökologische Verhältnis** steht in direktem Zusammenhang mit der Unterentwicklung der Entwicklungsländer. Die Entwicklungsländer orientieren sich am Verhalten der Industrieländer. Die Verantwortung für die eigene Umwelt wird oftmals auf die Industrieländer abgeschoben.
- Eine wichtige Größe im Verhältnis der Länder untereinander ist die **Korruption**. Industrieländer knüpfen ihre Leistungen für die Entwicklungszusammenarbeit mittlerweile gerne an konkrete Bemühungen der Empfängerländer zur Korruptionsbekämpfung. Ohne ein erkennbares Bemühen werden Leistungen immer öfter verweigert, da sie extrem ineffizient wären. In Ostafrika ist laut Aussage einheimischer Entscheidungsträger die Korruption in Kenia am ausgeprägtesten. Man spricht unter der Hand davon, dass ca. 50% der Mittel auf diesem Wege verloren gehen. In Uganda wurde dieser Anteil mittlerweile auf 25-30% reduziert. Tansania liegt im Bereich dazwischen.

Die Entwicklungszusammenarbeit steht vor der großen Herausforderung, die Folgen der unfairen Handels- und Kapitalbeziehungen auszugleichen. Die Industrieländer müssen ihre Rolle im globalen Zusammenhang überdenken und den Entwicklungsländern mehr Chancen einräumen. Gleichzeitig müssen die Entwicklungsländer ihre Interessen gemeinsam wahrnehmen und eigene Defizite bzw. Missstände ausmerzen. Auch fehlt ihnen oft das Vertrauen in ihre eigenen Fähigkeiten. Aber die weltweiten wirtschaftlichen, politischen und ökologischen Probleme lassen sich nur gemeinsam lösen.

3. DIE FUNKTIONSWEISE DER ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT

3.1 Einleitung

In diesem Kapitel erfolgt eine allgemeine Erläuterung der Funktionsweise der Entwicklungspolitik. Motive, Ziele, Komponenten und Einflussmöglichkeiten werden dargestellt.

Grundsätzlich hat sich die Situation der meisten Entwicklungsländer in den vergangenen 25 Jahren in dreifacher Hinsicht verschärft:

- Bezüglich der Lebensbedingungen hat sich die Lage der breiten Bevölkerungsschichten besonders in den Bereichen Ernährung, Gesundheit, Wohnen und Arbeit weiter verschlechtert.
- Mit wenigen Ausnahmen hat sich die wirtschaftliche und somit finanzielle Abhängigkeit der Entwicklungsländer von den Industriestaaten vergrößert.
- In den meisten Entwicklungsländern lässt sich eine stetig wachsende Machtungleichheit innerhalb der Bevölkerung verzeichnen. Die Masse der Bevölkerung hat kein Mitspracherecht in Bezug auf wesentliche Entscheidungen.
- Bevölkerungswachstum und Armut führen zu einer verstärkten Migration der ländlichen Bevölkerung, was wiederum zu einem rasanten Städtewachstum führt.

Es stellt sich also die Frage, ob und inwieweit die Entwicklungspolitik in der Lage ist, einen Beitrag zur Überwindung dieser Problematiken zu leisten und inwieweit die als sinnvoll erachteten Methoden in ihrer Umsetzung auch wirklich effektiv sind.

3.2 Motive und Ziele der Entwicklungspolitik

Die Motive im staatlichen und nichtstaatlichen Bereich der Entwicklungspolitik sind sehr unterschiedlich. Die staatliche Entwicklungszusammenarbeit ist ein integraler Bestandteil der deutschen Gesamtpolitik gegenüber den Entwicklungsländern. Sie hat eine globale strukturelle Aufgabe, welche die Zukunftschancen von Entwicklungs- und Industrieländern gleichermaßen sichern hilft. Deshalb kann kein Motiv Vorrang haben. Man muss versuchen, die beiden Hauptmotive der Entwicklungspolitik, nämlich ethische Verantwortung und Wahrnehmung von Eigeninteressen, gleichberechtigt zu beachten und politisch umzusetzen. Im Bereich der staatlichen Institutionen dominieren außenpolitische Motive (z.B. Krisenprävention), außenwirtschaftliche Motive (Interesse Deutschlands an starken Partnerländern) und ökologische Motive (Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen). Bei den kirchlichen und konfessionellen Werken wie auch bei den übrigen nichtstaatlichen Organisationen dominieren die ökologischen Motive. (vgl. BMZ 1998, S. 28)

Die wichtigsten Entwicklungsziele auf der programmatischen Ebene der aktuellen deutschen Entwicklungspolitik sind ökologische Nachhaltigkeit und soziale Gerechtigkeit, die gleichrangig und gleichzeitig mit dem Ziel des ökonomischen Wachstums bzw. der ökonomischen Effizienz

verwirklicht werden sollen. Nur so ist es möglich unkalkulierbare Umwelt- und politische Risiken, die eine wirtschaftliche Entwicklung ohne ökologische Rücksichtnahme und soziale Verpflichtung bewirken würde, zu vermeiden. Denn *"dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, welche die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass zukünftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können."* (BRUNDTLAND 1987 zitiert in: BMZ 1998, S. 30)

Schwerpunkte der deutschen Entwicklungszusammenarbeit sind die Bekämpfung von Armut und Überwindung von Hungersnöten in Entwicklungsländern, die Verbesserung der politischen, rechtlichen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Lage (Förderung von Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und Menschenrechten), der Umweltschutz, die Förderung der Zusammenarbeit in Bildungs- und Ausbildungsbereichen sowie die Beiträge zur Friedensicherung und Krisenprävention. Die Entwicklungsländer sind im wesentlichen selbst verantwortlich für ihre Entwicklung und deren Richtung. Die internationale Entwicklungshilfe kann ihre Anstrengungen jedoch deutlich unterstützen. Die deutsche Entwicklungszusammenarbeit zielt vorrangig auf strukturelle Wirkungen und eine Verbesserung der Rahmenbedingungen. Man versucht, die Entwicklungstendenzen eines Landes einzuschätzen und daran dann gezielte Maßnahmen auszurichten. So werden Ländern mit schlechten Rahmenbedingungen die Leistungen der Entwicklungszusammenarbeit gekürzt oder eingestellt. (vgl. MEHNE 2001, S. 30 f.)

3.3 Komponenten der Entwicklungszusammenarbeit

"Die Entwicklungszusammenarbeit ist jener Teil der Entwicklungspolitik der versucht, Prozesse in Ländern der Dritten Welt zur Verbesserung der Lebensbedingungen zu fördern. Es handelt sich dabei um die Gesamtheit aller öffentlichen und privaten Leistungen an Entwicklungsländer." (SCHOLZ/MÜLER-MAHN 1993, S. 264) Die Komponenten der Entwicklungszusammenarbeit werden z.T. am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland aufgezeigt. In Deutschland sind dies z.B. folgende öffentliche Finanzierungsquellen der Entwicklungszusammenarbeit:

- der Haushalt des BMZ,
- die Haushalte anderer Ministerien, der Bundesländer, der Kommunen,
- der EU-Haushalt (deutscher Anteil) sowie
- Mittel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW).

Siebzig Prozent der deutschen öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit stammen allein aus dem BMZ-Haushalt. Bundesländer und Kommunen wurden hier extra aufgeführt, da sie spezielle eigene Haushalte für z.B. Länderpatenschaften oder Patenschaften für einzelne Schulen und Kindergärten unterhalten. (vgl. MEHNE 2001, S. 31ff.)

Zusammen mit der Entwicklungshilfe wird auch das Instrument der Lieferbindung eingesetzt. Vor allem Geberländer mit wettbewerbsschwachen Exportwirtschaften versuchen durch diese

„gebundene Hilfe“ ihre eigene Wirtschaft zu stärken. „Die Lieferbindung schreibt vertraglich die Verwendung von Entwicklungshilfe zu Käufen von Gütern oder Dienstleistungen im jeweiligen Geberland vor.“ (NUSCHELER 1996, S. 368f.)

Die meisten Mitgliedsländer des "Development Assistance Committee" (DAC), mit Ausnahme von z.B. Deutschland, verringerten seit Beginn der 90er Jahre den Anteil der liefergebundenen "Official Development Assistance" (ODA). Das Helsinki-Paket von 1992 (gefasster Beschluss der DAC-Länder) soll verhindern, „dass kommerziell tragfähige Projekte durch liefergebundene Entwicklungskredite finanziert und Handelskredite durch ODA ersetzt werden.“ (NUSCHELER 1996, S. 370f.) Die folgende Tabelle zeigt, dass die meisten Geberländer das Instrument der Lieferbindung nutzen, jedoch in unterschiedlichen Graden.

Tabelle 3: Lieferbindung der bilateralen „Official Development Assistance“

Ausgewählte DAC-Länder	1987	1989-91	1991	1992
Deutschland	33,0	25,2	37,6	39,3
Frankreich	33,6	41,6	40,5	39,3
Großbritannien	42,8	31,4	41,4	35,5
Japan	11,3	20,9	10,8	12,5
Niederlande	6,4	19,8	3,2	9,2
Schweden	22,3	30,5	11,9	10,9
Schweiz	34,3	44,7	30,5	22,2
USA	16,3	19,0	17,0	17,0
DAC gesamt	26,7	27,8	24,0	25,4

(Quelle: NUSCHELER 1996, S. 370)

(Angaben: Durchschnitt in %)

Die ODA (Official Development Assistance) an Entwicklungsländern und die OA (Official Aid) an Schwellenländer sind Leistungen, die von der öffentlichen Hand stammen und im Vergleich zu marktüblichen Geschäften ein Zuschusselement, d.h. einen gewissen Grad der Vergünstigung von Krediten und einen teilweisen Verzicht auf marktübliche Gegenleistungen von mindestens 25% haben. So haben Schenkungen, d.h. die nicht rückzahlbaren Zuwendungen, ein Zuschusselement von 100%. (vgl. MEHNE 2001, S. 32)

Tabelle 4: Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit und Hilfe aller DAC-Länder

ausgewählte DAC-LÄNDER	Öff. EZ (ODA)	Anteil am BSP in %	Öffentliche Hilfe (OA)	Zusammen	Anteil am BSP in %
Dänemark	1.704	0,99	118	1.822	1,07
Deutschland	5.581	0,26	654	6.235	0,29
Frankreich	5.742	0,40	823	6.565	0,46
Japan	10.640	0,28	132	10.772	0,28
Niederlande	3.042	0,80	130	3.172	0,83
Norwegen	1.321	0,91	52	1.373	0,95
Schweden	1.573	0,72	105	1.678	0,76
Schweiz	898	0,32	76	974	0,35
USA	8.786	0,10	2.726	11.512	0,10

(Quelle: BMZ-STATISTIK 2000)

(Nettoauszahlung in Mio. US-\$ 1998)

Die ODA/OA -Hilfsleistungen der Bundesrepublik Deutschland betragen 1996 insgesamt 8.930 Mio. US \$ (ODA: 7.601 Mio. US-\$ mit einem Anteil von 0,33% am Bruttosozialprodukt / OA: 1.329 Mio. US \$) mit einem Anteil am Bruttosozialprodukt von 0,38%. 1998 sind es nur noch 0,29%. Nach den USA (ODA u. OA: 11.071 Mio. US-\$) und Japan (ODA u. OA: 9.623 Mio. US \$) liegt Deutschland im internationalen Vergleich aller DAC-Länder an dritter Stelle, gefolgt von Frankreich. Danach folgen mit großem Abstand andere Geberländer wie z.B. Großbritannien und die Niederlande. Die Vereinten Nationen fordern die Industrieländer auf 0,7% ihres Bruttosozialproduktes für Entwicklungshilfe aufzubringen. Bei dieser Zielgröße wird jedoch nur die ODA angerechnet. Dieses 0,7%-Ziel ist auch im Vertrag von Maastricht festgeschrieben, es wird aber nur von wenigen EU-Mitgliedstaaten erfüllt (siehe unten). Innerhalb der OECD gilt der DAC-Durchschnitt von 0,35% als entwicklungspolitische Richtlinie.

Die höchsten Anteile der Entwicklungshilfeausgaben am BSP haben nicht die großen Industrienationen, sondern die skandinavischen Länder Dänemark, Schweden, Norwegen und die Niederlande. Sie haben als einzige das 0,7%-Ziel erreicht. Japan und die USA, in absoluten Werten die größten Geber staatlicher Entwicklungsleistungen, sind nach dem BSP-Anteil die beiden Schlusslichter unter den 21 OECD-Staaten. Im internationalen Vergleich gehört auch die Schweiz, gemessen an seinem relativen Wohlstand, mit 0,35% Anteil am BSP nicht zu den Spitzenreitern. (vgl. MEHNE 2001, S.32f.) Zu den sonstigen öffentlichen Leistungen zählt man Exportkredite sowie öffentliche Darlehen an die Weltbank und an regionale Entwicklungsbanken zu nicht vergünstigten Bedingungen. Sie erfüllen also nicht die ODA-Bedingung, die ein Zuschusselement von mindestens 25% fordert. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 423)

Nichtregierungsorganisationen (NRO/NGO) beschreiben den dritten Sektor zwischen Staat und Markt, der weniger von außenpolitischen und wirtschaftlichen Interessen geprägt wird und sich somit auf die armuts- und basisorientierten Entwicklungsarbeiten konzentrieren kann, ohne monetäre Gewinnerwartungen. Sie werden größtenteils von Spenden finanziert und durch staatlichen Zuschüsse ergänzt. Sie sind heute etablierte Organisationen, die in Teilbereichen gewisse Vorteile gegenüber staatlichen Einrichtungen haben:

- Zielgruppen werden besser erreicht,
- direkter Zugang zu Armutgruppen durch adäquate Partner im dortigen Land,
- machtpolitische Unabhängigkeit,
- außenpolitische und außenwirtschaftliche Unabhängigkeit,
- geringere Verwaltungs- und Lohnkosten,
- höherer Motivationsgrad der Mitarbeiter und
- armutsorientierte Entwicklungsarbeit. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 503)

Die meisten dieser Nichtregierungsorganisationen sind nur am Rande im Verkehr aktiv. Andere Nichtregierungsorganisationen widmen ihre gesamte Aufmerksamkeit speziellen Verkehrsthemen (z.B. Jugendhilfe Ostafrika e.V. und Institute for Rural Transport and Development (IFRTD)).

3.4 Bilaterale und multilaterale Mittelvergabe

Bei der Umsetzung von Entwicklungshilfe unterscheidet man zwischen bilateraler und multilateraler Vergabe von Mitteln. Bei der bilateralen, d.h. der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit legt eine Institution unmittelbar mit Partnern im Entwicklungsland Vorhaben fest und kümmert sich anschließend um die Finanzierung des deutschen Beitrags und die Wirkungskontrolle. (vgl. BMZ 1998, S. 42) Die Vorgehensweise ist dabei folgende:

- (1) Die Regierung des Partnerlandes erarbeitet einen Projektvorschlag und reicht diesen bei der Bundesregierung ein;
- (2) Das BMZ prüft den Antrag unter Einschaltung einer Durchführungsorganisation (z.B. GTZ);
- (3) Das BMZ beauftragt eine Durchführungsorganisation mit der Prüfung des Projektantrages;
- (4) Die Durchführungsorganisation schreibt daraufhin einen Prüfbericht;
- (5) Das BMZ wertet die Ergebnisse aus und entscheidet über die Förderungswürdigkeit;
- (6) Bei gegebener Förderungswürdigkeit schließt das BMZ eine völkerrechtliche Vereinbarung mit der Regierung des Partnerlandes ab;
- (7) Das BMZ beauftragt eine Durchführungsorganisation mit der Abwicklung der deutschen Leistungen im Projekt;
- (8) Der Projektträger im Partnerland führt mit Unterstützung der deutschen Durchführungsorganisation das Projekt durch;
- (9) Während der Projektumsetzung prüfen das BMZ und die Durchführungsorganisation, ob das Projekt planmäßig realisiert wird;
- (10) Nach Projektende prüfen die Partnerländer, das BMZ, die Durchführungsorganisation und ggf. der Bundesrechnungshof die ordnungsgemäße Mittelverwendung und Zielerreichung. (vgl. MEHNE 2001, S. 38)

In diesem Bereich spielen die NRO vor allem im Bereich der Armutsbekämpfung neben der Bundesregierung eine bedeutende Rolle. Das BMZ stellt jährlich etwa 10% der jährlichen Gesamtausgaben zur Förderung der NGO-Entwicklungszusammenarbeit zur Verfügung. Die Bundesregierung unterstützt deren Arbeit durch Zuschüsse für geprüfte Vorhaben, aber der größte Teil der bilateralen Zusammenarbeit wird direkt vom BMZ mit dem Partnerland über Verträge abgewickelt. (vgl. MEHNE 2001, S. 35)

In der multilateralen Zusammenarbeit werden die deutschen EZ-Gelder, durch das BMZ, internationalen Organisationen und Institutionen (wie EU, Unter- und Sonderorganisationen der UN,

Weltbank oder regionalen Entwicklungsbanken) für deren Projekte und Programme anvertraut. (vgl. BMZ 1998, S. 42) Das BMZ beteiligt sich im Rahmen der multilateralen Zusammenarbeit finanziell (z.B. Kapitalzeichnungen, Barzuweisungen, Hinterlegung von Schuldscheinen) und personell (z.B. Delegation von Sachverständigen, Beteiligung an Konferenzen) an Projekten internationalen Institutionen. (vgl. MÜLLER–MAHN/SCHOLZ 1993, S. 266)

Die Nettoauszahlungen (= Auszahlungen, abzüglich der Tilgungszinsen auf ausstehende Kredite) der Bundesrepublik Deutschland an multilaterale Einrichtungen betragen von 1994 2.066,2 Mio. DM und 1999 nur noch 1.690,4 Mio. DM. (vgl. BMZ-Statistik 2000, o.S.) Die Beiträge gehen an folgende multilaterale Institutionen:

- Beiträge an UN-Organisationen und –Fonds ;
- Beiträge an die Europäische Union;
- Einzahlungen auf Kapital- und Fondsanteile bei der Weltbankgruppe;
- Einzahlungen auf Kapital- und Fondsanteile bei Regionalen Entwicklungsbanken.

(vgl. BMZ–STATISTIK 1996, o.S.)

Die Weltbankgruppe und die Regionalbanken sind vor allem verantwortlich für die Durchführung der Finanziellen Zusammenarbeit auf multilateraler Ebene. Die Technische Zusammenarbeit unterliegt insbesondere dem Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP). In den letzten Jahren haben die Weltbank und die Regionalbanken ihre Investitionsfinanzierung immer intensiver mit der Technischen Zusammenarbeit verbunden. Die deutschen bilateralen und multilateralen Gesamtleistungen (öffentliche und private) an Entwicklungsländer betragen 1996 21.175 Mio. US \$ (0,91% des BSP). Seit 1994 beobachtet man einen Rückgang dieser Leistungen. Insgesamt belegt die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich Platz vier. Die höchsten Gesamtleistungen in der bilateralen und multilateralen Entwicklungshilfe verzeichnen die USA (1996: 55.853 Mio. US \$) gefolgt von Japan (1996: 38.088 Mio. US \$) und Großbritannien (1996: 21.859 Mio. US \$). (vgl. MEHNE 2001, S. 40) Der Abwärtstrend der gesamten Entwicklungshilfeleistungen hat sich 1997 fortgesetzt: Von 365 Mrd. US \$ im Vorjahr sanken sie auf 324 Mrd. US-\$. 1998 wurde ein weiterer Tiefstand erreicht.

3.5 Einflussmöglichkeiten der Entwicklungspolitik

Während des Ost-West-Konflikts waren die Länder der Dritten Welt für die rivalisierenden Blöcke wegen der problematischen Rohstoffversorgung von Bedeutung. Aber auch politisch waren die West- bzw. Ostmächte bemüht, ihren Einfluss auf die Entwicklungsländer zu vergrößern. Nach dem Zusammenbruch des Sozialismus in Osteuropa fließen nun auch in die dortigen Länder Gelder der Entwicklungshilfe. Entwicklungshilfe hat also ihre Funktion als Sicherung der Einflussmöglichkeiten in den „Nicht-Block-Ländern“ verloren.

Seit Beginn der 90er Jahre ist ein allgemeiner Konsens zwischen den Geberländern zu beobachten, Entwicklungshilfeleistungen stärker von Kriterien wie der Beachtung der Menschenrechte, der Transparenz der Regierungsführung, einer entwicklungsorientierten Politik und dem Abbau der Rüstungsausgaben abhängig zu machen. Vorreiter dieser Politik waren vor allem der IWF, die Weltbank und die USA. Die BRD setzt heute vor allem auf die Förderung wirtschaftlicher Reformen und politischer Rahmenbedingungen, um die Eigenverantwortung der Entwicklungsländer bei der Realisierung von Einzelprojekten zu fördern. Allerdings ist der Erfolg eines Projekts insofern schwer zu erfassen, als man kaum sagen kann, wie die Entwicklung ohne diese Hilfe verlaufen wäre. Hinzu kommt die Frage, ob und in wieweit die politischen und wirtschaftlichen Empfehlungen der internationalen Geberländer umgesetzt werden und welche Folgen dies hat. Das Ziel der "good governance" von IWF und Weltbank setzt auf Demokratisierung und das Prinzip der Marktwirtschaft als Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung. Allerdings stellt sich bei Programmen zur Unterstützung der Demokratisierung schnell die Frage nach der Effizienz, die nicht messbar ist. Demokratisierungshilfe bedarf dem Willen und der Bereitschaft der EL, *"mit der Partizipation, dem Rechtsstaat und der Dezentralisierung der Verwaltung ernst zu machen"*. Will man die weltweiten Disparitäten und die Armut in die Ziele der Entwicklungspolitik, vor allem auch in den ärmsten Entwicklungsländern, mit einbeziehen, so werden schnell die Unterschiede deutlich zwischen dem Kriterium der wirtschaftlichen Effizienz und sozialen Kriterien. (vgl. MEHNE 2001, S. 49f.)

Es werden also hohe Erwartungen an die Entwicklungspolitik gestellt, gleichzeitig aber sind ihre Zuständigkeiten bzw. ihr Aufgabenfeld nicht immer klar definiert, und sie muss somit stets aufs Neue um öffentliche Zustimmung werben. *„Es gibt kaum etwas, was Entwicklungspolitik nicht leisten soll. Die Überwindung des Hungers, die Lösung drängender Umweltprobleme, die Besserstellung der Frauen, die Linderung des Analphabetismus, die Eindämmung des Bevölkerungswachstums, nachhaltige Armutsbekämpfung, die Sicherung von Arbeitsplätzen in Industrie- und Entwicklungsländern, die Eindämmung bewaffneter Konflikte, Krisenprävention, Katastrophenvorsorge und Nothilfe.“* (BRÜNE 1996, S. 68)

Ein wichtiger Kritikpunkt, der an der Wirksamkeit der Entwicklungshilfe zweifeln lässt, ist, dass in den Industrieländern viel Geld in die Erarbeitung von theoretischen Konzepten bzw. Strategien zur Armutsbekämpfung gesteckt wird. Diese erweisen sich dann unter Umständen als nicht durchsetzbar, und die Menschen vor Ort müssen sich erneut nach einem neuen bzw. überarbeiteten Entwicklungshilfekzept richten, das den heterogenen Interessen der Empfänger wieder nicht voll entsprechen kann. Allerdings darf auch nicht übersehen werden, dass die Industrieländer bei entwicklungspolitischen Themen meist auf Ansprechpartner treffen, die selbst zur urbanen Elite des Entwicklungslandes gehören und folglich nicht zwingend die Interessen der Landbevölkerung vertreten. (vgl. JÄTZOLD et al. 1985, S. 12ff.)

3.6 Fazit

Die Entwicklungszusammenarbeit beruht immer mehr auf dem Prinzip der Nachhaltigkeit und Effizienz. Das bedeutet, dass die Betroffenen von sich aus ihre Probleme lösen und offen für Hilfe aus Industrieländern sind. Die Unterstützung wird demnach nicht aufgedrängt, sondern gemeinsam mit den Betroffenen in Entwicklungshilfeprojekten erarbeitet. Nach und nach ziehen sich die Entwicklungshelfer wieder zurück und ermöglichen den Betroffenen somit eine eigenständige Fortführung der Projekte in Form von Hilfe zur Selbsthilfe. Schließlich sind die Industrieländer nicht für die Dritte Welt Länder verantwortlich, sondern leisten lediglich Hilfe für ihre weitere Entwicklung. Dabei wird in den letzten Jahren besonders die Einbeziehung von benachteiligten Bevölkerungsgruppen stärker berücksichtigt werden. Dieses stellt einen der zentralen Elemente des Arbeitsansatzes der NGOs dar, denn gerade für diese Bevölkerungsgruppen ist es notwendig, Verbesserungen in allen Lebenslagen zu schaffen. Dazu wären sie alleine kaum in der Lage. Die lokale Bevölkerung ist am besten mit der vorherrschenden Situation und den Umständen vertraut und daher auch am ehesten in der Lage, Konzepte zu entwickeln und umzusetzen.

Probleme entstehen, wenn Entwicklungshilfeprojekte mit eigennützigen Zielen der Industrienationen verbunden sind. Finanzielle Mittel werden z.B. nur bereitgestellt, wenn bei der Vergabe von Bauaufträgen Firmen der Geberländer vorgezogen werden. Auf der anderen Seite kann eine entwicklungspolitische Zusammenarbeit dadurch erschwert werden, wenn Entwicklungsländer Bedingungen an Geberländer stellen, ohne die sie nicht bereit sind, Projekte anzunehmen.

Hinzu kommt das Problem, dass die Ansprechpartner für die leistenden Industrieländer meist zur städtischen Elite der Entwicklungsländer gehören. Diese vertreten nicht unbedingt primär die Interessen der ländlichen Bevölkerung, so dass die Wirksamkeit von Projekten der Entwicklungszusammenarbeit zum Teil in Frage gestellt werden muss. Steuerungsfunktionen können nur wahrgenommen werden, wenn man auch den Unterbau kennt.

Die Entwicklungszusammenarbeit bewegt sich in einem Gefüge zwischen Eigeninteresse und Altruismus. Prinzipiell kann der Entwicklungspolitik eine Rolle als globale Strukturpolitik zugesprochen werden. Man möchte weltweit Disparitäten abbauen und menschliches Leid lindern. Der Sozialethik schwebt das Ziel *"einer universalisierbaren Wirtschafts- und Lebensweise als Grundlage für ein solidarisches Zusammenleben aller Menschen"* vor. (vgl. MÜLLER./ WALLACHER 2001, S. 23) Doch ist eine globale Sozialstaatlichkeit kaum zu bewerkstelligen. Unabhängig von der Glaubwürdigkeit der Motive für staatliche Entwicklungszusammenarbeit muss festgehalten werden, dass Entwicklungszusammenarbeit erhebliche positive Folgen auf den Wirtschaftsstandort hat.

Am Beispiel Deutschland hat das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg 1999 festgestellt, dass von einer Reduzierung der Entwicklungshilfeleistungen um 3 Mrd. DM, die deutsche Wirtschaft folgendermaßen betroffen wäre:

- 240.000 zusätzliche Arbeitslose;
- Minderung des Brutto-Inlandsproduktes um über 27 Mrd. DM;
- Exporteinbußen von ca. 9,7 Mrd. DM.

Des weiteren haben deutsche Unternehmen im Jahre 1997 für rund 2,2 Mrd. DM Aufträge erhalten, die aus Krediten von Weltbank und regionalen Entwicklungsbanken bezahlt worden sind. (vgl. FAZ 1998, S. 8) Steuergelder, die in die Entwicklungszusammenarbeit investiert werden, verzinsen sich demnach für die deutsche Volkswirtschaft hochprofitabel. Die Ergebnisse der Studien, die auch zu obiger Aussage geführt haben, waren für die Auftraggeber und Autoren gleichermaßen überraschend. (vgl. SCHÖNHERR 2001, S. 31f.)

Nun stellt sich die Frage, ob dieser hohe Eigennutz der Legitimität von Entwicklungshilfe schadet. Hier muss klar entgegnet werden, dass die Entwicklungspolitik überwiegend entwicklungspolitische Zielsetzungen verfolgt. Trotzdem hat das Argument "Entwicklungshilfe nutzt allen, ganz besonders uns selbst" eine neue Bedeutung erlangt.

Man könnte auch von einer Art Belohnung ausgehen. Für das "Geben" wurde reichlich "zurückgegeben". Altruistische Motive verbinden sich mit Eigeninteresse. (vgl. SCHÖNHERR 2001, S. 34)

Generell lässt sich feststellen, dass eine Einstellung oder Reduzierung der Entwicklungszusammenarbeit Auswirkungen auf die Volkswirtschaften der Industrieländer haben würde.

4. DIE ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT DEUTSCHLANDS

4.1 Historische Entwicklung

4.1.1 Die 50er und 60er Jahre des 20. Jahrhunderts

Die neugegründete Bundesrepublik Deutschland konnte auf keine langjährigen internationalen Beziehungen und Erfahrungen zurückgreifen, die andere Länder, wie z.B. Großbritannien und Frankreich, durch ihre Kolonien bereits hatten. Eine internationale Zusammenarbeit mit entwicklungspolitischen Zielen musste sich daher erst entwickeln. So wurden die ersten Maßnahmen der BRD durch die westliche Blockpolitik bestimmt. Auf Drängen der USA sollte die BRD im Ost-West-Konflikt dazu beitragen, den Kommunismus weltweit einzudämmen. Ein anderes Leitmotiv im Rahmen der Deutschlandpolitik war der Versuch, eine Anerkennung der DDR als eigenständigen Staat in der Welt zu verhindern. Die ersten Ausgaben, die im Staatshaushalt unter Entwicklungshilfe verbucht wurden, beliefen sich 1956 auf ca. 519 Mio. DM. Dies entsprach 0,26% des Bruttosozialproduktes. (vgl. www.bmz.de/epolitik/statistiken/stat-02c.pdf, 14.03.1999) Die Verteilung der Gelder erfolgte wahllos, eher um den eigenen Beliebtheitsgrad zu steigern, als effektive Hilfe zu leisten. Entwicklungshilfe wurde als Mittel der Eindämmungspolitik gegenüber der DDR missbraucht. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 378) Die Zuständigkeit lag beim Außen- und Wirtschaftsministerium, wodurch zusätzlich ein Interessenkonflikt entstand. Die außenpolitischen Motive, eine Ausbreitung des Kommunismus und die Anerkennung der DDR zu verhindern und die wirtschaftspolitischen Motive, wie z.B. die Sicherung der Rohstoffversorgung und Sorge um Exportmärkte, waren die vorrangigen Ziele. (vgl. MEHNE 2001, S. 51)

1961 wurde für die Belange der Entwicklungshilfe ein eigenes Ministerium gegründet, das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ). Die Zuständigkeit für Kapitalhilfe und Handelsfragen blieb jedoch bis 1973 im Kompetenzbereich des Außenministeriums. Das BMZ, das von Bundeskanzler Adenauer als „Rose ohne Dornen“ bezeichnet wurde, hatte den Ruf eines Ministeriums mit mangelnden Fachwissen, dessen Politik hauptsächlich von anderen Ministerien beeinflusst wurde. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 379) Nach der Rezession 1966/67 diente das Ministerium unter Wischnewski (SPD) als Instrument der Exportförderung und Konjunkturbelebung. Der sozialdemokratische Minister versprach sich durch die Abkehr von einer reinen Entwicklungshilfe und der Konzentration auf die wirtschaftlichen Probleme im eigenen Land eine größere Chance, innenpolitische Zustimmung zu erhalten. Geringe Fördermittel und langwierige Vergabemechanismen schränkten jedoch den Wirkungsgrad des Ministeriums ein und konnten keinen wesentlichen Beitrag zur Konjunkturbelebung leisten. (vgl. NUSCHELER 1996, S.378 f.)

4.1.2 Die 70er Jahre des 20. Jahrhunderts

Der 1972 geschlossene Grundlagenvertrag mit der DDR und der Beitritt der beiden deutschen Staaten zur UNO 1973 führten zu einer veränderten Ausgangssituation. Unter der Regierung Brandt und dem Minister des BMZ, Erhard Eppler (1968-74), schlug man den Weg einer Sozial- und Friedenspolitik ein. Die Projektpolitik wurde aufgegeben, Großprojekte unter Einbezug der eigenen Exportwirtschaft wurden gefördert. Die Politik konzentrierte sich auf langfristige, integrierte, länderbezogene und international koordinierte Hilfsprogramme. Das BMZ war zuständig für die Kapitalhilfe, trotz einer starken Wirtschaftslobby. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau blieb die Durchführungsorganisation. Es fehlten jedoch weiterhin neue durchgreifende Konzepte, was zur niedrigsten Förderleistung seit 1960 mit 0.31% des BSP führte. Die neue Entwicklungspolitik setzte sich innenpolitisch gegen die Wirtschaftsinteressen durch. In der zweiten Weltwirtschaftskrise 1974/75 griff man auf die außenwirtschaftspolitischen Argumente der ersten Weltwirtschaftskrise zurück. Epplers Reformen wurden wieder zurückgenommen. Die Strategie der „Gesamtpolitik“ stellte die wirtschaftlichen Eigeninteressen wieder in den Vordergrund, wobei die Entwicklungspolitik eng verbunden mit Handels-, Wirtschafts- und Außenpolitik gesehen wurde. Angesichts der größeren politischen Macht der Entwicklungsländer (Gruppe der 77, OPEC) wurde die „Dritte Welt-Politik“ neben der West- und Ostpolitik ein dritter wichtiger Faktor in der Außenpolitik, wobei das BMZ lediglich als Erfüllungshelfer der „Gesamtpolitik“ der BRD diente.

Die Dritte Welt differenzierte man folgendermaßen:

- Vorzugsbehandlung der "Least Developed Countries";
- härtere Kreditbedingungen für Schwellenländer;
- bezahlte technische Hilfe für ölfördernde Länder.

Bis zur politischen Wende 1982 erfuhr der eingeschlagene Weg in der Entwicklungspolitik parteiunabhängige Zustimmung. (vgl. MEHNE 2001, S. 52)

4.1.3 Die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts

Nach dem Regierungswechsel 1982 traten deutsche Interessen stärker in den Vordergrund unter Berufung auf das Grundgesetz: *„Die Entwicklungspolitik der Bundesregierung unterliegt wie die anderen Politikbereiche dem grundgesetzlichen Auftrag, dem deutschen Volk zu nutzen und Schaden von ihm zu wenden.“* (NUSCHELER 1996, S. 383) Statt Armutsbekämpfung durch Arbeitsplatzsicherung und -schaffung in einem Entwicklungsland versuchte man den umgekehrten Fall. Entwicklungshilfe diente als Problemlösung eigener Unterbeschäftigung, z.B. durch eine verstärkte Einbindung deutscher Unternehmen in Förderprojekte. Konzeptionell lehnte man sich an die marktwirtschaftliche Strukturanpassungspolitik der IWF und Weltbank an. Das Ziel war die Errichtung stabiler Regierungen, in denen die Marktwirtschaft entsprechende Leistungsanreize liefern sollte. Im Gegenzug verzichtete man auf eine aktive Sozialpolitik. (vgl. NUSCHELER 1996,

S. 384f.) Solidarität wurde gleichgesetzt mit Politik des schlechten Gewissens. Finanzielle Unterstützung von Diktatoren, z.B. Mobutu in Zaire und vor allem eine Personalpolitik der Regierung, in der das BMZ als Verschiebebahnhof bei der Vergabe des Ministeramtes diente, trugen zu einem Rückschritt in der deutschen Entwicklungshilfepolitik bei. Im Laufe der 80er Jahre büßte das BMZ immer mehr Ansehen ein, nicht nur auf politischer Ebene, auch in der Öffentlichkeit. Die 80er Jahre werden daher im allgemeinen als verlorenes Jahrzehnt in der Entwicklungspolitik beschrieben. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 385)

4.1.4 Die Wende 1989

Nach dem Zusammenbruch des sozialistischen Staatssystems der DDR trat der *Entwicklungspolitische Runde Tisch* zusammen, um eine Strategie für eine gesamtdeutsche Entwicklungshilfepolitik zu erarbeiten. Die Chance eines grundsätzlichen Neubeginns wurde nicht wahrgenommen. Die durchaus positiven Ansätze und Erfahrungen der DDR in der Entwicklungshilfe wurden kaum berücksichtigt. Es gab Solidaritätsgruppen auch außerhalb des Partei- und Gewerkschaftsapparates, zahlreiche Ausbildungsstätten, Kompetenz und Erfahrung in der gewerblichen Ausbildung, im Gesundheitswesen und Technologietransfer. Zudem bestanden Beziehungen zu Ländern, die in Westdeutschland unberücksichtigt blieben. Mögliche Innovationen wie die Reorganisation der Entscheidungsprozesse oder kommunale Entwicklungshilfepolitik durch Städtepartnerschaften blieben aus. Auch das Prinzip der internationalen Solidarität fand keine parlamentarische Mehrheit, um in der neuen deutschen Verfassung festgeschrieben zu werden. Die entwicklungspolitischen Organe der DDR wurden in das Organisationssystem des BMZ eingegliedert. 72 der 106 noch laufenden Projekte wurden weitergeführt, aber wieder entpuppte sich das BMZ als Erfüllungsgehilfe, diesmal der Einwanderungspolitik des Bundesinnenministeriums. Zum Beispiel wurden vor der Wende abgeschlossene Verträge mit vietnamesischen Gastarbeitern in Ostdeutschland 1995 durch den Rücknahmevertrag mit Vietnam von der Bundesregierung außer Kraft gesetzt. (vgl. NUSCHELER 1996, S. 386 f.)

4.1.5 Die 90er Jahre des 20. Jahrhunderts bis heute

Nach der Anerkennung der DDR im Grundlagenvertrag von 1972 verschwanden nun auch nach dem Ende des kalten Krieges und der folgenden Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten die prägenden außenpolitischen Motive der deutschen Entwicklungshilfepolitik. Der Kommunismus als politischer und ideologischer Gegenpol und die Konkurrenz eines zweiten deutschen Staates war nicht mehr gegeben. Eine Neuorientierung war nötig.

Der 1991 ins Amt getretene Minister des BMZ Carl-Dieter Spranger, legte fünf Vergabekriterien vor, die einen breiten Konsens erhielten, auch von der Wirtschaftslobby:

- „die Beachtung der Menschenrechte, ... die den ‚Menschen in den Mittelpunkt‘ stelle;

- *die Beteiligung der Bevölkerung am politischen Prozess, also Partizipation und Demokratisierung;*
- *die Gewährung von Rechtssicherheit und Rechtsstaatlichkeit, ...die berechenbare Grundlagen für die Spielregeln einer sozialen Marktwirtschaft schaffe;*
- *die Schaffung einer 'marktfreundlichen' Wirtschaftsordnung mit den ordnungspolitischen Grundelementen: Schutz des Eigentums, Prinzip des Wettbewerbes und Preisbildung durch den Markt;*
- *die "Entwicklungsorientierung" staatlichen Handelns, die einschließt: die Mobilisierung eigener Kräfte und Ressourcen für die Armutsbekämpfung; die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen durch eine Strategie des **sustainable development**; Maßnahmen zur Begrenzung des Bevölkerungswachstums; die Verringerung der Rüstungsausgaben und die Sicherung ziviler Kontrolle über das Militär.“ (NUSCHELER 1996, S. 388 f.)*

Die Zukunft der staatlichen Entwicklungszusammenarbeit wird in Zukunft immer mehr von den Vorgaben der Europäischen Union geprägt werden. Der am 1. November 1993 in Kraft getretene Maastrichter Vertrag gilt als rechtliche Grundlage für die Entwicklungspolitik. Zielsetzungen sind die nachhaltige Entwicklung der Entwicklungsländer, deren Eingliederung in die Weltwirtschaft und Armutsbekämpfung. Dadurch soll die Demokratie und Rechtsstaatlichkeit in den betreffenden Ländern gestärkt werden. Diese Vorgaben sind für alle Mitgliedsstaaten verbindlich. Die Zusammenarbeit mit den Ländern Afrikas, der Karibik und des Pazifiks wird aus den Europäischen Entwicklungsfonds (EEF) finanziert (deutscher Anteil ca. 23,4%). Maßnahmen in den anderen Weltregionen und besondere Instrumente, wie z.B. Humanitäre Hilfe und Nahrungsmittelhilfe, werden aus dem allgemeinen EU-Haushalt finanziert (deutscher Anteil dieser entwicklungspolitischen Finanzierungsquelle 1997 ca. 28,75%, 1998 ca. 27,3%). 1996 wurden für die Förderung in Entwicklungsländern ca. 9,8 Mrd. DM bereit gestellt. Schwerpunkte waren die ländliche Entwicklung, Gesundheitswesen, Erziehung und Bildung sowie regionale Zusammenarbeit. (vgl. www.bmz.de/epolitik/eu_ez/el.html, 15.03.1999)

Im Oktober 1998 wurde Heidemarie Wieczorek-Zeul Bundesministerin im BMZ. Seit ihrem Amtsantritt wird besonderen Wert darauf gelegt, dass Entwicklungspolitik im Zuge der Globalisierung als Struktur- und Friedenspolitik verstanden wird. Des weiteren setzt sie auf eine stärkere internationale Entwicklungszusammenarbeit und Armutsbekämpfung. Für 2001 hat das BMZ einem Haushalt von 7,224 Mrd. DM. Dies entspricht voraussichtlich 0,23% Anteil am Bruttonationaleinkommen. Damit ist der tiefste Stand seit 1990 erreicht und die Tendenz ist weiter sinkend.

4.2 Bedeutung des Verkehrssektors

Um die Rolle und den Stellenwert des Verkehrssektors in der Entwicklungspolitik Deutschlands zu beurteilen, muss die Arbeit im Bereich des Verkehrssektors der verschiedenen ausführenden Organe des BMZ näher betrachtet werden.

In der internationalen Entwicklungszusammenarbeit steht der Verkehrssektor nach dem Landwirtschaftssektor ganz oben auf der Prioritätenliste. Rund 25% der gesamten internationalen und bilateralen Entwicklungszusammenarbeit richten sich auf die Infrastruktur, für den Verkehr auf dem Land sowie in den Städten. Hiervon entfallen etwa zehn bis 15% auf die Technische Zusammenarbeit. (vgl. ZIETLOW 1992, S. 5)

„Das Leistungsvermögen von Menschen und Institutionen in den Entwicklungsländern zu stärken und auf den konkreten Fall zugeschnittene Verkehrsressourcen aufzubauen, zu erhalten und nachhaltig zu nutzen – das sind von deutscher Seite die Ziele bei der Technischen Zusammenarbeit im Verkehrssektor. So legen deutsche Entwicklungsfachleute Wert darauf, dass der ‚Gesamtsektor Verkehr‘ als Wirtschaftssektor mit kostendeckenden Einnahmen, einschließlich der Benutzung der Straßeninfrastruktur geführt wird, die Planung der Verkehrsinfrastruktur wie Straßen, Schienenwege, Häfen und Flughäfen staatlicher Kompetenz unterliegt, wobei jedoch deren Bau und Unterhaltung von privaten Wettbewerbswirtschaft übertragen wird, (...) die benachteiligten Bevölkerungsgruppen wie die ärmere Stadtrand- und ländliche Bevölkerung; durch Quersubventionen aus dem Transportsektor durch direkte Tarifsabzweigungen und Finanzierungszuschüsse zum öffentlichen Personennahverkehr sowie zum ländlichen Wegebau begünstigt werden. Folgerichtig liegen auf deutscher Seite daher die Schwerpunkte der Technischen Zusammenarbeit im Verkehrswesen in der Beratung. Den Transport- und Planungsministerien stehen Entwicklungsfachleute bei der Formulierung und Implementierung einer angepassten Verkehrspolitik und -planung zur Seite. (...) Bei den Stadt- und Kommunalverwaltungen stehen drei Beratungsaspekte im Vordergrund: die Planung von Massenverkehrsmitteln, insbesondere Bussystemen, kostengünstige verkehrlenkende Maßnahmen sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. (...) Neben der verkehrspolitischen Know-how Vermittlung ist die Beratung von öffentlichen und privaten Institutionen, Unternehmen und Kooperationen bei der Instandsetzung und Unterhaltung von Straßen und Wegen das wichtigste Tätigkeitsfeld.“ (ZIETLOW 1992, S. 5f.)

Gunter Zietlow (GTZ) spricht dem Verkehrssektor eine sehr wichtige Rolle in der Entwicklungszusammenarbeit zu. Er ist der Ansicht, dass Verkehrspolitik und Verkehrsplanung stimmen müssen, wenn die Armut bekämpft werden soll. Die Wirtschaft wächst, wenn der Verkehr rollt. (vgl. ZIETLOW 1992, S. 6) Bei der GTZ, einem der wichtigsten ausführenden Organe des BMZ, wird der Verkehrssektor als ein bedeutendes Element der Entwicklungszusammenarbeit gesehen, mit dem nicht nur primär ersichtliche Probleme gelöst werden können, wie zum Beispiel

die infrastrukturelle Erschließung eines ländlichen Raumes. Es können auch Beiträge zum Umweltschutz geleistet und Probleme gelöst werden, die auf den ersten Blick nicht mit dem Verkehrssektor in Verbindung stehen. Bei der GTZ belaufen sich die Ausgaben, die dem Verkehrssektor zugeschrieben werden, auf 40 Mio. DM pro Jahr. Das sind bei einem Jahresumsatz von 1.700 Mio. DM circa 2,3%. Im Arbeitsfeld „Transport und Mobilität“ sind 4 Mitarbeiter in der GTZ-Zentrale beschäftigt. (vgl. METSCHIES 1999, o.S.)

„Im Rahmen der Finanziellen Zusammenarbeit (FZ) hat die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) in den letzten 30 Jahren über 3 Mrd. Mark für Straßenprojekte in Afrika und südlich der Sahara bereitgestellt – das entspricht 18 Prozent der gesamten FZ-Mittel für diese Region. Die Mittel stammen aus dem Haushalt des BMZ.“ (KfW 1998, S. 2)

Die folgende Tabelle soll deutlich machen, wie Schwerpunkte, die das BMZ in der Entwicklungszusammenarbeit setzt, von den Verkehrsfachleuten der GTZ umgesetzt werden.

Tabelle 5: Arbeitsweisen des BMZ

Schwerpunkte des BMZ	Ableitungen für den Verkehrssektor
<p>➤ Armutsbekämpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung der Ernährungsbasis - Förderung des ländlichen Raumes und urbaner Zentren - Förderung der Privatinitiative - Direkte Armutsbekämpfung 	<ul style="list-style-type: none"> - Transport von Nahrungsmitteln in Notsituationen - Förderung des ländlichen Transportwesens (Wegebau/-unterhaltung, nicht-motorisierter Verkehr) - Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Stadtstraßenbaus zur Versorgung der ärmeren Stadtbevölkerung - Förderung von kleinen und mittleren privaten Transportunternehmen - Förderung von kleinen und mittleren Straßenbauunternehmen - Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen im ländlichen (arbeitsintensiven) Wegebau und im städtischen Straßen- und Fußwegebau
<p>➤ Aus- und Fortbildung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der innerbetrieblichen Aus- und Fortbildung in Transportbetrieben und Straßenverwaltung
<p>➤ Umwelt- u. Ressourcenschutz</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung der Kfz-Abgase in städtischen Ballungsgebieten, Böschungssicherung beim Straßenbau
<p>➤ Frauenförderung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung der Frauen beim Kopftransport durch Förderung einfacher Transporttechnologie

(Quelle: ZIETLOW 1992, S. 8)

Das aktuelle Sektorkonzept "Straßenwesen in der Entwicklungszusammenarbeit" des BMZ vom Januar 2000 definiert die Bedeutung des Straßensektors folgendermaßen:

"Der jeweils mögliche Grad von wirtschaftlicher Verflechtung und Arbeitsteilung innerhalb eines Landes sowie seine Integration in die Weltwirtschaft hängen auch vom Zustand der

Verkehrsverbindungen ab. (...) Die nachhaltig wirksame Gestaltung des Straßenwesens ist aus wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Erwägungen für die Entwicklung wesentlich."

(BMZ 2000, S. 5f.)

In einer Broschüre der KfW mit dem Titel „Straßen in Afrika fördern Handel und Entwicklung“ stehen einige Textpassagen, die deutlich machen, welche Bedeutung der Verkehrssektor in der Arbeit der KfW einnimmt:

„Straßen und Wege spielen bei der Entwicklungszusammenarbeit mit den Ländern Afrikas eine zentrale Rolle, denn sie nützen häufig direkt den Menschen in ihrem Einzugsgebiet. Zudem ist eine Mindestausstattung an Straßen für eine Politik der Armutsbekämpfung unverzichtbar.“ (KfW 1998, S. 2)

„Straßenprojekte – insbesondere die Wiederherstellung und Erhaltung vorhandener Straßen – werden auch weiterhin einen Schwerpunkt der Finanziellen Zusammenarbeit mit Afrika bilden. Straßen spielen ja nicht nur eine wichtige Rolle für wirtschaftliches Wachstum, sondern sind auch Teil einer Strategie, um Grundbedürfnisse zu decken und Armut zu bekämpfen. Auch in Zukunft wird die KfW nicht nur Einzelprojekte unterstützen, sondern auch auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen hinwirken, welche die Nachhaltigkeit der Investitionen sichern.“ (KfW 1998, S. 10)

Der Verkehrssektor spielt auch bei der Entwicklungszusammenarbeit der KfW eine wichtige Rolle. Die KfW lässt diesem Bereich, genauso wie die GTZ, eine sektorübergreifende Rolle zukommen, was die Behauptung, dass eine Mindestausstattung mit Straßen für eine Politik der Armutsbekämpfung unverzichtbar sei, unterstreicht. (vgl. KfW 1998, S. 2)

Zur Veranschaulichung dient ein aktuelles Projekt der KfW in Uganda:

Vorhaben:

Instandsetzung der Hauptstraße Malaba - Jinja (144 km) und von vier Straßenabschnitten in ihrem Einzugsgebiet sowie Straßenunterhaltungsprogramm für ca. 650 km Hauptstraßen (mehrere Projekte)

Träger:

Ministry of Works, Transport and Communication

Beginn:

1982

Zeitraum:

insgesamt 15 Jahre

Gesamtinvestitionsvolumen:

95 Mio. DM

FZ-Finanzierung:

77 Mio. DM

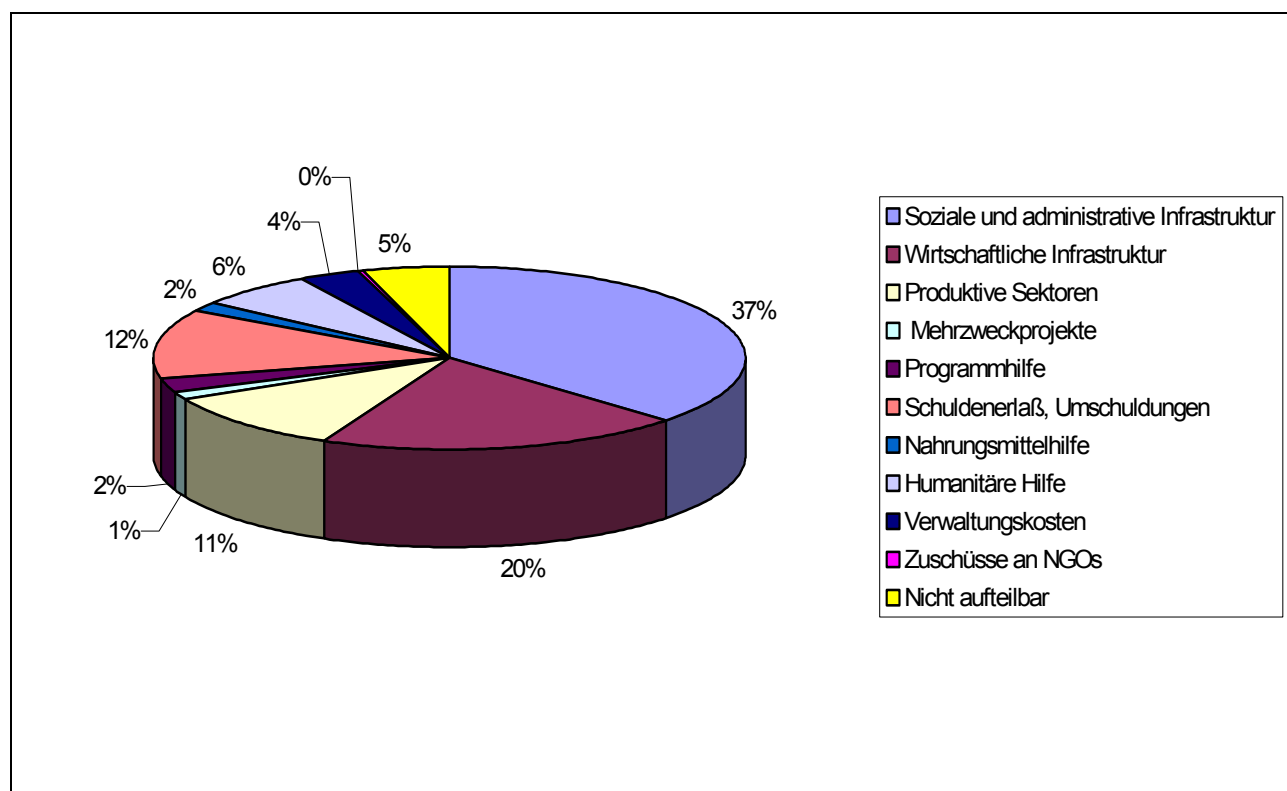
(vgl. KfW 1998, S. 5)

Projekte zum Straßenbau- und Unterhalt bestimmen finanziell und zahlenmäßig einen großen Teil der Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor. Eine genauere Unterteilung der Mittelverwendung innerhalb des Verkehrssektors ist hier nicht möglich, da detailliertere Unterlagen trotz Anfragen nicht erhältlich waren.

Die folgenden Diagramme sollen anhand der Aufteilung der bilateralen ODA-Zusagen verdeutlichen, welchen Stellenwert der Verkehrssektor im Rahmen der gesamten Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland einnimmt. Der Verkehrssektor untersteht dem Sektor für Wirtschaftliche Infrastruktur. Die Prozentangaben wurden aus Zahlenangaben errechnet, bei denen es sich nicht um Regierungszusagen handelt, sondern um bilaterale Zusagen, die dem DAC (Entwicklungshilfe – Ausschuss der OECD) gemeldet wurden. Sie sind auf der Basis abgeschlossener Darlehens- bzw. Finanzierungsverträge oder durch die Erteilung von Prüfungs- bzw. Durchführungsaufträge an durchführende Stellen bzw. projektbezogener Bewilligungen erfasst worden.

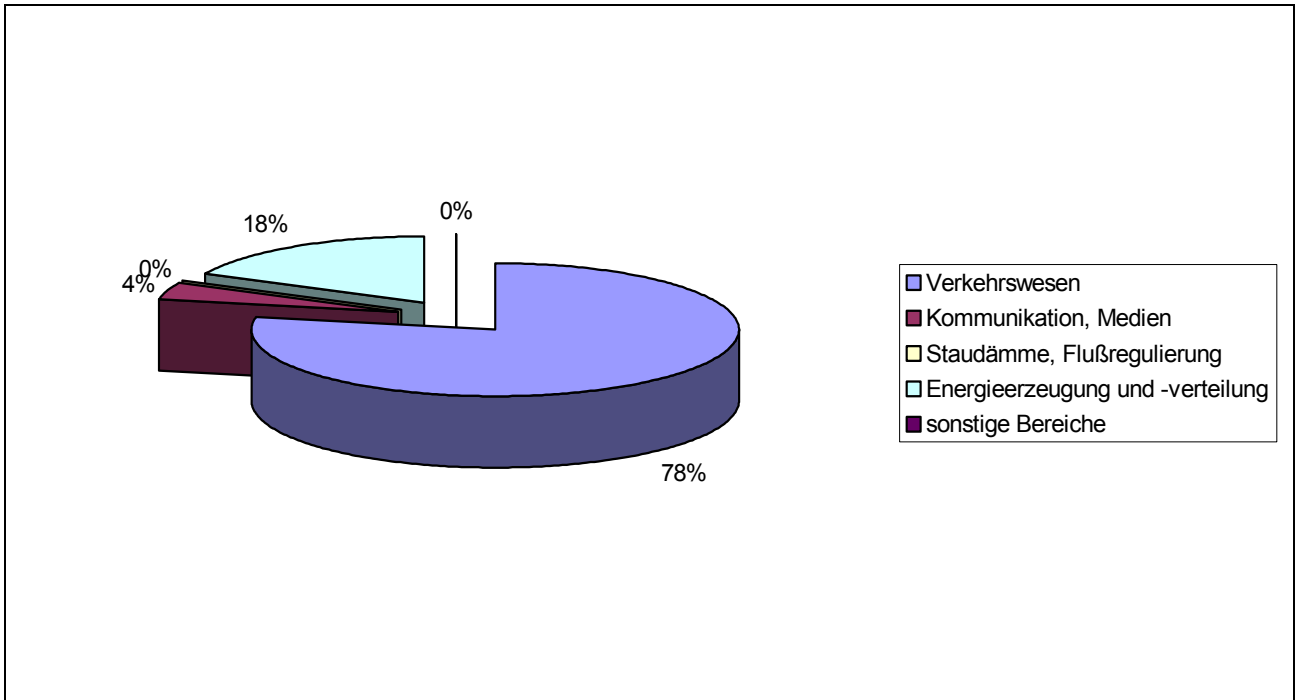
Die sektorale Aufteilung der bilateralen ODA-Zusagen der Bundesrepublik Deutschland zeigt, dass dem Sektor für Wirtschaftliche Infrastruktur mit 20% der zweitgrößte Anteil an Geldern zufließt. Im Bereich der wirtschaftlichen Infrastruktur erhält das Verkehrswesen die größte finanzielle Unterstützung mit 78%. Die Diagramme lassen erkennen, welche große finanzielle Unterstützung und damit auch große Bedeutung, dem Verkehrssektor zugeschrieben wird.

Abbildung 2: Sektorale Aufteilung der bilateralen ODA-Zusagen der BRD



(Quelle: eigene Darstellung nach BMZ 13. Wahlperiode, S. 169)

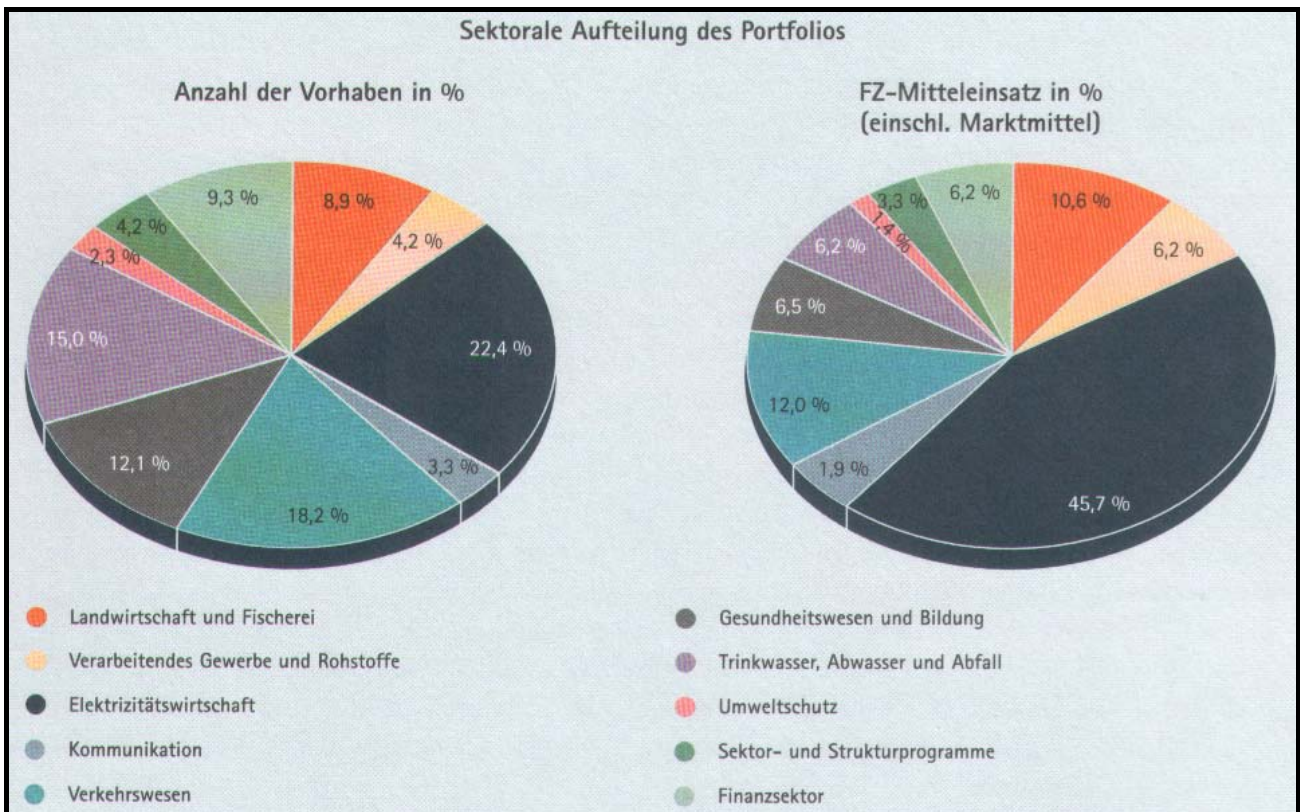
Abbildung 3: Bilaterale ODA-Zusagen der BRD im Sektor der Infrastruktur



(Quelle: eigene Darstellung nach BMZ 13. Wahlperiode, S. 169)

Im Sechsten Evaluierungsbericht vom September 2001 hat die KfW bezüglich der Sektoralen Aufteilung des Portfolios angegeben, dass 18,2% aller Vorhaben auf den Bereich Verkehrswesen entfallen. Dem stehen allerdings nur 12% aller Finanzmittel als Mitteleinsatz gegenüber. (vgl. KfW 2001, S. 8)

Abbildung 4: Sektoriale Aufteilung des Portfolios der KfW 1998/99



(Quelle: KfW 2001, S. 8)

Doch trotz der erheblichen Förderung des Verkehrssektors im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit wird die Verkehrsförderung im ländliche Raum zum Teil vernachlässigt. Die Entwicklungszusammenarbeit setzt meist erst bei Orten über 1.500 Einwohnern an. Darunter liegende "Kleindörfer" sind eher das Zielgebiet von NGO's. Die Weeginfrastruktur von den Feldern zu den Farmhäusern und von den Farmhäusern zum lokalen Markt, werden von der Entwicklungszusammenarbeit kaum berücksichtigt, obwohl hier die Transportlast der ländlichen Bevölkerung am größten ist. Da Entwicklungszusammenarbeit allerdings auf Antrag tätig wird, ist die Vernachlässigung der Kleindörfer hauptsächlich auf die Regierungen der Empfängerländer zurückzuführen.

4.3 Zielgebiete deutscher Entwicklungshilfe

Bei den bilateralen öffentlichen Nettoauszahlungen der Bundesrepublik Deutschland an Entwicklungsländer liegen die regionalen Schwerpunkte in Afrika bei 3.568,247 Mio. DM und in Asien bei 1.591,278 Mio. DM. Der sogenannte Krisenkontinent Afrika ist seit den 80er Jahren das wichtigste Zielgebiet der deutschen Entwicklungshilfe. In den 90er Jahren zweifelte man verstärkt an langfristigen Hilfskonzeptionen wegen der wirtschaftlichen Bedeutungslosigkeit und der Krisenanfälligkeit dieses Kontinents. Eine Steigerung der Katastrophenhilfe schien die einzige Gegenmaßnahme zu sein. Afrikanische Schwerpunktländer in der deutschen ODA zwischen 1950 und 1993 sind Ägypten (Rang 3), Tansania (Rang 11), Marokko (Rang 12), Sudan (Rang 14) und Kenia (Rang 15). Allgemein lässt sich feststellen, dass sich die deutsche Entwicklungshilfe zu mehr als drei Viertel auf etwa 20 Länder konzentriert. Außerdem fällt auf, dass z.B. die nahöstlichen Länder überdurchschnittlich von der deutschen Entwicklungshilfe begünstigt wurden. Der Grund hierfür sind nicht besondere Armut oder hoher Bevölkerungsdruck, sondern allein außenpolitische Überlegungen. (vgl. MEHNE 2001, S. 39f.) Asiatische Schwerpunktländer in der deutschen ODA sind Indien (Rang 1), Indonesien (Rang 5), Bangladesh (Rang 8) und die VR China (Rang 9). (vgl. NUSCHELER 1996, S. 427) Die folgende Tabelle verdeutlicht die Verteilung der deutschen Entwicklungszusammenarbeit nach Regionen.

Tabelle 6: Regionale Aufteilung der bilateralen ODA der Bundesrepublik Deutschland
(Bruttoauszahlungen in %)

Regionen	1970/71	1980/81	1992/93
Europa	8,7	15,5	15,4
Subsahara-Afrika	15,8	29,2	24,8
Amerika	16,0	11,6	11,5
Nordafrika, Naher und Mittlerer Osten	18,8	14,1	20,9
Asien und Ozeanien	40,5	29,7	27,5
Anteil der LLDC	13,8	39,4	21,7

(Quelle: MEHNE 2001, S. 40)

Man erkennt, dass der Anteil in Subsahara-Afrika an der deutschen ODA steigt, während der Asiens abnimmt. Der Anteil der LDC hingegen unterliegt starken Schwankungen (vgl. ASHOFF 1995, S. 236f.).

Aus Sicht der Bundesregierung wird Entwicklungshilfe nicht nur aus selbstlosen Idealen heraus betrieben, sondern dient durchaus auch einer Reihe anderer Funktionen und Eigeninteressen. In der heutigen hochvernetzten und von wechselseitigen Abhängigkeitsverhältnissen bestimmten Welt können Entwicklungen, auch in peripheren Regionen, eine Dynamik entwickeln, die große Auswirkungen auf die globale und somit auch europäische Sicherheit haben. Internationale Beziehungen erfordern verlässliche Partner. Gefahren wie z.B. grenzüberschreitende organisierte Kriminalität, ökologische Katastrophen, Wirtschaftskrisen und Migrationen müssen bewältigt werden. Doch im Vordergrund stehen die wirtschaftlichen Interessen, die Deutschland in Afrika hat. Diese sind allerdings in Afrika südlich der Sahara relativ gering. Der Hauptanteil der deutschen Direktinvestitionen entfällt auf Südafrika. Es besteht keine Abhängigkeit Deutschlands von Importen aus Subsahara-Afrika. Im Kontext des wirtschaftspolitischen Interesses Deutschlands an der Entwicklungspolitik ist es Absicht der Regierung, die Entwicklungspolitik in möglichst vielen Bereichen der Wirtschaftspolitik dienstbar zu machen. Dies bedeutet, dass man zum einen bemüht ist, in den Entwicklungsländern neue Käufer und Absatzmärkte zu finden, zum anderen die Rahmenbedingungen der internationalen Wirtschaftsbeziehungen zu Gunsten des eigenen Vorteils zu gestalten.

Das Interesse Afrikas an Deutschland ist überwiegend wirtschaftlich und entwicklungspolitisch motiviert. Ein verstärktes Engagement Deutschlands ist von vielen afrikanischen Staaten als Gegengewicht zum machtpolitischen Einfluss der ehemaligen Kolonialmächte sowie den USA erwünscht. Allerdings übersteigen hier die Erwartungen jenes Maß, welches Deutschland zu leisten bereit ist. (vgl. MAIR 2001, S. 1f.)

Als Hauptziel des außenpolitischen Interesses der Bundesregierung wäre die Imagepflege sowohl im In- als auch im Ausland zu nennen und die Darstellung Deutschlands als hilfsbereiten und entwicklungspolitisch bemühten Staat. Entwicklungshilfe als Mittel der Eigenwerbung kann durchaus gerechtfertigt sein. Zudem geht mit der Förderung entwicklungspolitischer Maßnahmen eine Steigerung des weltweiten diplomatischen Einflusses einher, was für die Außenwirtschaftspolitik von großer Bedeutung ist. Denn durch das Erhalten guter Beziehungen zu den Regierungen der verschiedenen Empfängerländer verfolgt man das Anliegen, Krisen- oder Konfliktsituationen zu vermeiden, welche das Funktionieren wichtiger Wirtschaftsbeziehungen stören könnten. In diesem Zusammenhang spielt die Entwicklungspolitik eine entscheidende Rolle für den reibungslosen Ablauf der deutschen Außenpolitik. Man ist bestrebt, eine Form der Entwicklungspolitik zu betreiben, die es ermöglicht, zu vielen Dritte Welt Ländern einen friedlichen,

gegenseitig gut gesonnenen Kontakt zu unterhalten. Ein Bestreben, das in einzelnen Fällen aber auch zu Konflikten führen kann. Betrachtet man z.B. die deutsche Entwicklungspolitik in Afrika, so wird deutlich, welche Schwierigkeiten sich ergeben können, wenn man versucht, möglichst vielen Partnern gerecht zu werden.

Zur Beschreibung der entwicklungspolitischen Motivation des BMZ wurden die entsprechende Darstellung für "Afrika" der Homepage des BMZ entnommen. Für Afrika stellt es sich wie folgt dar:

"In Afrika südlich der Sahara leben rund 650 Mio. Menschen in 48 Staaten. Die Entwicklung dieser Staaten ist in den letzten Jahren keineswegs einheitlich verlaufen. Der weltweite Strukturwandel seit Beginn der 90er Jahre hat auch in Afrika tiefgreifende Veränderungen ausgelöst, die dazu geführt haben, dass die Länder der Region heute in ihren sozialen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen differenzierter sind als je zuvor. Während einige Länder vielversprechende Demokratisierungsprozesse und Wirtschaftsreformen eingeleitet haben, wird Entwicklung in anderen Ländern durch bewaffnete Auseinandersetzungen und Bürgerkriege faktisch verhindert.

Um die Lebensbedingungen der Menschen in Afrika und vor allem auch der schwächsten Glieder der Gesellschaft - Frauen, Kinder, Jugendliche und alte Menschen - zu verbessern, müssen sie in erster Linie mehr eigene Handlungs- und Wahlmöglichkeiten bekommen. Sie müssen beispielsweise Zugang zu Bildung, Gesundheitsfürsorge, produktiven Ressourcen oder zu politischen Entscheidungsprozessen erhalten. Ziel unserer Entwicklungspolitik ist es generell, die vorhandenen Eigenanstrengungen der Menschen zu unterstützen, indem nationale und internationale Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für eine menschliche, gerechte und friedliche Entwicklung geschaffen werden. (...)" (BMZ 2001 <http://www.bmz.de/themen/bedingungen/afrika.html>)

Die wichtigsten Aufgaben sind:

- Armutsbekämpfung sowie Verbesserung der sozialen Infrastruktur;
- Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen;
- Verbesserung der Bildung und Ausbildung.
- Verbesserung der internen politischen Rahmenbedingungen;
- Etablierung einer intensiveren Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft;
- Förderung der Regionalisierung sowie
- Krisenvorbeugung und friedliche Konfliktbearbeitung.

"Gerade dem letzten Bereich kommt in Zukunft eine besonders wichtige Rolle zu, da innerer und äußerer Frieden eine Voraussetzung für eine nachhaltige wirtschaftliche und soziale Entwicklung bilden." (BMZ 2001 <http://www.bmz.de/themen/bedingungen/afrika.html>)

4.4 Fazit

Die Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland genießt laut den Ergebnissen der Analyse international einen guten Ruf. Trotzdem hat sie Schwächen und kann in vielen Bereichen verbessert werden. Dies gilt insbesondere für den Verkehrssektor, wo sie nach wie vor zu sehr auf den Straßenbau und -unterhalt fixiert ist. Es bleibt auch festzuhalten, dass die Bundesrepublik Deutschland mit ihrer Entwicklungspolitik den Verkehrssektor in besonderem Maße finanziell fördert. Dies ist bei entsprechend nachhaltiger Mittelverwendung allerdings kein Nachteil sondern eher eine wirtschaftliche und entwicklungspolitische Notwendigkeit. Insgesamt betrachtet wird sie ihrem guten Ruf aber gerecht. Eine explizite Vorbildfunktion kann ihr allerdings nicht zugesprochen werden.

Die Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit und die Kreditanstalt für Wiederaufbau sind die wichtigsten ausführenden Organe des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung. Die GTZ, wie auch die KfW sind der Ansicht, dass der Verkehrssektor im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit ein sehr förderungswürdiger und unterstützungsbedürftiger Bereich ist. Beide Organisationen vertreten die Meinung, dass mittels Verkehrsförderung die Wirtschaft eines Landes angekurbelt werden kann und somit dem wachsenden Wohlstand nichts mehr im Wege steht.

Trotz des allmählich erkennbaren Wandels innerhalb der bundesdeutschen Entwicklungspolitik muss man dennoch mit Bedauern feststellen, dass die Effekte, welche die Abhängigkeit der Entwicklungsländer fördern, immer noch deutlich hervortreten. Auch heute noch besteht der Außenhandel der meisten Entwicklungsländer aus ungleichen Im- und Exportbeziehungen zu Industrieländern wie Deutschland. Die Entwicklungszusammenarbeit bleibt für die deutsche Volkswirtschaft hochprofitabel.

Sarkastisch ausgedrückt, könnte man die momentane Situation, wenn auch stark überspitzt, mit folgendem Vergleich beschreiben:

„Im richtigen Zusammenhang betrachtet stellt sich die Entwicklungspolitik folgendermaßen dar: Mit der Entwicklungspolitik erhalten die Länder der Dritten Welt einen Teil des Kapitals zurück, um welches sie durch den ungleichen Tausch, die Verschlechterung der Terms of Trade, den Gewinntransfer der Multis, die Zinszahlungen usw. betrogen werden. Und als Ersatz für die in die Industrieländer abgewanderten Spezialisten werden den Entwicklungsländern einige Experten und Freiwillige zur Verfügung gestellt, zwar weniger an der Zahl aber wenigstens kostenlos. So betrachtet hat die Entwicklungspolitik den Charakter eines Werbegeschenkes, sie ist eine Geste des Dankes der Industrieländer für die bisherige gute „Zusammenarbeit“, für die Möglichkeit der Ausbeutung mittels Handel und Kapitalverkehr. Mit ihrem Geschenk verbinden die Industrieländer natürlich die Hoffnung auf eine weitere gute Zusammenarbeit zu gleichen oder ähnlich guten Bedingungen. Entwicklungsländern, die sich kooperativ zeigen, werden wiederum

kleine Geschenke in Form weiterer Entwicklungshilfe in Aussicht gestellt und aufmüpfigen Ländern wird gelegentlich mit der Einbehaltung aller Werbegeschenke gedroht.“

(INFORMATIONSZENTRUM DRITTE WELT 1994, S.12)

Die Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland folgt aber im Grunde genommen ihren Grundsätzen. Und diese sind ethisch durchaus korrekt. Als Beispiel für deren Philosophie soll hier stellvertretend eine Aussage von Herrn Lühns (BMZ) aus dem Jahre 1999 aufgeführt werden:

"In Tansania existierte einmal ein ganz großer Transportengpass. Die Ernte, Baumwolle u.a., konnte nicht zum Hafen gebracht werden, weil die Lastwagen aus japanischer Produktion keine Reifen und funktionierende Batterien mehr hatten. Unser Minister hat dann mit dem Präsidenten gesprochen und dann wurde gesagt, wenn das die höchste Priorität ist, damit der Export funktionieren kann, dann reparieren wir diese. Die Japaner waren dann erstaunt, dass wir rund 20 Mio. DM zur Verfügung gestellt haben, um in Japan Ersatzteile zu kaufen. Das war für die Japaner ein richtiger Schock, dass wir mit deutschem Geld in Japan Ersatzteile kauften, um in Tansania die japanischen Lkws wieder in Gang zu bringen. Da sehen sie, dass das nicht der Normalfall ist und es ganz unterschiedliche Philosophien gibt."

5. DIE VORBILDFUNKTION DEUTSCHLANDS IM VERKEHRSSSEKTOR

5.1 Einleitung

Dieses Kapitel dient zur Beantwortung der Frage, ob die Bundesrepublik Deutschland im Verkehrssektor als Vorbild bzw. Leitbild für Entwicklungsländer fungieren kann. Primär geht es darum, herauszufinden, ob die Verkehrspolitik der Bundesregierung zukunftsfähig ist. Die Situation in Deutschland steht dabei stellvertretend für alle westlichen Mobilitätsmodelle. Im Folgenden wird die Vorbildfunktion Deutschlands im Verkehrssektor präzisiert.

Unter einem Vorbild versteht man, dass ein Subjekt, der Adressat, die eigene Position in einem bestimmten Aspekt mit der eines anderen, etwas ähnlichem vergleicht. Dabei kommt man zu dem Schluss, dass die andere Position besser ist und versucht, sein Handeln an diesem Vorbild zu orientieren. Besitzt ein Subjekt eine Vorbildfunktion, hat es die Aufgabe, ein Vorbild zu sein. Dabei wird zum einen die relative Position zum Adressaten in einem bestimmten strukturellen Verhältnis und zum anderen eine bestimmte inhaltliche Situation betrachtet.

Um die "Vorbildfunktion" der Bundesrepublik Deutschland zu erörtern, ist es notwendig, auf die aktuelle Situation und die größten Probleme einzugehen.

5.2 Aktuelle Situation des Verkehrssektors in Deutschland

Da die Schäden des Schadstoffeintrags und ein immer größerer Anteil des Verkehrs grenzüberschreitend sind, ist eine Abstimmung der Verkehrspolitik auf EU-Ebene notwendig. Neue Herausforderungen wie der Aufbau der ostdeutschen Wirtschaft, die Schaffung von Binnenmarkt und Währungsunion in der EU sowie alte Versäumnisse beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und beim Umweltschutz setzen die Verkehrspolitik unter Handlungsdruck. Neue, unkonventionelle Antworten werden gebraucht, wenn der drohende Verkehrsinfarkt abgewendet und die ökologischen Probleme gelöst werden sollen. Erklärtes Ziel der Verkehrspolitik in der EU ist die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen. Um dieses Ziel zu erreichen, bieten sich drei Möglichkeiten an:

- *die Vermeidung von Fahrten;*
- *die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie*
- *die Förderung und Umsetzung technischer Maßnahmen.*

Diese drei möglichen Varianten unterscheiden sich allerdings wesentlich in ihren ökologischen Folgen. Die wohl wirkungsvollste Strategie zur Verringerung der Umweltbelastungen ist das Vermeiden von Fahrten. Die Förderung und Umsetzung von technischen Maßnahmen sind nicht nur sehr teuer, sondern sie können die Auswirkungen von Verkehrszunahmen nur sehr begrenzt ausgleichen. Gerade die wirksamsten Methoden haben daher die voraussichtlich geringste Aussicht, umgesetzt zu werden.

„Die Verkehrsinfrastruktur hat nachhaltige und oft irreversible Auswirkungen auf die Umwelt, die sich in Form von Landschaftsverbrauch (Versiegelung der Böden, Entzug für andere Nutzungen) und Landschaftszerschneidung bemerkbar machen. Sie prägt in entscheidendem Maße das Aussehen von Stadt und Umland, beeinflusst die soziale und bauliche Homogenität von Städten und Regionen und verringert den Lebensraum sowie die vorhandenen Grünzonen.“ (FRANK/WALTER 1993, S. 309)

Zu den Verkehrsflächen gehören alle Flächen für Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr (einschließlich Seitenstreifen, Brücken, Böschungen, Rad- und Gehwegen, Parkstreifen sowie Plätze für Fahrzeuge, Märkte und Veranstaltungen). In der Bundesrepublik betrug der Anteil dieser Flächen 1989 durchschnittlich 5%, wobei die Spitzenwerte von 16,9% in Berlin und 11,6% in Hamburg lagen. Der Anteil an Verkehrsflächen der in den letzten 30 Jahren in Deutschland erschlossenen Wohngebieten, die für fahrende bzw. parkende Autos benötigt wurden, betrug vielfach 30 bis 50%. In Altbaugebieten stieg der Anteil von ursprünglich oft nur 5 bis 10% auf heute 20 bis 30%. In der typischen Autostadt Los Angeles beträgt der Flächenanteil in der Innenstadt für Straßen 35% und für Parkflächen 24%, d.h., knapp 60% der Innenstadt sind allein dem Auto gewidmet. Im Vergleich dazu lag in deutschen Innenstädten vor dem Autoboom der 60er und 70er Jahre der Anteil für Straßen bei etwa 10, der für Abstellflächen bei etwa 5%. Das Netz der Innerortsstraßen (ohne klassifizierte Straßen) wurde von 1960 bis 1984 insgesamt um 83.000 km verlängert. Das Flächenwachstum der Gemeindestraßen betrug in den Jahren von 1966 bis 1981 333 Quadratkilometer. Rein rechnerisch bedeutet das, dass pro Tag eine Fläche asphaltiert wurde, die etwa 18 Fußballfeldern entspräche.

Die Straßenflächen machen etwa 5% der Gesamtfläche des Bundesgebietes aus. Das mag gering erscheinen. Vergleicht man diesen Anteil aber mit der Gesamtsiedlungsfläche, die 11,8% beträgt, erkennt man, dass die Straßenflächen einen sehr großen Anteil einnehmen. (vgl. MEHNE 2001, S. 109f.) Die nachfolgenden Tabellen zeigen die jeweiligen Anteile der Verkehrswege am Personen und Güterverkehr auf.

Tabelle 7: Personenverkehr in Deutschland 1996

Verkehrszweig	beförderte Personen (in Mio.)	Personenkilometer (in Mrd.)
Kfz (privat)	49.824	745,6
Straßenverkehr (öffentlich)	7.842	76,6
davon Linienverkehr	7.761	51,8
Ausflugsverkehr	81	24,7
Eisenbahnverkehr	1.732	65,3
davon Fernverkehr	145	31,2
Luftverkehr	93	26,2

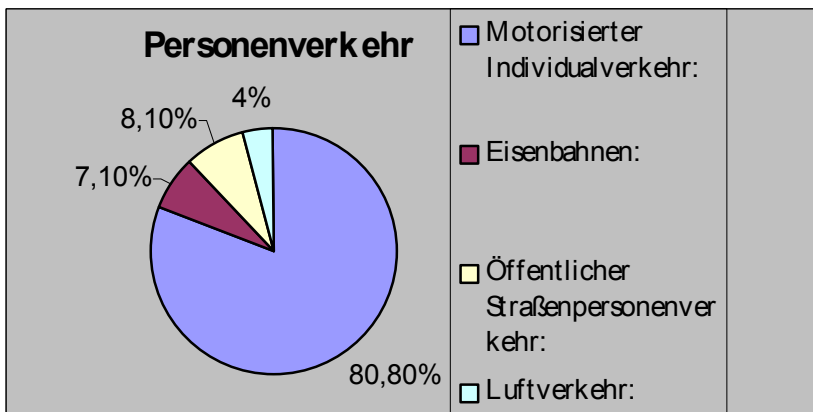
(Quelle: BARATTA 1998, S. 1146)

Tabelle 8: Güterverkehr in Deutschland 1996

Verkehrszweig	beförderte Güter (in Mio. t)	Tonnenkilometer (in Mrd.)
Lkw-Nahverkehr	2.378,0	68,3
Lkw-Fernverkehr	809,3	213,0
Eisenbahnverkehr	309,3	67,7
Binnenschiffsverkehr	227,1	61,4
Seeverkehr	202,5	945,6
Luftverkehr	2,1	0,5
Rohrfernleitungen (Rohöl)	89,4	14,5

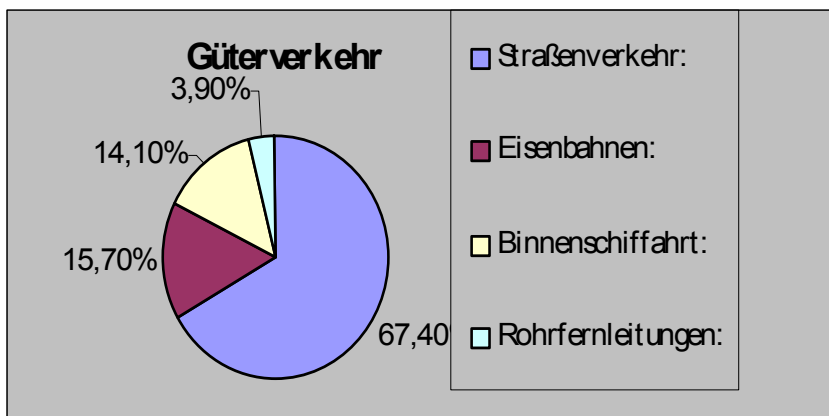
(Quelle: BARATTA 1998, S. 1146)

Der Modal Split zeigt die Verteilung des Personen- und Güterverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger. In der Darstellung des Modal-Splitt wird der hohe Anteil des Individualverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich.

Abbildung 5: Modal Split des Personenverkehrs in Deutschland

(Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2000, S. 56)

Für das Jahr 1998 ergibt sich im Personenverkehr ein Modal Split mit Anteilen von 80,8% für den motorisierten Individualverkehr und 19,2% für den gesamten öffentlichen Verkehr (Eisenbahnen: 7,1%, öffentlicher Straßenpersonenverkehr: 8,1%, Luftverkehr: 4%).

Abbildung 6: Modal Split des Güterverkehrs in Deutschland

(Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2000, S. 56))

Die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger führen im Güterverkehr des Jahres 1998 zu folgendem Modal Split: Auf den Straßenverkehr entfallen 67,4%, auf die Eisenbahnen 15,7%, auf die Binnenschifffahrt 13,7% und auf die Rohrfernleitungen 3,2%.

Die aktuelle Verkehrspolitik berücksichtigt zusätzlich das Fahrrad als zukunftsfähiges Transportmittel. Bereits jetzt werden 11% aller Fahrten mit dem Fahrrad unternommen. Der Radverkehr innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften ist stark abhängig von der vorhandenen Infrastruktur. Ein ausgebautes und sicheres Radwegenetz sind Grundvoraussetzung für eine Steigerung des Modal Split-Anteils des Fahrrades. Expertenschätzungen besagen, dass im Nahverkehrsbereich 15 bis 30% aller Kurzstreckenfahrten per Fahrrad erledigt werden könnten. Aufgrund dieser Schätzungen will die Regierung den Anteil des Fahrrads im Verkehr als attraktive und umweltfreundliche Alternative zum Auto deutlich steigern. Aus diesem Grund wurden neue Straßenverkehrsvorschriften erlassen. Diese Vorschriften fordern Städte und Gemeinden auf, für den Radverkehr eine sichere und ausreichende Infrastruktur zu schaffen.

Der Bund übernimmt dabei die Aufgabe, an den Bundesstraßen straßenbegleitende Radwege zu bauen und somit durch diese Trennung der beiden Verkehrsarten den Radverkehr sicherer zu gestalten. Durch dieses Radwegeprogramm wurden zwischen 1981 und 1997 rund 5.500 km Radwege mit einem finanziellen Aufwand von rund zwei Milliarden DM realisiert. Vor diesem Programm gab es nur rund 800 km Radwege an Bundesstraßen in den alten Bundesländern. Dieses Programm integrierte natürlich auch die neuen Bundesländer. 1992 gab es in den neuen Bundesländern 500 km Radwege. Für das Jahr 2000 wurde eine Länge der Radwege in den neuen Bundesländer von 2.000 km erreicht. So werden dann insgesamt 15.000 km Radwege in Deutschland zur Verfügung stehen. (vgl. <http://www.cdu.de>)

Mittlerweile sind circa ein Drittel der Bundesstraßen aufgrund der Baulast des Bundes mit Radwegen ausgestattet. Prozentual verfügen die Bundesstraßen somit über doppelt so viele Radwege wie Landes- oder Kreisstraßen. Ein großer Teil der Baulast liegt bei den Gemeinden. In Verbindung mit Bau oder Ausbau bestimmter innerörtlichen Straßen können diese mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden. Auch Umsteigeplätze, wie Bike&Ride-Anlagen, an ÖPNV-Haltestellen sind förderungsfähige Maßnahmen nach dem GVFG. In den folgenden Kapiteln wird darauf eingegangen, welchen Status Quo die Infrastruktur der einzelnen Bereiche hat.

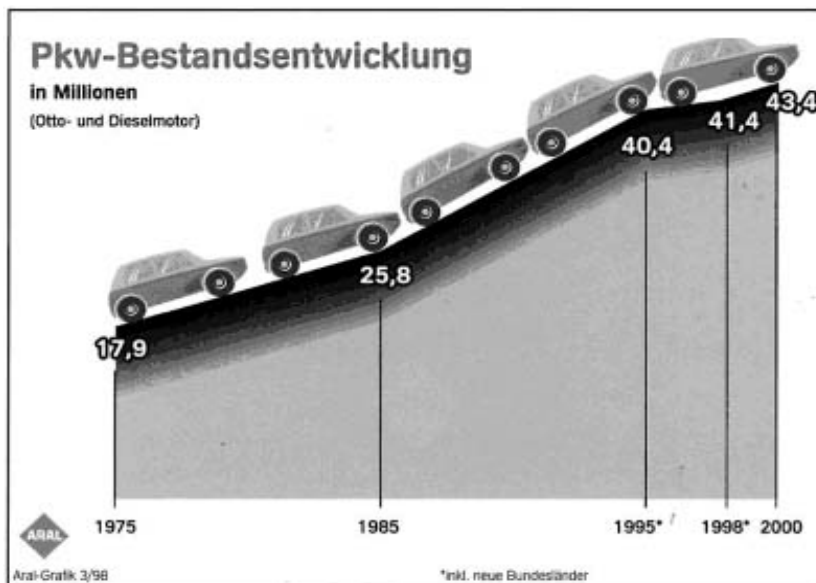
5.2.1 Die Straßenverkehrsinfrastruktur

In Deutschland nahm 1997 der Straßenverkehr nicht mehr im gleichen Maße zu wie noch zu Beginn der 90er Jahre. Aus konjunkturellen Gründen zeigte der Straßengüterverkehr einen leichten Anstieg, wobei der Individualverkehr etwa auf dem Niveau der Vorjahre stagnierte. Der PKW-Bestand in Deutschland erhöhte sich zwar, aber die durchschnittliche jährliche Fahrleistung pro PKW sank von

15.600 km im Jahr 1990 auf 14.050 km 1997. Dadurch sank der Benzin- und Dieselverbrauch geringfügig.

Deutschlandweit existiert im Jahr 1997 ein 231.280 km umfassendes überörtliches Straßennetz, wovon 11.246 km auf Bundesautobahnen, 41.490 km auf Bundesstraßen, 86.790 km auf Landes- bzw. Bundesstraßen sowie 91.150 km auf Kreisstraßen entfallen. Darüber hinaus existieren 421.000 km inner- und außerörtliche Gemeindestraßen. Genutzt wurde dieses Straßennetz 1997 von 41,4 Mio. PKW und 2,4 Mio. LKW und Bussen. (vgl. MEHNE 2001, S. 110) Auf Deutschlands Straßen fahren mehr Autos als je zuvor.

Abbildung 7: Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland



(Quelle: www.cdu.de/politik-a-z/verkehr/kap21.htm)

Täglich wechseln rund 50.000 Pkw den Besitzer oder werden erstmals im Verkehr zugelassen. Ende 1998 gab es einen neuen Rekord von rund 56 Mio. amtlich registrierten Kraftfahrzeugen. Bei den Krafträdern beträgt der Zuwachs 7,7%. 77% aller Fahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen sind Personenkraftwagen. Hier lag der Zuwachs bei 0,7%. 90% gelten als schadstoffreduziert. Außerdem gibt es noch etwa 2,3 Mio. Lkw sowie 1,9 Mio. Zugmaschinen, Traktoren usw. Alleine in Nordrhein-Westfalen fahren mehr Autos als in ganz Afrika. (vgl. ARAL 2000, S. 153)

5.2.2 Die Eisenbahninfrastruktur

Der Schienenverkehr wird in Deutschland durch die Deutsche Bahn AG und 102 Regionaleisenbahngesellschaften betrieben. Der Umbau der Eisenbahn macht weitere Fortschritte. Die Modernisierung und Leistungssteigerung weiterer Bahnlinien in den neuen Bundesländern sowie der Aus- und Neubau von Strecken für den Schnellverkehr sind die Hauptprojekte. Auch der Regionalverkehr wird neu geordnet.

Das Schienennetz der Deutschen Bahn erstreckte sich 1996 über 46.756 km. Die Anzahl der Bahnhöfe liegt bei 5.768 und sonstiger Haltepunkte bei 3.115. Das Netz wird von 3.583 Elektroloks, 5.875 Dieselloks, 3.911 Triebwagen, 14.791 Reisezugwagen und rund 256.000 Güterwagen genutzt. Hiermit wird eine Transportleistung von 1,734 Mrd. beförderten Personen (davon 1,587 Mrd. im Personennahverkehr) mit einer Gesamtleistung von 63,36 Mrd. geleisteten Personenkilometer und 72,8 Mrd. tkm ermöglicht. In den letzten 40 Jahren hat die Bundesbahn allerdings 30% ihres Netzes verloren. 4.500 Bahnhöfe und Haltepunkte sowie 4.000 Güterannahmepunkte verschwanden. (vgl. MEHNE 2001, S. 111)

5.2.3 Die Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt spielte vor Beginn des Eisenbahn- und Autozeitalters weltweit eine wichtige Rolle beim Personen und Gütertransport über mittlere und weite Entfernungen. Seit dem 16. Jahrhundert blühte in vielen Ländern der Kanalbau zur Ergänzung schiffbarer Flüsse. Heute beschränkt sich ihre Bedeutung vor allem auf Entwicklungsländer mit geeigneten Wasserstraßen. In den Industrieländern ist die zwar kostengünstige und umweltfreundliche aber relativ langsame Binnenschifffahrt weitestgehend durch den flexibleren Eisenbahn- und Kfz-Verkehr verdrängt worden. Eine Ausnahme bilden hier die Niederlande, Belgien und Deutschland, wo die Fluss- und Kanalschifffahrt im Güterverkehr noch eine bedeutende Rolle spielt. Auf den 7.467 km der befahrbaren Binnenwasserstraßen verkehrten 1996 2.609 Güter- und 734 Fahrgastschiffe. Dabei werden 61,292 Mrd. tkm bewältigt, wovon 38,163 Mrd. tkm auf ausländische Schiffe entfallen. Der Umschlag in deutschen Binnenhäfen hat insgesamt abgenommen, nur einige wenige Häfen haben ihre Umschlagmengen gesteigert. (vgl. MEHNE 2001, S. 111)

5.2.4 Der Luftverkehr

1997 nahm der Flugverkehr in Deutschland übermäßig zu. Die Zahl der Fluggäste an deutschen Verkehrsflughäfen stieg um 6,3% auf 120,358 Mio., wobei der innerdeutsche Flugverkehr mit rund 32% der Fluggäste etwas stärker zunahm als der internationale. Der Luftfrachtverkehr Deutschlands beschränkte sich überwiegend auf Im- und Exporte. Insgesamt erhöhte sich die beförderte Frachtmenge 1997 um 6,9% auf einen neuen Rekordwert von 2,122 Mio. Tonnen. Frankfurt ist der größte Flughafen Deutschlands. An zweiter Stelle steht München, gefolgt vom Flughafen Düsseldorf. Berlin setzt sich zusammen aus den drei Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld und nimmt deshalb eine wichtige Position ein. (vgl. MEHNE 2001, S. 112)

5.2.5 Der Ausblick in die Zukunft

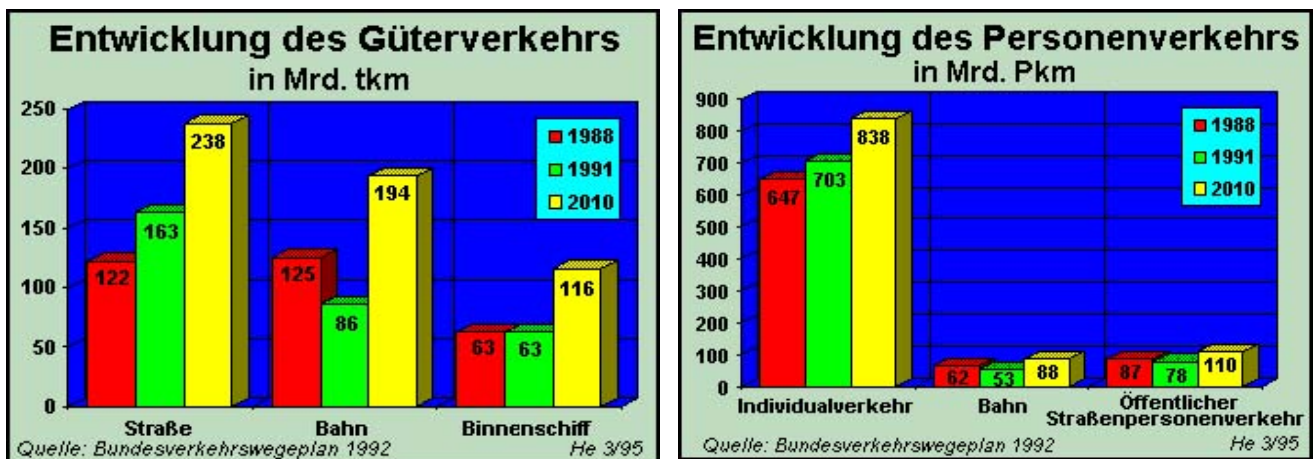
Bis zum Jahr 2010 rechnen Wirtschaftsexperten im europäischen Binnenmarkt mit einer starken Zunahme der Transportnachfrage. Um diese Nachfrage zu bewältigen, sollen sämtliche Verkehrsträger massiv ausgebaut werden. Die größten Zuwachsraten werden bei den

umweltschädlichsten Verkehrsarten Lkw-Verkehr und Flugverkehr erwarten. Man geht hier von einem Anstieg um 100% aus.

Die Zunahme der Transportleistung wird oft fälschlicherweise mit dem Wirtschaftswachstum erklärt. Tatsache ist aber, dass in den westlichen Industrienationen die Transportleistung wesentlich stärker ansteigt als das Bruttosozialprodukt. Dennoch wird eine Dämpfung der Transportnachfrage oft als Gefährdung wirtschaftlicher Entwicklungsziele angesehen. Selbst Maßnahmen einer angebotsorientierten Verkehrspolitik im Hinblick auf eine Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel werden in der EU systematisch abgelehnt. (vgl. GIELKE 1994, o.S.) Vor dem Hintergrund der geschichtlichen Entwicklung ist die weitere Stärkung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs dringend notwendig. Nur durch einen attraktiven und für die Nutzer kostengünstigen ÖV kann der Anteil des IV am Gesamtverkehrsaufkommen gesenkt werden. Der Güterverkehr in Deutschland wird um 80% steigen. Bei der Personenbeförderung wird im gleichen Zeitraum ein Wachstum von 32% erwartet. Der Transitverkehr durch Deutschland wird sich bei Gütern demnach verdoppeln und bei Personen sogar verdreifachen. (vgl. www.cdu.de/politik-a-z/verkehr/kap21.htm)

Der befürchtete Verkehrskollaps als Folge des stetig anwachsenden Pkw- und Straßengüterverkehrs betrifft die Fernverbindungen, wie die Ballungsräume und Städte. Hintergrund sind die räumliche Trennung von Verkehrsquellen und -zielen, die räumliche Expansion ganzer Strukturbereiche mit vielen Arbeitsplätzen und die zunehmende Freizeitmobilität. Im Güterverkehr spielt auch die wachsende Bedeutung der "Just-in-Time" Produktion eine Rolle.

Abbildung 8: Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs in Deutschland



(Quelle: www.cdu.de/politik-a-z/verkehr/kap21.htm)

Die politischen Rahmenbedingungen und die Gestaltung der unternehmerischen Möglichkeiten sind vor allem aus volkswirtschaftlichen Gründen zukünftig noch mehr auf den Bereich des ÖV zu konzentrieren. Dabei müssen die europäischen Richtlinien national einheitlich ausgelegt und einseitige Bevorteilungen des IV ausgeschlossen werden.

Leitziel bei der Entwicklung eines „zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes muss es sein, den ressourcenintensiven Verkehr zu vermeiden, aber auch gleichzeitig die Mobilität aufrecht zu erhalten, um so ein nachhaltiges Wirtschaften zu garantieren. Durch modernste Informations- und Kommunikationstechnik werden die verschiedenen Verkehrsmittel (Auto, Bus, Bahn etc.) miteinander verknüpft und zunehmend aufeinander abgestimmt. (vgl. BARATTA 1998, S. 1199f.)

5.3 Umweltbelastungen durch den Verkehr

Zwischen 1950 und 1990 sind die Verkehrsleistungen im Personenverkehr (Personenkilometer) auf das Achtfache und im Güterverkehr (tkm) auf das Vierfache gestiegen. (vgl. BARATTA 1998, S.1145ff.) Damit ist ein enormer Anstieg der Umweltbelastungen verbunden. Grundsätzlich sind es vier Bereiche, die bezogen auf den Verkehr, die Umwelt belasten:

- die Herstellung der Infrastruktur und sonstiger Verkehrseinrichtungen (z.B. Straßennetz),
- die Herstellung der Fahrzeuge,
- die Nutzung der Verkehrsmittel,
- die Beseitigung nicht mehr benutzter Fahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen.

Die Belastungen durch den Betrieb der Fahrzeuge steht bei der verkehrspolitischen Diskussion im Vordergrund. Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, dass auch die Erstellung der Infrastruktur sowie die Produktion von Fahrzeugen mit erheblichem Energieverbrauch und anderen Umweltschädigungen verbunden ist. Beim Verschrotten von Altfahrzeugen entstehen erhebliche Belastungen. In den alten Bundesländern werden derzeit jährlich 2,3 Mio. Kfz stillgelegt, deren Rückstände bislang nicht vollständig dem Produktionsprozess wieder zugeführt, sondern zum Teil als Abfälle entsorgt werden müssen. Die vom Fahrzeugbetrieb ausgehenden Umweltschädigungen bestehen vor allem aus:

- Abgasemissionen,
- Lärmemissionen,
- Flächenverbrauch und
- Ressourcenverbrauch. (vgl. LOSKE/BLEISCHWITZ 1997, S. 90ff.)

Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass seit 1966 nahezu alle Emissionen, die vom Verkehr verursacht werden, zugenommen haben. Lediglich bei Schwefeldioxid, an dessen Emission der Verkehr allerdings nur wenig beteiligt ist, und bei Kohlendioxid ist ein Rückgang festzustellen. Die Reduktion der Kohlenmonoxidemissionen liegt an Verbesserungen im Bereich der Motortechnik und beim Treibstoff sowie an der Einführung des Katalysators. Bei allen anderen Schadstoffen ist eine zum Teil enorme Steigerung zu verzeichnen. Durch Verbesserungen an der Motortechnik und der Abgasreinigung ist zwar eine Abgasreduktion an den einzelnen Fahrzeugen zu erkennen, dies wird aber durch die ansteigende Anzahl an Pkw mehr als kompensiert.

Tabelle 9: Abgasemissionen des Verkehrs in Deutschland 1966 bis 1990

Abgasemissionen in 1.000 t						
Schadstoffe	1966	1970	1976	1980	1986	1990
Kohlenmonoxid	6.329	8.417	9.544	8.499	6.316	6.080
Stickstoffoxide	604	805	1.130	1.374	1.555	1.680
Schwefeldioxid	52	65	79	67	57	51
Organ. Verbindungen	718	948	1.156	1.237	1.240	1.230
Staub und Ruß	29	37	37	47	57	61
Kohlendioxid	52	68	88	105	115	133

(Quelle: FRANK/WALTER 1993, S. 305)

Tabelle 10: Vergleich der Schadstoffemissionen im Verkehrssektor

Anteil an den Gesamtemissionen im Jahr 1990 in %			
Schadstoffe	Straßenverkehr	Sonstiger Verkehr	Gesamt
Kohlenmonoxid	72,4	2,9	75,3
Stickoxide	62,2	9,1	71,3
Schwefeldioxid	5,1	2,6	7,7
Organ. Verbindungen	48,2	2,6	50,8
Staub und Ruß	21,5	5,5	27,0
Kohlendioxid	18,2	4,8	23,0

(Quelle: erweitert nach FRANK/WALTER 1993, S. 306)

Wie aus der obigen Tabelle ersichtlich wird, ist der Straßenverkehr innerhalb des Verkehrssektors eindeutig der Hauptverursacher der Umweltbelastungen. Der Sektor „sonstiger Verkehr“ setzt sich zusammen aus Schienen-, Wasser- und Luftverkehr.

Der Autoverkehr wird mit 77,6 Mrd. DM pro Jahr subventioniert. Der Automobillobby gelingt es jedoch immer noch, den Autofahrer als Nettozahler für die Volkswirtschaft darzustellen. Die Betrachtung dieser Subventionen zeigt jedoch eindeutig, wie erheblich die Belastung des Staatshaushalts durch den Autoverkehr geworden ist. Die Internalisierung dieser Kosten ist unumgänglich. Die Einführung einer ökologischen Steuerreform ist eine Möglichkeit, dies zu tun. Im jetzt beschlossenen Umfang ist der Name allerdings Etikettenschwindel, da die Steuern deutlich niedriger sind als die –vom Umweltbundesministerium sicherlich eher zurückhaltend geschätzten– Kosten. Eine Förderung ökologischer Belange findet hierdurch nicht statt. (vgl. MEHNE 2001, S. 107f.)

Die aus diesen Belastungen resultierenden, externen Kosten bezifferte das Umweltbundesamt für das Jahr 1993 wie folgt (Angaben in Mrd. DM):

Tabelle 11: Externe Kosten des Verkehrs 1993

Kostenart	Straße	Schiene	Gesamt
Kosten durch Luftbelastung	21,1	0,7	21,8
Kosten durch Boden- und Gewässerbelastung	5,2	1,1	6,3
Kosten durch Lärms	10,4	4,5	14,9
Trennwirkung und Flächenverbrauch	1,1	0,1	1,2
ÖPNV-Mehrkosten durch den Straßenverkehr	2,7		2,7
Streusalzschäden	0,9		0,9
Kosten aus Verkehrsunfällen	31,3	0,4	31,7
Kosten der Infrastruktur	60,6	2,5	71,1
Gesamtsumme	133,3	9,3	142,6
Zuschüsse für den ÖPNV			21,5
davon dem Straßenverkehr angelastet			- 2,7
Externe Kosten Insgesamt			161,4
Einnahmen aus Kfz- u. Mineralölsteuer	- 55,7		-55,7
Saldo	77,6		105,7

(Quelle: MEHNE 2001, S. 108)

5.4 Zukunftsfähiges Deutschland

Basierend auf dem Gedanken des „sustainable development“ stellt sich die Frage, wie groß der natürliche Handlungsspielraum für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Deutschlands ist. Dabei sollen die Lebenschancen für die Menschen in den Ländern des Südens verbessert und die Lebensgrundlagen für künftige Generationen erhalten werden. „*Wie groß ist das Ausmaß der notwendigen Veränderungen, die das derzeit über seine Verhältnisse lebende Deutschland wieder in seinen Handlungsrahmen einpassen?*“ (LOSKE/BLEISCHWITZ 1996, S. 53)

Die ökologische Zukunftsfähigkeit ist momentan weniger durch Rohstoffknappheit als vielmehr durch Schädigung von Ökosystemen aufgrund von menschlichen Stoffeinträgen gefährdet.

Durch den Anstieg der *Treibhausgaskonzentration* in der Atmosphäre kommt es zu einer globalen Erwärmung, der weitere Klimaveränderungen folgen. Setzt sich der gegenwärtige Emissionstrend weiter fort, so ist für die nächsten 100 Jahre eine globale Erwärmung von 2 bis 5 °C zu erwarten. Dadurch würde eine Verschiebung der Klima- und Vegetationszonen erfolgen. Zu erwarten wäre somit eine großflächige Destabilisierung und möglicherweise der Zusammenbruch vieler Ökosysteme. Des Weiteren ist damit zu rechnen, dass die Häufigkeit von Wetterextremen wie Dürren, Überschwemmungen oder Stürmen zunimmt und der Meeresspiegel in den nächsten 100 Jahren um etwa 70 cm ansteigt. Dauerhafte Überflutungen und häufige Überschwemmungen sind dann zu erwarten. Tropische und subtropische Trockengebiete sowie Wüsten würden sich vor allem in den Entwicklungsländern ausdehnen. Die Wasserversorgung wäre gefährdet, der Landwirtschaft drohten Ertragsverluste und Missernten. Mit Nahrungsmittelknappheit und Hungersnöten muss dann

gerechnet werden, es käme zu Flüchtlingsströmen und Verteilungskonflikten. Eine globale Erwärmung um $0,1^{\circ}\text{C}$ pro Jahrzehnt ist unter diesen Bedingungen gerade noch vertretbar. Die Veränderung und Verdrängung einiger Ökosysteme wird dabei in Kauf genommen, da nicht alle in der Lage sind, sich den veränderten Gegebenheiten anzupassen. Die Konzentration der Treibhausgase in der Atmosphäre muss begrenzt werden. Die meisten Treibhausgase bleiben über viele Jahrzehnte in der Atmosphäre und reichern sich dort an. Eine Stabilisierung kann also nur durch eine drastische Senkung der Treibhausgasemissionen erzielt werden. Die Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages leitete aus diesen Rahmenbedingungen ab, dass die Emissionen des Hauptverursachers Kohlendioxid (CO_2) bis zum Jahr 2050 global um 50 bis 60% verringert werden müssen. Durch das Prinzip für internationale Gerechtigkeit ist Deutschland dazu verpflichtet, die Emissionswerte noch mehr als andere Länder zu senken. In Deutschland werden pro Kopf und Jahr etwa 12 Tonnen CO_2 emittiert. Global werden jährlich pro Kopf durchschnittlich „lediglich“ 5 Tonnen freigesetzt. Deutschland müsste also seine CO_2 -Emissionen bis 2050 um mindestens 80% reduzieren. Als mittelfristiges Ziel wird eine Reduzierung von 35% bis zum Jahr 2010 festgehalten. (vgl. MEHNE 2001, S. 112)

In den 70er und 80er Jahren nahmen die *Waldschäden* extrem zu. Eine wesentliche Ursache ist der anhaltende Eintrag saurer Luftschadstoffe wie Schwefeldioxid, Stickstoffoxide und Ammoniak. Als direkte Folgen treten Schädigungen oberirdischen Pflanzenteile, Auswaschung von Nährstoffen aus dem Boden und die Versauerung der Böden auf. Die Eutrophierung führt zu einer Verschiebung der Konkurrenzverhältnisse zwischen den Arten und somit zur Verdrängung oder zum Aussterben von Arten. Die sauren Böden geben den überschüssigen Stickstoff als Nitrat ins Grundwasser und als stickstoffhaltige Gase in die Atmosphäre ab. In Europa ist nahezu flächendeckend eine Zunahme der Bodenversauerung nachgewiesen. „Auf mehr als 85% der deutschen Waldfläche ist die kritische Eintragsrate an Säurebildnern überschritten. Im Schwarzwald, Harz und dem norddeutschen Tiefland meist um das Sechsfache, in sensiblen Bereichen sogar um das Fünfzehn- bis Dreißigfache der ermittelten kritischen Konzentrationen. Auf der Hälfte der deutschen Waldfläche dürfte die Pufferkapazität der Böden erschöpft sein, so dass in Zukunft aufgrund der Versauerung und Nährstoffverarmung mit einer schnellen Zunahme der Waldschäden, mit wachsenden Problemen bei der Verjüngung und den Aufwuchs von Folgebeständen und mit einer Verdrängung von Waldökosystemen durch Steppen und Grasland zu rechnen ist.“ (LOSKE/BLEISCHWITZ 1996, S. 60)

Um eine Reduzierung von Versauerung und Eutrophierung zu erreichen, wurde 1979 das Genfer Luftreinhalteabkommen beschlossen. In der Folgezeit wurden Reduktionsvereinbarungen in verschiedenen Protokollen konkretisiert. Daraufhin sanken die SO_2 -Emissionen in Europa von 1980 bis 1993 um 30%. Im Frühjahr 1994 wurde eine verschärfte Fassung des sogenannten "Schwefel-

Protokolls" verfasst. Sie sieht eine Reduktion um weitere 60% bis zum Jahr 2000 vor. Die Bundesrepublik Deutschland ist der größte SO₂-Emittent Europas. Aus diesem Grund hat sich Deutschland in dem Protokoll dazu verpflichtet, seine SO₂-Emissionen bis zum Jahr 2000 um 83% auf 1,3 Mio. Tonnen und bis zum Jahr 2005 um 87% auf 0,9 Mio. Tonnen zu reduzieren. Was die Belastung durch Stickstoffoxide (NO_x) betrifft, so haben sich 25 europäische Länder dazu verpflichtet, die NO_x-Emissionen bis 1994 auf den Stand von 1987 zurückzuführen. 11 Länder, darunter auch Deutschland, haben sich darüber hinaus verpflichtet, ihre NO_x-Emissionen bis 1998 um 30% gegenüber 1988 zu verringern. (vgl. MEHNE 2001, S. 113f.)

In Bodennähe entstehen an Tagen mit intensiver Sonneneinstrahlung große Mengen an Ozon (O₃). Der Grund dafür sind steigende Emissionen der Vorläufersubstanzen Kohlenmonoxid (CO), Methan (CH₄), Stickstoffoxide (NO_x) und flüchtige Kohlenwasserstoffe. Durch die immer häufiger auftretenden hohen Ozonkonzentrationen in der unteren Troposphäre werden Pflanzen, Tiere und Menschen unmittelbar geschädigt. Beim Menschen wird durch das Ozon wegen seiner stark oxidaktiven Eigenschaften vor allem die Lungenfunktion beeinträchtigt. Außerdem gilt Ozon als krebsfördernd und allergieauslösend. Ozon trägt darüber hinaus zu den Waldschäden bei und ist vermutlich für 90% der Pflanzenschäden durch Luftschadstoffe verantwortlich. Die Emissionen von Stickstoffoxid und Kohlenwasserstoff müssen um 70-80% reduziert werden, damit die bodennahe Ozonbelastung auf ein vertretbares Niveau zurückgeht. Die Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ fordert die Reduzierung der NO_x-Emissionen um etwa 60% in den nächsten 10 bis 20 Jahren und langfristig um 80%, die Kohlenwasserstoff-Emissionen müssen bis 2005 um 80% gegenüber 1987 gesenkt werden. (vgl. LOSKE/BLEISCHWITZ 1996, S. 62f.)

„Schneller“, „weiter“ und „mehr“ können als die herausragenden Leitmotive des fossil-getriebenen Fortschritts gelten. Wie viele Generationen berauschten sich nicht an immer neuen Triumphen der Geschwindigkeit, wie viele Zeitgenossen begeisterten sich nicht über das stete Heranrücken ferner Orte! [...] Größtmögliches Fortkommen in kürzestmöglicher Zeit, das ist die Utopie, welche im Transportzeitalter die Massen bewegt.“ (LOSKE/BLEISCHWITZ 1996, S. 153)

5.5 Vorbildfunktion Deutschlands für Entwicklungsländer

Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und letztlich auf die Volkswirtschaft können nicht hoch genug eingeschätzt werden. Durch die Vollendung des gemeinsamen europäischen Marktes wird die Verkehrsdichte noch mehr ansteigen. Die heutige verkehrliche Situation in Städten und regionalen Ballungsräumen wird häufig mit dem Schlagwort „Verkehrsinfarkt“ beschrieben. Es müssen Lösungswege gefunden werden, die den zukünftigen Anforderungen nach qualitativen und quantitativen Verbesserungen der Lebensbedingungen in den betroffenen Regionen gerecht werden. Die mit dem Individualverkehr gewonnene, höhere Mobilität gilt in den Augen der Bevölkerung als wichtiges Gut, das niemand missen möchte. Allerdings bringt dieses Phänomen viele negative

Aspekte mit sich. Ein Umdenken erscheint dringendst erforderlich, wenn es darum geht, das globale Verkehrschaos zu verhindern.

Viele Bewohner von Entwicklungsländern sehen in der momentanen Verkehrsinfrastruktur, wie sie in den Industriestaaten vorherrscht, das Entwicklungsideal für das eigene Land. Würden jedoch alle Länder das Niveau des bundesdeutschen Verkehrs erreichen, bedeutete dies unseren sofortigen Tod. Der ehemalige brasilianische Umweltstaatssekretär José Lutzenberger hat am 12. Mai 1995 in Bonn mittels einer einfachen Extrapolation den Sachverhalt vorgerechnet: *„Wir haben heute auf der Welt 500 Millionen Privatwagen. Wir sind 5,3, vielleicht schon 5,4 Milliarden Menschen. In Ländern wie der Bundesrepublik kommt ein Auto auf etwas weniger als zwei Einwohner. Wenn wir dieses Ziel weltweit schon erreicht hätten – das ist doch der Zweck der ganzen Entwicklungspolitik -, dann hätten wir auf dem Planeten nicht 500 Millionen Autos, sondern zirka 3 Milliarden. Und dann wären wir in wenigen Tagen alle tot.“* Obwohl die Erreichung dieser Hiobsbotschaft einen sehr langwierigen Prozess voraussetzt, zeigt diese Aussage, wie sehr das Handeln der Industriestaaten als Leitbild für Entwicklungsländer dient. Doch nur weil man den Entwicklungsländern als Leitbild dient, muss man noch lange kein Vorbild sein. Mit der jetzigen Politik der Favorisierung des motorisierten Individualverkehrs leistet Deutschland nicht nur einen weit überproportionalen direkten Eintrag von Schadstoffen in die Atmosphäre, sondern induziert bei den Entwicklungsländern eine Entwicklung, die unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit auf keinen Fall wünschenswert sein kann. Im Gegenteil: Es sollte versucht werden, der Vorbildfunktion durch eine rasche Umsetzung möglicher, oben beschriebener Wendeszenarien gerecht zu werden.

Doch wie steht es um die Vorbildfunktion Deutschlands für Entwicklungsländer wirklich? Zum einen gibt es die negative Vorbildfunktion durch die lange Jahre hindurch stark autoorientierte Verkehrsplanung und die daraus resultierende Massenmotorisierung. Wem kann man den Wunsch nach einer ähnlichen Mobilität verleiden? Zum anderen hat der verkehrspolitische Wandel der letzten Jahre verschiedene Lösungsansätze im Bereich des öffentlichen Verkehrs und nicht motorisierten Verkehrs hervorgebracht. Diese positiven Ansätze müssen viel stärker kommuniziert und gelebt werden, um einen Wertewandel im In- und Ausland hervorzurufen.

6. DIE SITUATION DES VERKEHRSSSEKTORS IN OSTAFRIKA

Der regionale Focus dieser Untersuchung ist der Großraum Ostafrika. In diesem Zusammenhang wird der Verkehrssektor Ostafrikas am Beispiel von Kenia dargestellt und bei Abweichungen durch länderspezifische Daten aus Uganda und Tansania ergänzt. In diesem Kapitel wird ausführlich auf den aktuellen Status Quo des Verkehrssektors in Ostafrika eingegangen. Das Kapitel unterteilt sich in vier Unterkapitel:

- Charakterisierung der Verkehrserschließung Ostafrikas (6.1): In diesem Abschnitt werden die politische Entwicklung, die Verkehrserschließung und die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen Ostafrikas beschrieben.
- Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten (6.2): Hier wird präzise erläutert, welche Bedeutung die einzelnen Verkehrsmittel, -träger bzw. -arten in Ostafrika einnehmen.
- Folgen der gegenwärtigen Verkehrssituation und -politik (6.3): Anhand dieses Kapitels sollen die Folgen der Motorisierung und die sich daraus ergebende Entwicklungsprobleme dargestellt werden.
- Einordnung in das Gefüge der Arbeit (6.4): Hier wird die Quintessenz der Ergebnisse zusammengetragen in das Gefüge der Forschungsfragen integriert.

6.1 Charakterisierung der Verkehrserschließung Ostafrikas

6.1.1 Einleitung

Eine gute infrastrukturelle Erschließung ist für die Entwicklung eines Landes und dessen wirtschaftlichen Aufschwung von grundlegender Wichtigkeit. Dabei ermöglicht ein gut ausgebautes Verkehrssystem die im Land bestehenden räumlichen Divergenzen zu überwinden. (vgl. RASSO/RUPPERT 1981, S. 7) Sowohl in der kolonialhistorischen als auch in der gegenwärtigen Entwicklung hat der Ausbau des Verkehrswegenetzes in Afrika eine besondere Bedeutung.

Die Charakterisierung Ostafrikas erfolgt unter Berücksichtigung von den drei Hauptfaktoren:

- politische Entwicklung;
- Verkehrserschließung und
- verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Die drei ostafrikanischen Länder Kenia, Uganda und Tansania werden hierbei gemeinsam behandelt.

6.1.2 Die politische Entwicklung Ostafrikas

6.1.2.1 Die vorkoloniale Zeit

Die ersten, nachweisbaren, nicht-afrikanischen Siedlungen an der Küste Ostafrikas gehen auf das 9. und 10. Jahrhundert zurück. Unter Ausnutzung der Monsunwinde erreichten Araber, Perser und

In der Küste Ostafrikas. Schon gegen Ende des 15. Jahrhunderts stieg der Ort Mombasa zum dominierenden Handelsplatz auf. Mit Vasco da Gama, der 1498 auf der Suche eines Seeweges nach Indien mit seiner Flotte in Malindi an Land ging, wurde eine neue Epoche eingeleitet. In Folge kriegerischer Auseinandersetzungen fielen die Küstenstädte für fast 200 Jahre unter die Herrschaft der Portugiesen. Die Handelsbeziehungen der Portugiesen beschränkten sich auf die Küste. Beziehungen in das Landesinnere bestanden kaum. Ein erneutes Vordringen der Araber setzte 1729 der portugiesischen Herrschaft ein Ende. Die Omani-Araber waren die ersten Fremden, die in das Innere des Kontinents vorstießen. Ihre Karawanenzüge, die vornehmlich dem Sklavenhandel und Erwerb von Sklaven für die Arbeit auf den Plantagen an der Küste dienten, führten sie über das heutige Uganda (1854) bis nach Zentralafrika.

Im vorkolonialen Buganda (heute Uganda) existierte, im Gegensatz zu Kenia und Tansania, schon ein für diese Zeit hervorragend ausgebautes System einfacher Straßen, das, entsprechend dem zentralistischen Aufbau des traditionellen Staates, auf den politischen Mittelpunkt des Königreiches ausgerichtet war. Jeder Häuptling war verpflichtet, von seinem Herrschaftsgebiet eine direkte Straße zum Wohnsitz des Königs zu unterhalten. Somit war die Erreichbarkeit fast aller Landesteile gewährleistet. Lediglich der Norden Ugandas war nicht erschlossen.

Sansibars Märkte standen für Sklaven und Gewürznelken durch die Häfen Sadani und Bagamoyo mit dem Festland in regem Austausch. Bagamoyo entwickelte sich in dieser Zeit zur Hauptstadt des Festlandes Tanganyika und zum wichtigsten Hafen. Erst 1867 rief der Sultan von Sansibar Dar-es-Salaam als neuen Hafen aus, in der Absicht hier eine neue Hauptstadt zu errichten. (vgl. MEHNE 2001, S. 59ff.)

6.1.2.2 Die Kolonialzeit

Die Berliner Konferenz von 1885 definierte, dass die Inbesitznahme eines außereuropäischen Territoriums durch die Kolonialmächte dann gegeben war, wenn dieses wirksam besetzt worden war. Ein wirksames Mittel war die Errichtung einer Eisenbahnlinie ins Landesinnere. Diese sollte Verwirklichung finden, nachdem sich **Großbritannien** im Helgoland-Sansibar-Vertrag 1890 die Herrschaft über Sansibar, Kenia und Uganda sicherte. **Deutschland** erhielt im Gegenzug das ehemals britische Helgoland und Tanganjika. Die damals festgelegten Grenzen bestehen weitestgehend heute noch.

Das Interesse der *britischen Herrschaft* in Ostafrika richtete sich von Anfang an auf die Region des heutigen Uganda. Ziel der britischen Expansion war das am Nordufer des Victoriasees gelegene, autochthone Königreich Buganda. Das dicht besiedelte, fruchtbare Gebiet war verhältnismäßig weit entwickelt und aufgrund seiner Lage am Ausfluss des Nils aus dem Victoriasee von ausgesprochen strategischer Bedeutung zur Kontrolle des Nilwassers. Man wollte seinen Handel durch die

Gewinnung und Veräußerung der dortigen Rohstoffe ausweiten und politische Präsenz zeigen. Im Jahre 1887 siedelte sich die von der Londoner Regierung bevollmächtigte „Imperial British East African Company“ an der Küste an. Der Sitz der Kolonialverwaltung wurde 1907 vom tropisch-heißen Küstenort Mombasa in das zentral gelegene und klimatisch angenehmere Nairobi verlegt, das 1908 die offizielle Hauptstadt Kenias wurde. Das „East African Protectorate“ wurde 1920 zur offiziellen britischen Kronkolonie. (vgl. MEHNE 2001, S. 60)

Als die Briten begannen, Ostafrika wirtschaftlich zu erschließen, existierte nur in Uganda eine gewisse Verkehrsinfrastruktur. Die Briten fanden somit in ihrem Kolonialgebiet unterschiedliche Verkehrsbedingungen vor. Im südlichen Buganda am Victoriasee konnte sie auf das strahlenförmige, von der Hauptstadt ausgehende Verkehrsnetz zurückgreifen, während in den nördlicheren Gebieten keine nennenswerte Infrastruktur vorlag.

Der *deutsche Einfluss* in Tansania begann 1884 durch Verträge mit verschiedenen Stammesoberhäuptern. (vgl. HOFMEIER 1973, S. 56) Da es der Kolonie an schiffbaren Wasserwegen fehlte, mussten die Deutschen zunächst auf das Trägersystem zurückgreifen. (vgl. GRAUDENZ/SCHINDLER 1988, S. 154) Die wirtschaftliche Nutzung des Hinterlandes durch die Kolonialmacht konnte nur durch die Ausstattung mit modernen Verkehrsmitteln, wie der Eisenbahn, erreicht werden. (vgl. BECKER 1978, S. 17) Die Umsetzung dieser Erkenntnis verlief jedoch zögerlich, da dem Verkehrswesen nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wurde, so dass der Karawanenverkehr bis 1893 konkurrenzlos andauerte. (vgl. GRAUDENZ/SCHINDLER 1988, S. 154) Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs übernahm *Großbritannien* 1918 die Kolonie Deutsch-Ostafrika, die sie unter dem Namen Tanganyika bis 1961 als Mandat des Völkerbundes verwaltete. Da es demnach keine eigene Kolonie darstellte, wurden auch keine Investitionen vorgenommen. Die reine Ausbeutung stand im Vordergrund. Daher wurde das Verkehrssystem in dieser Zeit nicht nennenswert weiterentwickelt. Auch Uganda und Kenia fanden in dieser Zeit kaum Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur statt. Zu sehr war man mit den eigenen Problemen in Europa beschäftigt.

6.1.2.3 Von der Unabhängigkeit bis heute

In **Kenia** führte die Landnahme durch die Weißen und das Zurückdrängen der Afrikaner in Reservate zu Spannungen, die sich in der Mau-Mau-Rebellion entluden. Von 1952 bis 1959 wurde in Kenia der Ausnahmezustand verhängt. Die Gründung eines afrikanischen Staates wurde 1960 in die Wege geleitet und 1963 mit der Unabhängigkeit Kenias besiegelt. Politischer Führer wurde Jomo Kenyatta. Kenia behielt nach der Unabhängigkeit seine Kolonialdiktatur aus britischer Tradition bei und entwickelte sich durch den Einparteienstaat zu einer Art autokratischem Regime. Durch seine marktwirtschaftliche Politik wurde Kenia zu einem der vielversprechendsten Staaten Afrikas und galt als Vorbild für angrenzende Staaten. Als eines der wichtigsten Länder westlicher Entwicklungshilfe

konnte es sich infrastrukturell gut entwickeln und erreichte auch ein beachtliches Industrialisierungsniveau. Als 1971 Idi Amin in Uganda politischer Führer wurde, veränderte sich die Situation schlagartig. Die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Uganda und Tansania führte zur Auflösung politischer und verkehrswirtschaftlicher Zusammenschlüsse. Der dadurch eintretende Zusammenbruch der Ostafrikanischen Gemeinschaft im Jahre 1977 führte zur Gründung nationaler Eisenbahn- und Fluggesellschaften.

Kenia ist in sieben "Provinces" und ein "Area" (Nairobi) unterteilt. 1963 wurden mit dem "Local Government Act" lokale Verwaltungen konstitutionalisiert. Mittlerweile existieren davon 210. Die Spanne reicht dabei vom "Nairobi City Council" über "town councils" bis zu "county councils". Sie werden vom "Ministry of Local Government" kontrolliert. (vgl. NIEBOER 2001, S. 26) Viele der lokalen Verwaltungen haben eine derart schlechte finanzielle Ausstattung, dass sie nur inadäquat handeln können. Ursache hierfür sind ein nur unzureichender Mittelzufluss von Seiten der Regierung und die allgegenwärtige Korruption. Eigene, kommunale Steuerquellen reichen bei weitem nicht aus.

Uganda wurde 1962 in die Unabhängigkeit entlassen. Wie in vielen anderen afrikanischen Ländern wurden auch in Uganda durch die europäische Grenzziehung in der Kolonialzeit viele verschiedene ethnische Gruppen in einem Land zusammengefasst. Daraus resultierten im unabhängigen Uganda jahrelange kriegerische Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft im Land. Durch die Diktatur Idi Amins ab 1971 versank das Land in Krieg und Anarchie. Nach fünfzehn Jahren Bürgerkrieg kam im Jahre 1986 die "Nationale Widerstandsbewegung Ugandas" an die Macht. Der Friedensprozess wurde in Gang gesetzt und bildete die Basis für einen Aufschwung, der bis heute anhält. Fester Bestandteil des politischen Systems sind die "Local Committees", die in den Dorf- und Stadtbezirken verantwortlich sind für lokale Belange. (vgl. MEHNE 2001, S. 69)

Tanganyika wurde 1961 in die Unabhängigkeit entlassen. 1964 erfolgte der Zusammenschluss mit Sansibar unter Beibehaltung eigener Legislativ und Exekutivorgane zur Republik **Tansania**. Das Land war mit einer Verkehrsinfrastruktur ausgestattet, welche, bedingt durch die Kolonialzeit, nicht auf nationale Einheit, sondern auf wirtschaftliche Ausbeutung von außen ausgerichtet war. Die bereits entstandenen Querverbindungen dienten letztendlich dem Export. (vgl. ENGELHARD 1994, S. 224) Die meisten und wichtigsten Verkehrslinien waren auf die damalige Hauptstadt Dar-es-Salaam ausgerichtet. Da dieser Ort ziemlich peripher liegt, wurde eine Staatsidentitätsfindung erschwert. Bemüht um eine gleichmäßigere räumliche Verteilung und Entwicklung wurde 1973 die Hauptstadtfunktion von Dar-es-Salaam nach Dodoma verlegt. Wirtschaftliches Zentrum des Landes ist jedoch nach wie vor Dar-es-Salaam. Die Form des afrikanischen Sozialismus, der in Tansania politisch und wirtschaftlich zunächst betrieben wurde, verfolgte eher den Ausbau regionaler ländlicher Wachstumszentren als die weitere wirtschaftliche Entwicklung der bereits bestehenden

Zentren. Dies verschaffte einem größeren Bevölkerungsanteil Zugang zu infrastrukturell erschlossenen Gebieten. (vgl. HOYLE 1978, S. 49f.)

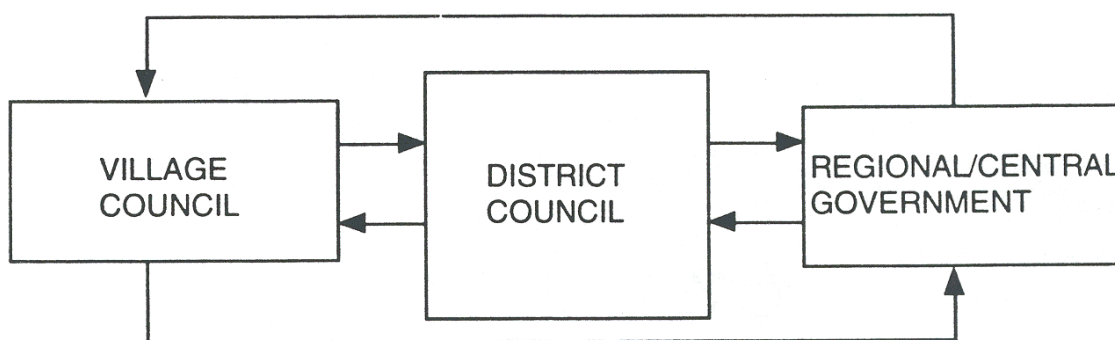
Die Verwaltungsgliederung Tansanias umfasst insgesamt 25 Regionen und 113 Distrikte. Tansania symbolisierte ein Beispiel für afrikanischen Sozialismus. Trotz Abkopplung vom Weltmarkt konnte die Grundlage für eine beachtliche eigenständige Entwicklung gelegt werden. Allerdings versagte das System, die Verschuldung stieg und der Staatsapparat verschlang immense Summen. Wegen fehlender finanzieller Mittel brach die Infrastruktur zusammen. (vgl. MEHNE 2001, S. 77) Nach dem Rücktritt von Nyerere 1985 war der Weg frei für einen Mehrparteienstaat sowie umfangreiche Entwicklungshilfe von Seiten westlicher Industrieländer, die den Staat nachhaltig vom Sozialismus befreien wollten.

Der **institutionelle Rahmen** ist in allen drei Staaten Ostafrikas ähnlich aufgebaut und strukturiert. Die Raum- und Verwaltungsorganisation wurde aus der britischen Kolonialzeit fortgeführt. Die Hierarchien sind folgende (Top Down):

- (1) Central Government (Ministerien, Staatsbetriebe, ...)
- (2) Regional Government (Regional Engineers, ...)
- (3) District Council (District Engineers, ...)
- (4) Village Council

Anzumerken ist hier allerdings, dass Kenia zwar über Regionen verfügt, diese aber keine eigene Verwaltung haben. Ein Dialog zwischen den einzelnen Ebenen findet in der Realität in keinem der drei Staaten wirklich statt.

Abbildung 9: Administrative Beziehungen auf den verschiedenen Planungsebenen



(Quelle: MOSES 1999, S. 13)

Da die **Ostafrikanischen Gemeinschaft** eine große wirtschaftliche und politische Bedeutung für die Region Ostafrika hat, wird deren Entwicklung hier nochmals konkret zusammengefasst. Die Staaten Kenia, Uganda und Tansania standen rund vierzig Jahre gemeinsam unter der Herrschaft der Briten. Daraus resultierte schon 1922 ein gemeinsamer, ostafrikanischer Markt mit einer Währungs-, Zoll-, Post- und Verkehrsunion. Die Eisenbahnen und Häfen der drei Länder wurden 1948 unter der „East

African Railways and Harbours Administration“ und 1961 in der neu gebildeten „East African Common Services Organization“ vereinigt. (vgl. HEINZE 1967, S. 134) Die „East African Community“ (EAC) von 1967 garantierte den zollfreien Warenverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten, die eine gemeinsame Verkehrspolitik betrieben. Das höchste Organ der EAC war die East African Authority, die sich aus den drei Ministerpräsidenten der Mitgliedsstaaten zusammensetzte. (vgl. KUNATH 1996) Der Zusammenbruch der EAC im Jahre 1977 hatte einen überaus gravierenden Einfluss auf das Verkehrswesen in Ostafrika. Mit dem Zerfall nämlich der Wirtschaftsgemeinschaft zerbrach die gesamte, überregionale Verkehrsstruktur. Die Grenzen wurden verstärkt, so dass die Handelsbeziehungen und Verkehrsströme zwangsläufig versiegten. Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeit Ugandas und Kenias bestanden zwischen diesen Staaten allerdings weiterhin noch enge Beziehungen. Uganda war von Kenia wegen des Transitweges zur Küste abhängig, während Kenia auf die Stromlieferungen aus Uganda angewiesen war. In den darauffolgenden Jahren zeichnete sich eine Umorientierung zu anderen Nachbarländern ab. Tansania öffnete sich Burundi und Ruanda. Kenia suchte dagegen verstärkt wirtschaftliche Kontakte zur arabischen Welt. Weiterhin führte der Zusammenbruch der Ostafrikanischen Gemeinschaft in den einzelnen Ländern zur Gründung nationaler Eisenbahn-, Flug- und Hafengesellschaften. Die Verkehrssysteme wurden nationalen Organisationen unterstellt. (vgl. RASSO/RUPPERT 1981, S. 38) Im November 1993 unterzeichneten die drei Länder ein ökonomisches Kooperationsabkommen, das unter anderem den freien Austausch von Personen, Gütern, Dienstleistungen und Kapital vorsah. Seit März 1996 gibt es ein neues Wirtschaftsbündnis zwischen den drei Staaten. Dieses ist als Gegengewicht zu Südafrika, das seit Ende der Apartheitspolitik einen enormen Exportanstieg verzeichnete, zu verstehen. (vgl. KUNATH 1996, S. 34) Eine internationale Zusammenarbeit der drei ostafrikanischen Länder bezüglich ihrer infrastrukturellen und damit auch ihrer wirtschaftlichen Entwicklung kann als Chance für die Zukunft gewertet werden. Finanzierungsgemeinschaften von Infrastruktureinrichtungen sowie von Betriebsgesellschaften können die Effizienz und Qualität der Systeme erhöhen und die Instandhaltung besser gewährleisten. (vgl. Interview KIMUYU 2001) Durch die Wiederbelebung der Ostafrikanischen Gemeinschaft zwischen Kenia, Uganda und Tansania steht Ostafrika vor einer positiveren Zukunft. Die Demokratisierungsprozesse verstärken sich, das Bevölkerungswachstum konnte zumindest in Kenia reduziert werden. Allerdings behindert Korruption den Fortschritt und die Implementierung von neuen Strategien noch immer.

6.1.3 Die Verkehrserschließung Ostafrikas

Das Grundgerüst des Verkehrsnetzes in Ostafrika wurde zur Kolonialzeit durch die Briten in Kenia und Uganda sowie durch die Deutschen in Tansania gelegt. Die heutigen ostafrikanischen Regierungen müssen versuchen, die durch die koloniale Verkehrserschließung hervorgerufenen Disparitäten und Polarisierungseffekte zu beseitigen. Zum Verständnis der heutigen Situation der

Verkehrsinfrastruktur in Ostafrika ist es somit förderlich, die historische Verkehrserschließung durch die Kolonialherren zu analysieren.

6.1.3.1 Die Entwicklung des Schienennetzes

Die eigentliche Erschließung der Kolonien begann durch den Bau von Eisenbahnlinien, die meist Rohstoffquellen erschlossen.

Nachdem 1894 das Buganda Reich (heutiges Uganda) zum **britischen Protektorat** erklärt wurde, begann man im Jahre 1896 sowohl aus wirtschaftlichen, als auch aus strategischen und politischen Gründen, mit dem Bau der "*Uganda-Bahn*". Der Bau dieser Schmalspurbahn wurde in Mombasa begonnen und erreichte 1899 Nairobi, wo eine Bahnstation mit ausgedehnten Gleisanlagen, Reparaturwerkstätten und Unterkünften entstanden ist. Da die Ufer des Victoriasees 850 km von der Küste entfernt lagen, war der Bau nur unter Einsatz außerordentlich hoher finanzieller Mittel möglich. Die Bahn erreichte Port Florence (Kisumu), den Ausgangspunkt für den Schiffsverkehr mit Buganda, im Jahre 1901. Die auf dem Landweg kaum zugänglichen Uferlandschaften des Victoriasees konnten auf dem Seeweg schnell erschlossen und an die Bahnlinie angeschlossen werden. Kisumu (früher Port Florence) zog den Export- und Importhandel des gesamten Victoriaseebeckens an sich. Uganda wurde über einen regelmäßigen Dampferdienst mit den einzelnen Häfen des Victoriasees angebunden. Die Fertigstellung der "*Uganda-Bahn*" führte zur „totalen Umwälzung der verkehrs-wirtschaftsräumlichen Strukturen.“ (VORLAUFER 1990, S. 15) Bis dahin waren die Aktivitäten weitgehend auf die Küste beschränkt gewesen. Der Verlauf des Schienenstranges wurde zum bestimmenden Faktor für den Gang der europäischen Landnahme und Besiedlung Kenias. Die Bahn stellte den Anschluss der Kolonie und eines weiten Hinterlandes zum Weltverkehr her. (VORLAUFER 1990, S.81) Gunstgebiete, in denen "Cash-Crops" angebaut werden konnten, sollten für weiße Siedler erschlossen werden. Von Anfang an richtete sich das Interesse der britischen Kolonialregierung auf das fruchtbare und dichtbesiedelte Buganda, um dessen wirtschaftliche Ausbeutung voranzutreiben.

Die erste Einwanderungswelle von Siedlern nach Ostafrika erfolgte 1903. Auf der Suche nach billigerem Land drangen die Siedler schließlich auch in die bahnferneren Gebiete vor. Die Forderung der Siedler nach Bahnanschluss veranlasste den Bau einer ganzen Reihe von Zweiglinien in **Kenia**. (vgl. WEIGT 1955, S. 57) Das Grundgerüst des Eisenbahnnetzes in Kenia wurde zu Kolonialzeiten gelegt. Es erschließt die südlichen und westlichen Landesteile. Der Ausbau betraf 1913 die Strecke von Nairobi nach Fort Hall im Norden, die 1930 bis Nanyuki verlängert wurde. 1926 wurde die Strecke von Eldoret nach Kitale sowie von der Verkehrsachse Nakuru - Eldoret nach Solai und 1929 von Gigil auf der Hauptstrecke nach Thomson Falls (heute Nyahururu) gebaut. Eine weitere Bahnlinie wurde 1916 von Voi nach Taveta an der Grenze zu Tanganjika und bis nach Moshi und

Arusha verlegt. Zum Abtransport des in den Magadi Salzpflanzen gewonnenen Sodacarbonats wurde 1915 eine Stichbahn von Konza nach Magadi angelegt. Eine wichtige Zweiglinie wurde 1925 von Nakuru nach Eldoret fertiggestellt, welche 1931 Kampala in Uganda erreichte. Schließlich wurde 1951 eine Verlängerung der *"Uganda-Bahn"* in der Richtung auf die Kupferlager bei Kilembe fertiggestellt. (vgl. WEIGT 1955, S. 118) Einige kleine Strecken zu Rohstofflagerstätten wurden stillgelegt, andere, meist private Bahnstrecken wurden neu gebaut. Die Hauptstrecken der 1977 gegründeten *"Kenya Railways Corporation"* (KRC) verbinden Mombasa - Nairobi - Nakuru - Malaba an der ugandischen Grenze (1.074 km) sowie Nakuru mit Kisumu am Lake Victoria (210 km) und Nairobi über Thika mit Nanyuki am Mount Kenya und Voi an der Strecke Mombasa-Nairobi mit Arusha in Tansania.

Im Jahre 1962 umfasste das Eisenbahnnetz Kenias eine Länge von 2.069 km. (vgl. HEINZE 1967, S. 131) Das gesamte Schienenstreckennetz wurde bis 1988 auf 2.733 km erweitert, von denen 1.918 km von der staatlichen KRC betrieben werden und 815 km auf private Strecken entfallen. Der Schienenverkehr ist eingleisig und ermöglicht so nur ein begrenztes Förderaufkommen. (vgl. OGONDA 1992, S. 95)

Foto 1: Bahnhof von Nairobi



(Quelle: Christoph Mehne)

Die erste Bahnlinie in **Uganda** selbst, die *"Busoga-Bahn"*, wurde 1912 vollendet. Sie führte von Jinja am Victoriasee nach Norden bis Namasagali am Victoria-Nil. Durch die Verbindung des Victoriasees mit dem Kyogasee trug sie zur Erschließung der Baumwollanbauggebiete von Lango und Teso bei. Für den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes in Uganda war vor allem die erfolgreiche, wirtschaftliche Entwicklung des Landes nach dem Ersten Weltkrieg entscheidend. Da der Transport zum Exporthafen Mombasa über den Victoriasee und von dort per Bahn zur Küste zu teuer und langwierig war, wurde 1931 eine Abzweigung von der kenianischen Bahnlinie Eldoret - Kitale bis Kampala fertiggestellt. Sie stellt eine direkte Verbindung von Ugandas Hauptstadt Kampala mit Mombasa am Indischen Ozean her, was für die Kolonialherren Ugandas einen besonderen Fortschritt

darstellte. Diese Strecke wurde nach dem Zweiten Weltkrieg bis nach Kasese/Kilembe verlängert, um eine Verbindung mit den Kupferminen von Kilembe herzustellen. (vgl. HECKLAU 1989, S. 512)

Anfang der sechziger Jahre wurde das Eisenbahnnetz nach Norden ausgeweitet. Der Bau der Strecke von Tororo nach Gulu wurde 1963 fertiggestellt und später bis Arua an der Grenze zu Zaire verlängert. Während der Zeit des Bestehens der "East African Community" war Uganda in der Lage, die Investitions- und Tarifpolitik der benachbarten Küstenstaaten mitzugestalten, was die Wirtschaftspolitik und Entwicklungsplanung des Landes auf eine gesicherte Grundlage stellte. Hinzu kamen auch wirtschaftliche und organisatorische Vorteile, die sich aus einer gemeinsamen zwischenstaatlichen Verwaltung des Eisenbahnsystems ergaben. (vgl. MEHNE 2001, S. 69)

Nach der Auflösung der "East African Community" und somit auch der "East African Railway Corporation" (EARC) im Jahre 1977 kam es zu einem folgenschweren Einbruch im Bahnverkehr, da die Versorgung mit rollendem Material und Reparaturdiensten aus dem Zentraldepot der EARC in Nairobi entfiel. Der Gütertransport wurde deshalb in zunehmendem Maße auf die Straße verlagert.

In den achtziger Jahren konnte eine zeitweilige Belebung des Bahnbetriebs durch den Konjunkturanstieg und eine effiziente Verkehrspolitik verzeichnet werden. Mit internationaler Hilfe wurde eine Anzahl von Projekten (Instandsetzung, Rollmaterial) in Gang gesetzt. Die Bahn konnte jedoch ihre frühere Bedeutung wiedererlangen. Einige Nebenstrecken, z.B. nach Mbale, wurden stillgelegt. Um den hohen Abhängigkeitsgrad von Kenia zu verringern, wurde in den achtziger Jahren die Route zur Küste über den Victoriasee und anschließend ab Mwanka per Eisenbahn durch Tansania nach Dar-es-Salaam ausgebaut. Diese Route ist jedoch weitaus kostspieliger als diejenige nach Mombasa. (vgl. MEHNE 2001, S. 69f.)

Foto 2: Stillgelegte Bahnstrecke nach Mbale in Uganda



(Quelle: Christoph Mehne)

Der Eisenbahnverkehr in Uganda hat heute primär überregionale Bedeutung, da die wirtschaftliche Existenz von der Eisenbahn- und Straßenverbindung nach Mombasa abhängt. Fast die gesamten Im- und Exporte des Landes nehmen den Weg über den Hafen von Mombasa. Die Verbindung von Kampala zum ländlichen Raum wird durch Straßentransport gewährleistet. Aufgrund der ungünstigen geographischen Verhältnisse und der nicht ausreichenden technischen Beschaffenheit und Ausrüstung der Bahn wird ein reibungsloser Güterverkehr zwischen der Küste und Uganda immer wieder gefährdet. (vgl. MEHNE 2001, S. 69)

Als Vorbild für den Eisenbahnbau in **Deutsch-Ostafrika** diente die 1901 in Britisch-Ostafrika (Kenia) fertiggestellte Uganda-Bahn, die auch Muansa am Victoriasee in Deutsch-Ostafrika einen beachtlichen wirtschaftlichen Aufschwung brachte. Der internationale Rohstoffhandel erfolgte jedoch über Mombasa in Kenia, wodurch der Karawanenverkehr zur Küste Deutsch-Ostafrikas immer unbedeutender wurde. Daraufhin veranlasste die deutsche Kolonialmacht aus politischen Gründen und zur wirtschaftlichen Erschließung ihres Territoriums den Bau eigener Bahnlinien. (vgl. HECKLAU 1989, S. 412)

Die erste Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika war die "*Usambara-Bahn*", die im Norden Tansanias durch die Usambara-Berge verläuft. Sie wurde vor allem durch die Deutsch-Ostafrika-Gesellschaft (DOAG) vorangetrieben, die dort ihre Ländereien besaß. Aufgrund mangelhafter Finanzierung und geringer Eignung des neu erschlossenen Gebietes als Plantagenland verlief der Bau jedoch schleppend. Der Ausgangspunkt der Bahnstrecke war die Hafenstadt Tanga. Nach über elf Jahren Bauzeit wurde 1905 die 129 km lange Strecke über Korogwe (1902) bis Mombo fertiggestellt. Vor allem wegen zu hoher Frachtkosten, infolge der Streckenmerkmale, war die Nordbahn jedoch nicht konkurrenzfähig zur Uganda-Bahn. Der weitere Ausbau auf 352 km Gesamtstrecke erfolgte 1909 über Buiko bis nach Moshi, das 1912 erreicht wurde. (vgl. GRAUDENZ/SCHINDLER 1988, S. 156)

Die "*Usambara-Bahn*" wurde nach dem Ersten Weltkrieg, den deutschen Plänen folgend, von den Briten bis Arusha ausgebaut, wodurch die Kaffee- und Sisalanbaugebiete am Mount Meru an das moderne Verkehrsnetz angeschlossen wurden. (vgl. BECKER 1978, S. 23) Private Zweigbahnen, wie die Sigi-Bahn (1910) von Muheza nach Amanid, führten zu einer noch besseren Erschließung der Gebiete Usambara, Pare, Kilimanjaro und Meru“. (vgl. BECKER 1978, S. 25). Diese Zweigbahnen wurden mittlerweile stillgelegt.

Die "*Tanganyika-Bahn*", auch Zentralbahn genannt, wurde 1905 vor allem zur Förderung der Wirtschaft der weißen Siedler begonnen. Der Bau wurde relativ schnell vorangetrieben, da der Tanganyikasee vor der belgischen "*Lukuga-Bahn*" im Kongo erreicht werden sollte. Die 1.260 km lange Strecke verläuft von Dar-es-Salaam über Morogoro (1907) und Tabora bis Kigoma/Udjidji (1912) am Tanganyikasee. Unter ihrem Einfluss wurde die verkehrspolitische Anbindung des Nordwestens der deutschen Kolonie an das Verkehrssystem der Uganda-Bahn endgültig beendet. Die

Erschließung des Hinterlandes durch die Bahn hatte auch Einfluss auf die Verteilung der Bevölkerung, die sich mehr und mehr in ihrer Nähe konzentrierte. Durch die neue Transportmöglichkeit wurden neben dem Baumwoll- und Reisanbau auch die Viehzucht sowie der Abbau von Glimmer und die Salzproduktion in ihrem Einzugsbereich ausgebaut und die Produkte zu den Häfen im Osten transportiert. Für den Karawanenverkehr bedeutete die *"Tanganyika-Bahn"* weitgehend das wirtschaftliche Aus. Zur Bedeutung dieser Bahnstrecke lässt sich festhalten, dass sie das wichtigste Ergebnis der deutschen Erschließungspolitik sowohl wirtschaftlich als auch technisch war. Weiterhin schuf sie eine wichtige Grundlage für weitere kolonialwirtschaftliche Initiativen zur Ausbeutung der Rohstoffe. Die *"Tanganyika-Bahn"* erhielt nach dem Ersten Weltkrieg eine Abzweigung über Shinyanga bis Muansa am südlichen Ende des Victoriasees. (vgl. MEHNE 2001, S.74ff.)

Nachteilig für die nationale Verkehrsentwicklung Tansanias war der Anschluss der *"Usambara-Bahn"* an die *"Uganda-Bahn"* durch den Bau der Verbindungslinie Kahe - Voi in Kenia. (vgl. ENGELHARD 1994, S. 223) Die Briten hatten diese zu militärischen Zwecken gebaut und leiteten die Exportgüter Nord-Tanganyikas statt nach Tanga nach Mombasa weiter. Die Strecke wurde ab 1924 von der britischen Kolonialverwaltung Kenias als Teil der Uganda-Bahn weiterbetrieben. (vgl. HECKLAU 1989, S. 412)

Die Realisierung anderer, geplanter und zum Teil auch begonnener Eisenbahnprojekte, wie die „*Ruanda-Bahn*“ von Tabora an das Kagera-Knie zur Erschließung des Victoriasees und der Landschaften in Ruanda und Burundi, war aus Gründen politischer Neuverteilung der Gebiete nicht mehr realisierbar. Auch die Erschließung des bisher vernachlässigten Südens wurde bislang nicht durchgeführt.

Bis zur Unabhängigkeit von **Tansania** im Jahre 1961 wurde vor allem in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg die Netzausweitung zwischen den Hauptachsen durch Querverbindungen, wie zum Beispiel die Strecken Arusha - Dodoma und Korogwe - Morogoro, vorangetrieben. (vgl. HAMERSKI 1977, S. 412) Aufgrund des unrentablen Betriebs sind jedoch viele Strecken schon nach kurzer Zeit wieder stillgelegt und teilweise durch Straßen ersetzt worden. dazu gehörte z.B. auch die Stichlinie von der Zentralbahn nach Kongwa. Die Südbahn, die parallel zum Ausbau des Hafens Mtwara entstand, wurde aufgrund des fehlgeschlagenen Erdnussanbaus wieder aufgegeben. (vgl. MKAMA 1969, S. 12) Als Verbindungslinie zwischen der Kenia-Uganda-Bahn, der Nordbahn und der Zentralbahn entstand 1960-63 die Ruvu-Mnyusi-Linie. (vgl. MKAMA 1969, S. 15) Mit dem Zusammenbruch der Ostafrikanischen Gemeinschaft im Jahre 1977 wurde die gemeinsame Eisenbahngesellschaft jedoch wieder aufgehoben und der Austausch durch Grenzschießungen stark behindert.

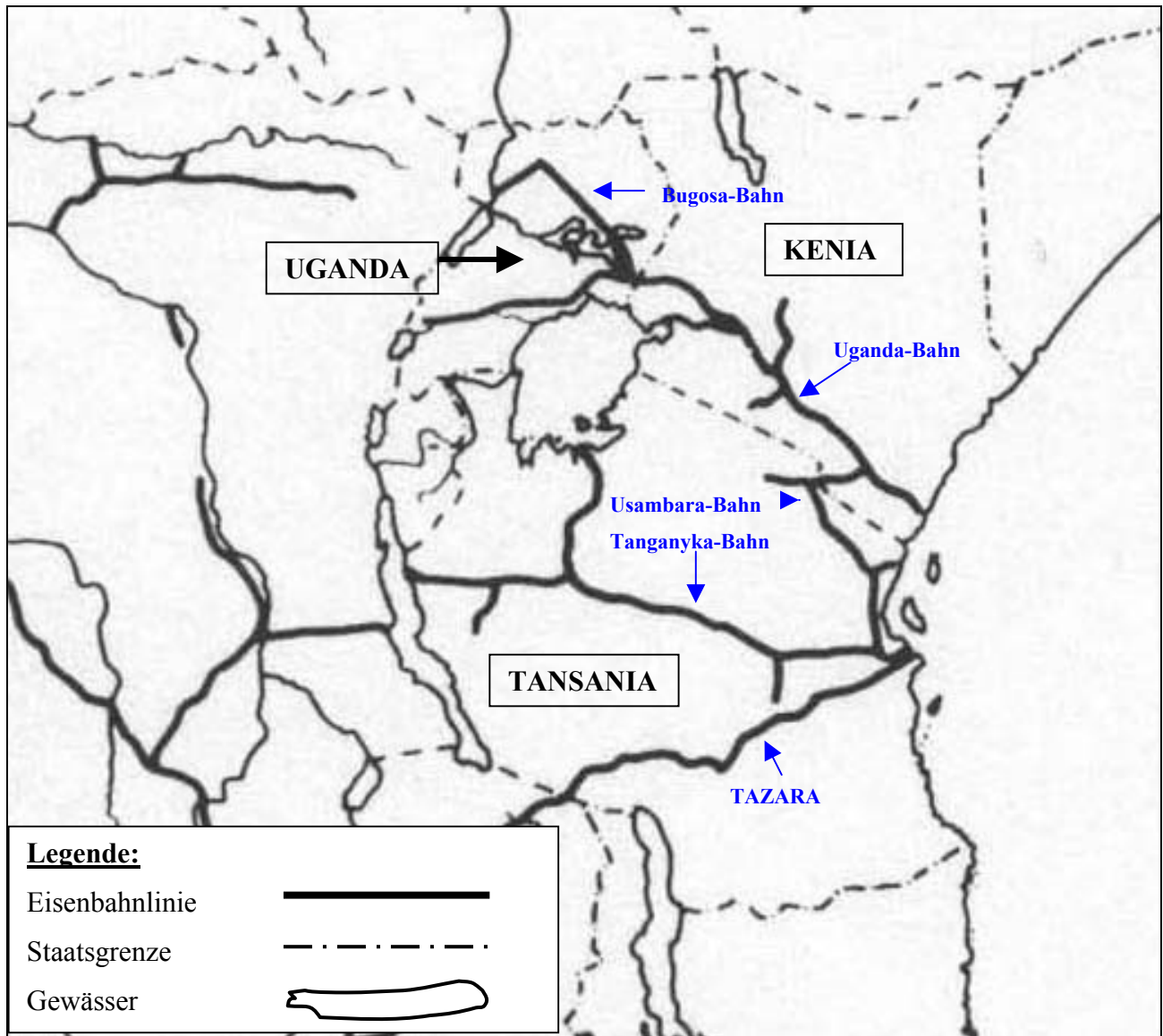
Das größte Bahnprojekt in Afrika nach 1945 war der Bau der "TAZARA" (Tanzania-Zambia-Railway). Von 1970 - 1975 wurde die 1.865 km lange Strecke (davon 970 km auf tansanischem Gebiet) mit 150 km Nebengleisen von Dar-es-Salaam nach Kapiri/ Mposhi, der Anschlussstation an das zentralafrikanische Eisenbahnnetz in Sambia, erbaut. Grund für die Errichtung war vor allem der Boykott gegen das weißregierte Rhodesien (heute Simbabwe) und der dadurch versperrte Zugang Sambias zu den südafrikanischen Häfen am Indischen Ozean. Sambia brauchte für seinen Kupferexport einen neuen Exporthafen. Diese Funktion sollte Dar-es-Salaam übernehmen und die TAZARA den Transport sicherstellen.

Der Bau der TAZARA wurde mit Hilfe der Volksrepublik China durch ein zinsloses Darlehen in Höhe von 1,5 Mrd. DM durchgeführt. Westliche Länder hatten sich gegen eine finanzielle Unterstützung ausgesprochen. Wegen ihrer Erschließungsfunktion für den Südwesten Tansanias wird die Bahn auch als Uhuru-Railway (Freiheitsbahn) bezeichnet. Sie führt durch eines der am schwierigsten zu erschließenden Gelände Afrikas. Aufgrund ihrer Spurbreite von 1,067 m nach chinesischer Norm im Vergleich zu den 1,0 m breiten Strecken der übrigen tansanischen Bahnlinien, ist ein Austausch des rollenden Materials nicht möglich. (vgl. MEHNE 2001, S. 77f.) Die angestrebte Auslastung einer maximalen Frachtkapazität von 3,6 Mio. Tonnen jährlich in beiden Richtungen wurde nicht erreicht, und die Unterhaltungskosten durch Geländeprobleme lagen höher als erwartet. (vgl. JÄTZOLD 1975, S. 345) Außerdem war das rollende Material nicht für das vorherrschende Klima geschaffen und die Ersatzteilbeschaffung wurde vernachlässigt. Die eingesetzten Lokomotiven waren den großen Höhenunterschieden leistungsmäßig nicht gewachsen. Missmanagement, Korruption und Fehlplanungen beeinträchtigten den Betrieb zusätzlich. Dementsprechend schwanden die Chancen auf wirtschaftlichen Erfolg, die von der TAZARA in den 70er Jahren erhofft wurden, schnell dahin. Mit der 1985 eingeleiteten wirtschaftlichen Liberalisierungspolitik wurden Schritte eingeleitet, welche die TAZARA mit internationaler Hilfe auf Erfolgskurs bringen sollten. (vgl. ENGELHARD 1994, S. 228) Die Weltbank und westliche Geberländer stellten hierfür in den Jahren 1985-1995 eine Unterstützung von 300 Mio. US-Dollar für eine Modernisierung zur Verfügung. Durch das Ende der Apartheid und die neue Regierung Südafrikas unter Nelson Mandela wurde der Zugang Sambias zu den Häfen Südafrikas wieder ermöglicht. Die billigeren und vor allem zuverlässigeren Transportmittel Südafrikas stehen seitdem in direkter Konkurrenz zur TAZARA. Langfristig könnte höchstens durch die verstärkte Nutzung des Agrarpotentials sowie der Kohle- und Erzlagerstätten Südtansanias die Möglichkeiten für einen rentablen Betrieb gegeben sein. Es bleibt abzuwarten, ob die Lagerstätten rentabel betrieben werden können.

Insgesamt verfügt Tansania heute über ein Streckennetz von 3.569 km, von dem 2.600 km von der "Tanzania Railways Corporation" (TRC) und 969 km von der "Tanzania-Zambia-Railway-Authority" (TAZARA) betrieben werden. (vgl. THE EUROPE WORLD YEAR BOOK 1998)

Das Grundgerüst des Eisenbahnnetzes Ostafrikas ist bis heute geblieben.

Karte 2: Das Eisenbahnnetz in Ostafrika im Jahre 1987



(Quelle: eigene Darstellung nach CROVE 1989, S. 108)

6.1.3.2 Die Entwicklung des Straßennetzes

In Bezug auf die Entwicklung des Straßennetzes verfolgte die Verkehrspolitik der **britischen Kolonialverwaltung** das Ziel, die Straßen als Zubringer zu den Stationen der Eisenbahn anzulegen. Die Straßen folgten meistens der Linienführung der Bahn in die Interessensgebiete der Weißen. Somit ist es nicht verwunderlich, dass sie zum größten Teil dieselben Gebiete wie die Eisenbahn erschließen und entweder parallel zur Bahnlinie verlaufen oder auf sie ausgerichtet sind. Die

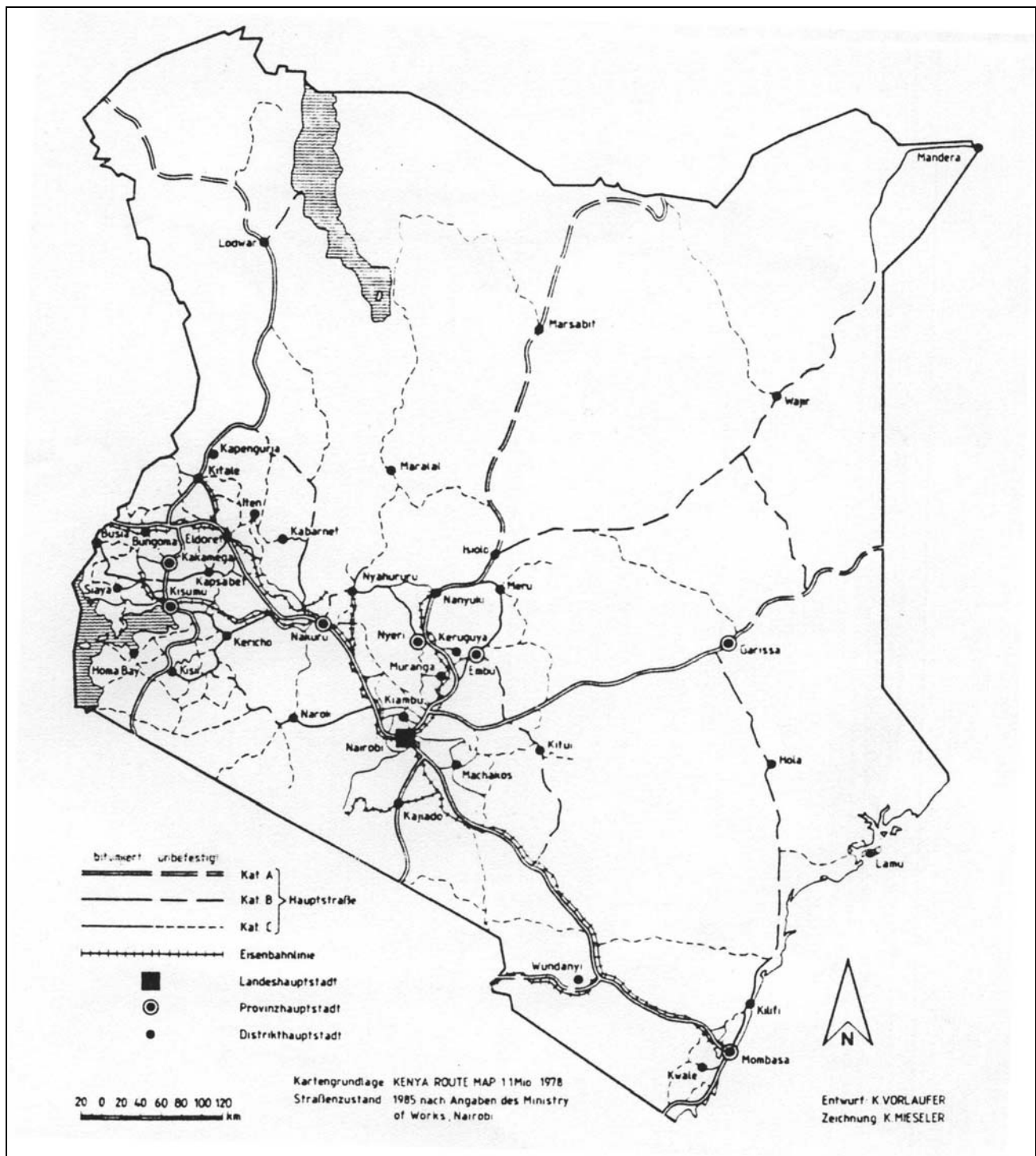
Einführung des Lastkraftwagens in den zwanziger Jahren erhöhte wesentlich den Einzugsbereich der Eisenbahnen. (vgl. HEINZE 1967, S. 125)

Als sich die Konkurrenz zwischen Bahn und Straße verschärfte, führten die Briten 1937 in **Kenia** zum Schutz der im Bahnbau getätigten Investitionen eine restriktive Politik gegenüber dem Straßentransport ein. (vgl. RASSO/RUPPERT 1981, S. 14) Auf die Trockenräume im Norden und Nordosten des Landes griff die koloniale Expansion erst ab 1908 über und ging dann auch nur zögernd und punktuell mit der Errichtung einiger Posten wie beispielsweise Marsabit und Moyale voran. (vgl. VORLAUFER 1990, S. 83) Der Norden war als sogenannter Ungunstraum von keinem wirtschaftlichen Interesse für die Briten. Die Erschließung Kenias war 1930 weitestgehend abgeschlossen. Das Grundgerüst des heute bestehenden zentralörtlichen Netzes war gelegt. (vgl. VORLAUFER 1990, S. 84) Der Straßenverkehr ist heute der bedeutendste Verkehrsträger Kenias. Befestigte Straßen, insbesondere asphaltierte, gab es in den fünfziger Jahren allerdings fast nur in den Ballungsgebieten. Selbst die Straßenverbindung von Nairobi nach Mombasa, die wichtigste Verkehrsachse des Landes, wurde erst 1968 durchgehend asphaltiert. Nach der Unabhängigkeit des Landes wurde mit einer weitergehenden Asphaltierung der Straßen begonnen. Ziel war es, zumindest ein Rumpfnetz aus asphaltierten Straßen zu schaffen. 1971 wurden die Strecken zwischen Athi River bei Nairobi und Namanga an der tansanischen Grenze sowie zwischen Eldoret und Tororo an der Grenze zu Uganda mit Hilfe ausländischer Gelder asphaltiert. (vgl. MEHNE 2001, S. 63)

Im Rahmen des Baus des zentralafrikanischen Highways, der Ostafrika über Zaire, die Zentralafrikanische Republik und Kamerun mit Lagos in Nigeria verbindet, stellte Kenia 1979 920 km asphaltierte Straße bereit. Dar-es-Salaam findet über Nairobi Anschluss an dieses transnationale Verkehrsprojekt. (vgl. OGONDA 1992, S. 94) Das Straßennetz betrug zum Zeitpunkt der Unabhängigkeit 41.800 km, von denen nur 1.811 km bzw. 11% asphaltiert waren. Bis 1997 wurde es auf 63.663 km registrierter Straßenstrecke erweitert, von denen 8.804 km bzw. 14% asphaltiert waren. (vgl. OGONDA 1992, S. 96) Die Straßen Kenias sind zum größten Teil rehabilitationsbedürftig. Nach Einschätzungen von Experten wurde der Zustand von nur 10% des gesamten Straßennetzes von 1993 als „zufriedenstellend“ eingestuft. (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1994a, S. 110) Eine Studie, die den Zustand der insgesamt 7.000 km innerstädtischer Straßen untersuchte, kam zu dem Ergebnis, dass nur 45% in einem guten oder zufriedenstellenden Zustand sind. Der Anteil der mit „gut“ bewerteten Straßen in Nairobi, Mombasa und Kisumu nahm in den Jahre 1988 bis 1993 von 24% auf 10% ab. (vgl. REPUBLIC OF KENYA 1997) Der hier angesetzte Bewertungsmaßstab ist an die dortigen Verhältnisse angepasst. Die in Kenia mit "gut" bewerteten Straßen sind nach westlichem Maßstäben eher "befriedigend". Bezüglich der Erweiterung des Straßennetzes ist zu betonen ist hierbei, dass oft lediglich die Klassifizierung erweitert wurde und nicht das Straßennetz an sich.

Die Aussage, dass eine Straße asphaltiert sei, lässt schnell falsche Erwartungen und Vorstellungen aufkommen. Im Gegensatz zur Eisenbahn, die auch in Ostafrika, abgesehen von extremen Wettergeschehnissen, bei jeder Witterung und zu jeder Jahreszeit fährt, ist dies bei den Straßen nicht immer der Fall. Verheerende Niederschläge, wie die Auswirkungen der El-Niño-Regenfälle von 1997, sowie die extremen Klimaschwankungen der Tropen, beeinträchtigen die Straßenverhältnisse sehr stark. Die Eisenbahnlinie Mombasa-Nairobi war dagegen z.B. nur sehr selten und für kurze Zeit wetterbedingt unterbrochen.

Karte 3: Straßennetz und Eisenbahnlinien Kenias 1985



(Quelle: VORLAUFER 1990, S. 93)

Im Gegensatz zur Weite des Landes beschränkt sich die Verkehrserschließung allerdings weitestgehend auf die südlichen und westlichen wirtschaftlichen Kerngebiete und Entwicklungsräume. Der trockene Norden des Landes ist nach wie vor kaum erschlossen und nur von wenigen Fernverkehrsstraßen durchzogen.

Foto 3: Straße im Norden Kenias



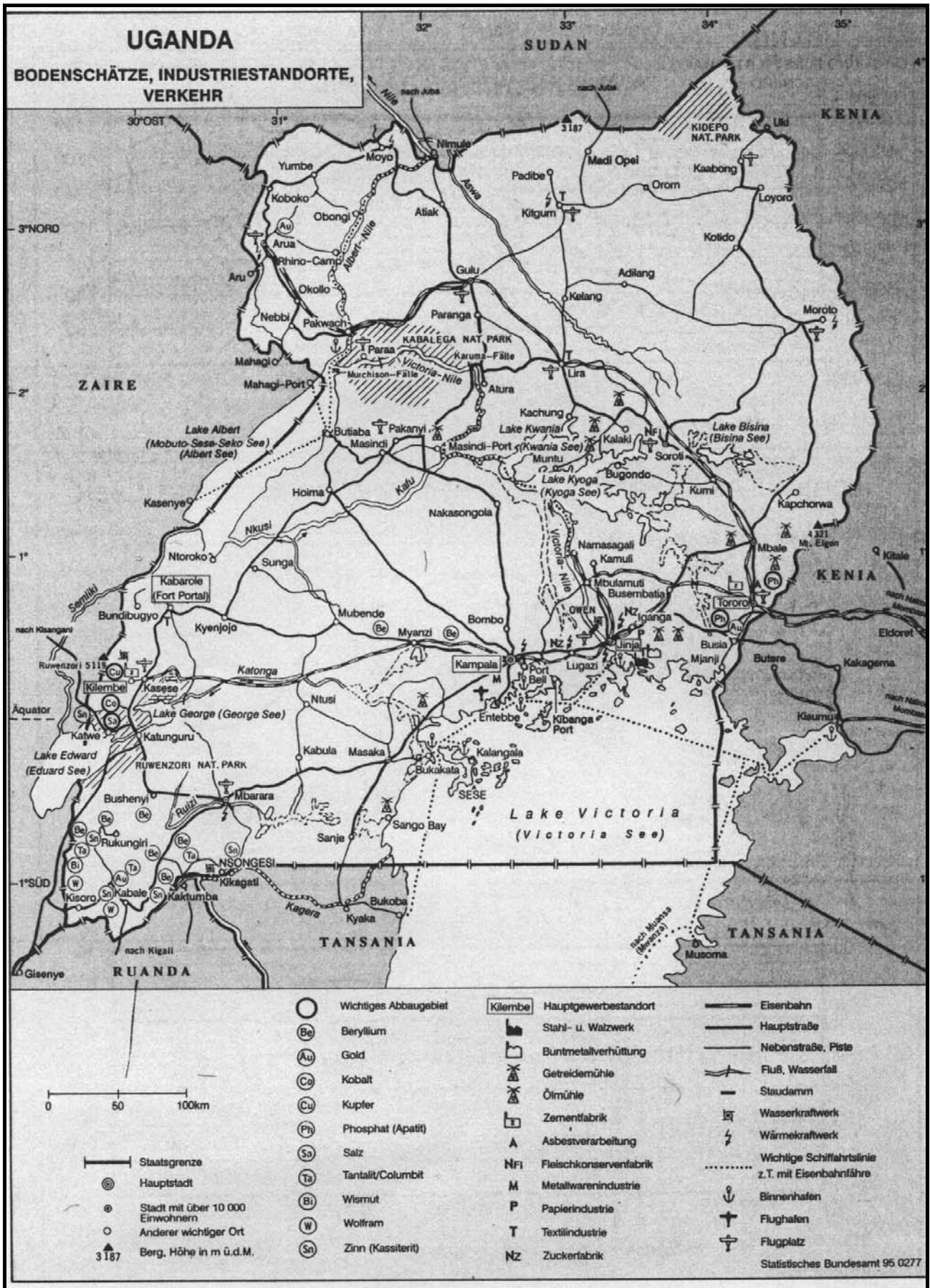
(Quelle: Christoph Mehne)

Investitionen sind dort aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte nicht sinnvoll. Die Straßendichte ist trotzdem in vielen anderen Landesteilen Kenias, im Vergleich zu anderen Ländern südlich der Sahara, außerordentlich hoch.

Die flächenmäßige Erschließung **Ugandas** durch den Straßenverkehr setzte in den zwanziger Jahren ein und ergänzte zunächst den Schienenverkehr. Straßen dienten nur als Zubringer zur Bahn und zu den Häfen des Victoria- und Kyogasees. Später wurden dann alle größeren Zentren des Protektorats durch Straßen miteinander verbunden.

Besonders in Buganda konnte man bei der Anlage von Straßen auf bereits Bestehendem aufbauen, und die britische Verwaltung konnte sich im Straßen- und Brückenbau eine langjährige Erfahrung der lokalen Bevölkerung zunutze machen. Der Straßenbau wurde sowohl von der britischen Verwaltung als auch von der lokalen Verwaltung vorangetrieben. Die Engländer sollen den einflussreichen Häuptlingen Autos geschenkt haben, damit diese sich aus eigenem Interesse für den Straßenbau verantwortlich fühlten. Mit dem Ausbau des Straßennetzes und der steigenden Leistungsfähigkeit der Kraftfahrzeuge gewann der Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung und entwickelte sich zur Konkurrenz zum Schienenverkehr. Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand in Uganda das dichteste und beste Straßennetz aller ostafrikanischen Staaten, finanziert aus den hohen Kaffee- und Baumwollexporterlösen.

Karte 4. Die Verkehrserschließung Ugandas im Jahre 1995



(Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT 1995, S. 13)

Uganda verfügt über ein sehr gut ausgebautes Straßennetz, fast alle Landesteile sind mit Straßen erschlossen. Allerdings verschlechterte sich der Zustand des Straßennetzes in den siebziger Jahren erheblich. Mit der Umsetzung des "Rehabilitation and Development Plan" (RDP) 1987/88 bis 1990/91 wurde die Sanierung des Straßensystems in Angriff genommen. Dabei bildete die Überholung der ländlichen Zubringerstraßen als Voraussetzung für eine sichere Vermarktung landwirtschaftlicher Exportprodukte einen Schwerpunkt. (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1995b, S. 97) Außerdem wird großes Gewicht auf die Wiederherstellung durchgängig befahrbarer Transithauptachsen gelegt. Anfang des Jahres 1997 waren 60% der Hauptstraßen saniert, und es bestehen Pläne zur weiteren Investition von 1,5 Mrd. US-Dollar in einem 10-Jahres Sanierungsprojekt. Das klassifizierte Straßennetz umfasst 28.332 km, wovon 22% asphaltiert sind. (vgl. THE EUROPE WORLD YEARBOOK 1998, o.S.)

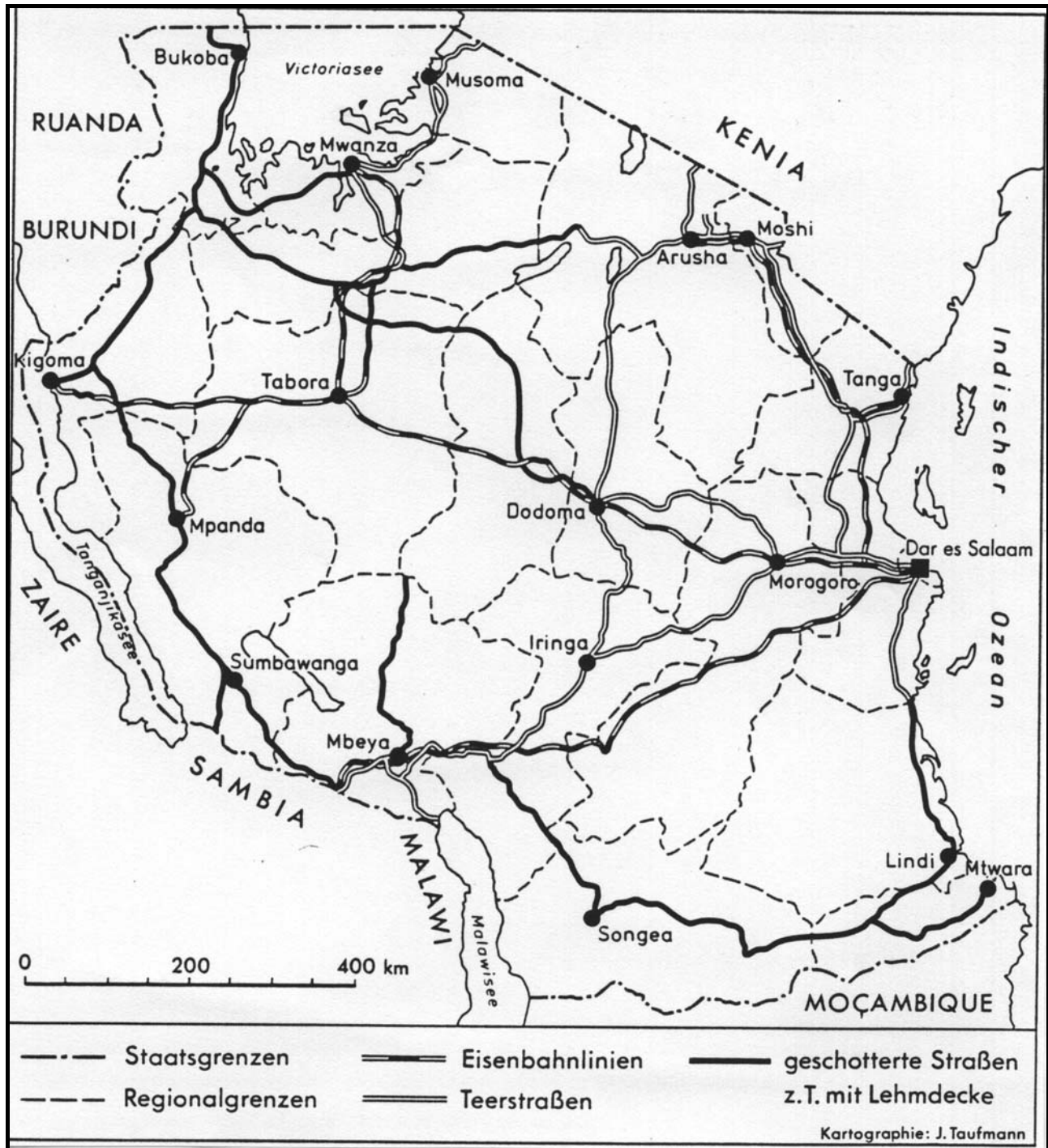
Auffällig in Uganda ist auch die große Zahl der Fahrräder, die zu Transportzwecken und als Fortbewegungsmittel weite Verbreitung finden. Fahrräder werden auch als Fahrradtaxi eingesetzt. Eine ähnliche Verbreitung des Fahrrades findet sich sonst nur noch in "Western Kenya", der Provinz an der Grenze zu Uganda.

Da der Transport mit Hilfe von Zugtieren durch die Verbreitung der Tsetse-Fliege nur bedingt durchführbar war, der Kraftwagen für das weglose Neuland in **Tansania** noch nicht taugte und vor allem die Kraftfahrzeugzahl in der Kolonie noch extrem gering war, stellte die Straße damals keine Konkurrenz zur Eisenbahn dar. 1914 gab es zum Beispiel nur 26 Motorfahrzeuge im Land. Als Fernstraßen wurden lediglich die schon vorhandenen Karawanenstrecken verbreitert und durch Brücken und Brunnenanlagen verbessert. Ansonsten bestand die Rolle der Straßen darin, auf kleinem Raum als Zubringer zur Eisenbahn zu dienen. Der Straßenbau gewann erst in der britischen Mandatszeit an Bedeutung. (vgl. MEHNE 2001, S. 76) Von 1919 bis 1930 entstanden um die an der Bahn gelegenen Städte sowie um die zwei bedeutenden Häfen Tanga und Dar-es-Salaam sternförmig auf das jeweilige Zentrum zulaufende Systeme lokaler Zubringerstraßen (vgl. Karte). Erst nach 1930 wurden im Süden, wo sich die Eisenbahn nicht etabliert hatte, Fernstraßen als Querverbindungen zur Erschließung gebaut. (vgl. HAMERSKI 1977, S. 412) Der Straßenbau erfolgte, sofern es sich um Fernstraßen handelte, komplementär zu den Eisenbahnlinien eher in Nord-Süd-Richtung, um die Eisenbahn mit ihren nicht ausgelasteten Transportkapazitäten nicht dem Wettbewerb des Straßenverkehrs auszusetzen. In dieser Zeit wurde der Bau der wetterfesten "*Great North Road*" von Tunduma an der sambischen Grenze über Mbeya-Iringa-Dodoma-Arusha nach Namanga an der Grenze zu Kenia verwirklicht. Sie stellte die erste große Nord-Süd-Verbindung von internationaler Bedeutung dar und erschloss das große Agrarpotential Südtansanias für den Export. (vgl. ENGELHARD 1994, S. 224)

Seit 1946 war der Grundsatz des Straßenbaus befestigte Straßen mit geringem Kostenaufwand zu bauen, die zu einem späteren Zeitpunkt asphaltiert werden können. (vgl. KAMA 1969, S. 18f.) Wichtigstes Straßenbauprojekt war Ende der 60er Jahre der Bau des "*Tanzania-Zambia-Highway*" (TANZAM), der zusammen mit der TAZARA die Erschließung Südwesttansanias vorantreiben und das regionale Übergewicht Nordtansanias abbauen helfen sollte. Der Aufbau eines Netzes von Zubringerstraßen ermöglichte den Anschluss an diese beiden Hauptverkehrsadern. Laut dem zweiten Fünfjahresplan Tansanias von 1969-1974 sollten die Fernstraßen als „Korridore wirtschaftlicher Aktivität“ dienen. In diesem Zusammenhang ist auch die Asphaltierung der "Great North Road" zu sehen. (vgl. HECKLAU 1989, S. 417) Die Fernstraße von Iringa über Morogoro nach Dar-es-Salaam wurde gebaut, um den TANZAM-Highway mit Dar-es-Salaam zu verbinden. (vgl. ENGELHARD 1994, S. 225) Nur der Nordosten des Landes verfügt über ein Allwetterstraßennetz. In den achtziger und neunziger Jahren hat durch die Unterstützung der Entwicklungszusammenarbeit ein verstärkter Straßenbau eingesetzt. Zwischen 1980 und 1992 hat daher die gesamte Straßenlänge von 10.000 km auf 88.200 km zugenommen. Besonders hervorzuheben ist dabei die Versiebenfachung der befestigten Straßen in nur zwölf Jahren. (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1994b, S.73) 1991 wurde unter der Leitung der Weltbank ein durch internationale Investoren gegründetes 10-Jahres-Programm für Straßenbau und -unterhaltung begonnen, dessen Ziel es ist, 70% von Tansanias Fernstraßen zu verbessern und 2.828 km Straßen sowie 205 Brücken für ungefähr 650 Mio. US-Dollar neu zu bauen. Heute beläuft sich das gesamte Straßennetz auf 88.200 km, von denen 10.400 km Haupt- oder Nationalstraßen und 17.900 km regionale oder lokale Straßen sind.(vgl. THE EUROPE WORLD YEARBOOK 1998) Aufgrund mangelhaften Straßenunterhalts sind die Ergebnisse enttäuschend. Es ist bis heute unverständlich, warum der Schwerpunkt auf dem Bau von Fernverkehrsstraßen lag.

Der gezielte Ausbau von Wegen für den nicht-motorisierten Verkehr bleibt weiterhin gering. In Dodoma wurden Mitte der siebziger Jahre eine gepflasterte Fußgängerzone sowie Parkanlagen eingerichtet. Bei den Planungen für die Gestaltung der neuen Hauptstadt wurde von kanadischen Regionalplanern ein Stadtentwicklungsplan erarbeitet, der unter anderem den Bau von Straßenzügen vorsieht, in denen nur Busse verkehren dürfen sowie von Wegen, auf denen Fußgänger und Radfahrer den Vorrang vor Privatwagen haben. (vgl. HECKLAU 1989, S. 355) Eine Realisierung dieser Idee blieb bislang aus.

Karte 5: Das Fernverkehrsnetz Tansanias 1994



(Quelle: ENGELHARD 1994, S. 39)

Geographische Gunsträume mit einer hohen Bevölkerungsdichte weisen ein relativ engmaschiges Straßennetz auf und sind durch Fernstraßen miteinander verbunden. Hierbei fällt auf, dass jede exportorientierte Region Tansanias aufgrund der zuvor voneinander isolierten Lage einen Kernraum bildet, auf den sich das jeweilige Hinterland funktional durch Zubringerstraßen ausrichtet. Die Straßen Tansanias befinden sich insgesamt in einem schlechten Zustand. Nur der Nordosten des Landes hebt sich davon positiv ab. Es gilt also für die tansanische Regierung die gleichmäßige Verteilung der Infrastrukturentwicklung, wie zu Beginn der Unabhängigkeit vorgesehen war, weiter

und intensiver zu betreiben, um die Erschließung der wirtschaftlich nutzbaren und hochbevölkerten Landesteile weiter zu fördern.

6.1.3.3 Die Entwicklung der Schifffahrt

Bei der Schifffahrt wird hier zwischen Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt unterschieden. In der *Seeschifffahrt* vollzog sich die Entwicklung folgendermaßen.

Mit der Erschließung des Landes durch die Schiene und der wachsenden Außenverflechtung vollzog sich in **Kenia** auch der Ausbau des Seehafens Mombasa zum größten Hafen Ostafrikas, während andere Hafenstädte wie Lamu und Malindi an Bedeutung verloren. Schon in den zwanziger Jahren wurde er für Hochseeschiffe zugänglich gemacht, nachdem 1921 die ersten zwei Tiefwasseranlegeplätze und 1929 zwei weitere fertiggestellt wurden. Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Hafen unter militärischen Gesichtspunkten weiter ausgebaut. (vgl. RASSO/RUPPERT 1981, S. 13f.) Der Frachthafen von Mombasa ist nicht nur für Kenia von großer Bedeutung, sondern auch für die Abfertigung von Transitfrachten der benachbarten Binnenländer wie Uganda, Ruanda, Burundi, Zaire und Sambia. Der Warenstrom der Importe und Exporte gelangt über Schiene oder Straße nach Nairobi und wird dort gebündelt und weitergeleitet. (vgl. HECKLAU 1989, S. 300) In den achtziger Jahren wurde ein weiterer Ausbau und eine weitere Modernisierung des Hafens vorgenommen. Der Frachtumschlag zeigt eine steigende Tendenz.

Die wichtigsten Seehäfen **Tansanias** sind Dar-es-Salaam, Tanga und Mtwara.. Die Schifffahrt gewährleistete ursprünglich die Verbindung zum kolonialen Mutterland. Durch den Ausbau der beiden genannten Häfen mit tieferen Fahrrinnen und modernen Ladeeinrichtungen wurde der deutsche Überseehandel konkurrenzfähig zur britischen Handelsflotte. Als dritter bedeutender Überseehafen wurde Mtwara ausgebaut. Hier wurden vor allem die Produkte des südlichen Hinterlandes verschifft. Durch den weiteren Ausbau der Festlandshäfen und vor allem nach der Vereinigung mit Tanganyika 1964 verlor der Hafen von Sansibar immer stärker an internationaler Bedeutung. Der Hafen von Dar-es-Salaam hat durch die Rolle als Umschlaghafen für sambische Produkte sowie als Transithafen für Burundi, Ruanda und Uganda zusätzlich an Bedeutung gewonnen. Hier werden heute mehr als 90% des gesamten in Tansania umgeschlagenen Schiffsfrachtaufkommen abgefertigt. Die Kapazität des Hafens ist jedoch nicht an diese Entwicklung angepasst, so dass es häufig zu Engpässen kommt. Durch ausländische Finanzhilfen wird die Infrastruktur des Hafens deswegen seit Anfang der neunziger Jahre schrittweise verbessert. Es wird außerdem überlegt, Lindi und Mtwara als Transithäfen für malawische Güter auszubauen. Bislang ist dies aber nicht geschehen. (vgl. MEHNE 2001, S. 65ff.)

Im Zentrum **Ugandas**, dem einzigen Binnenland Ostafrikas, machten die weitverzweigte Fläche des Kiogasee-Systems und die schiffbaren Nilstrecken eine enge Verknüpfung von Straßen, Eisenbahnen und Wasserwegen möglich, welche die koloniale Erschließung des Landes wesentlich erleichterte. (vgl. BRENDEL 1934, S. 68) Die *Binnenschifffahrt* wird hauptsächlich auf dem Victoriasee, dem Kyogasee, dem Mobutu-Sese-Seko-(Albert)-See und dem Nil betrieben. Diese Binnengewässer erleichtern die Verbindung zum wenig erschlossenen Nordwesten und dienen außerdem dem Nahverkehr an den Uferstreifen. Durch die Anschaffung von fünf Fähren im Jahre 1987 konnte der Transport von Gütern und Passagieren auf dem Victoria- und Kiogasee entscheidend verbessert werden.

In Kenia und Tansania waren die Flüsse überwiegend nicht schiffbar. Daher beschränkte sich die Schifffahrt im Inland auf die Binnenseen. Sie dienten als Fortführung der Eisenbahnlinien.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts richtete bereits die Kolonialmacht Großbritannien in **Ostafrika** Binnenschiffslinien ein, die alle wichtigen Hafenplätze rund um den Victoriasee anliefen. Besondere Bedeutung kommt den beiden Eisenbahnfährverbindungen auf dem Victoriasee zu, die den Transport von Eisenbahnwaggons zwischen Uganda, Kenia sowie Tansania ermöglichen. (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1991) Alleine zwischen den Häfen Port Bell (Uganda) und Kisumu (Kenia) werden bis zu 40.000 Tonnen pro Jahr befördert. (vgl. WANDERA, G. 2001, S. 18) Die Binnenschifffahrt ist aber in einem eher desolaten Zustand. Neue Investitionen in Passagier- und Eisenbahnfähren, aber auch in die Modernisierung der Hafenanlagen sind dringend erforderlich. (vgl. Interview mit KIMUYU 2001)

Die wichtigsten Häfen für die Binnenschifffahrt sind am Victoriasee Port Bell (Uganda), Kisumu (Kenia), Muansa, Bukoba und Musoma (alle drei Tansania). Am Tanganyikasee ist der wichtigste Hafen Tansanias Kigoma.

6.1.3.4 Die Entwicklung des Luftverkehrs

Nach der Auflösung der „East African Airway“, die gemeinsam von Kenia, Uganda und Tansania unterhalten wurde, kam es 1977 zur Gründung der nationalen Fluggesellschaften „Kenya Airways“, „Air Tanzania“ und "Uganda Airlines Corporation".

Kenia verfügt über zwei internationale Flughäfen: den Flughafen „Jomo Kenyatta“ in Nairobi und den „Moi International Airport“ in Mombasa. Diese wurden in den siebziger Jahren zu leistungsfähigen internationalen Flughäfen ausgebaut und werden von zahlreichen internationalen Fluglinien angefliegen. Nairobi ist einer der bedeutendsten Flugverkehrsknotenpunkte Afrikas mit zahlreichen Verbindungen nach Europa, Asien und Nordamerika sowie innerhalb Afrikas. Weitere wichtige Flughäfen befinden sich in Malindi und Kisumu. Auf Wunsch des Präsidenten Moi wurde 1995 mit dem Bau eines umstrittenen Flughafens in seinem Heimatort Eldoret begonnen. Nachdem

die Weltbank die umfangreiche Finanzierung ablehnte, musste der Flughafen deutlich kleiner gebaut werden. (vgl. MUNZINGER ARCHIV 1997, S. 12) In Kenia zählte man 1987 über 100 Flughäfen und -plätze. (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1994a, S. 114) Die "Kenya Airways" richtete 1989 einen eigenen Luftfrachtdienst nach Europa ein, der vor allem dem Export von Gartenbauerzeugnissen dienen sollte. Da die Fluggesellschaft mit Ausnahme von 1986/87 hohe Defizite erwirtschaftete, wurde 1992 ihre Neuorganisation und schrittweise Privatisierung beschlossen. KLM hat im Zuge der Privatisierung 26% der Anteile an "Kenya Airways" erworben. Die Luftfracht verzeichnet einen extremen Anstieg. Im Jahre 2000 wurden 55.000 Tonnen Luftfracht befördert, 1978 waren es im Vergleich dazu nur 20.000 Tonnen. (vgl. IRANDU, 2000, S. 9)

Der internationale Flughafen **Ugandas** befindet sich in Entebbe, etwa 40 Kilometer südlich von Kampala. Der Frachtverkehr nimmt beständig zu. Zwischen 1995 und 1998 betrug die Steigerung 37%. 1998 wurden 11.573 Tonnen Fracht und 450.000 Passagiere befördert. Zum Vergleich dazu waren es 1987 nur 140.000 Passagiere. (vgl. IRANDU 2001, S. 34)

Die wichtigsten internationalen Flughäfen **Tansanias** befinden sich in Dar-es-Salaam und Sansibar. Im internationalen Luftverkehr unterhält die „Air Tanzania“ Verbindungen zu den afrikanischen Nachbarstaaten, verschiedenen europäischen Ländern sowie zu einigen Zielen im asiatischen Raum. Ein Großprojekt war der Bau des internationalen Kilimandscharo-Flughafens in Arusha. Dieser hat sich jedoch bisher wenig rentiert, da der erwartete Tourismusboom, für den er gebaut wurde, nicht eintraf. 1989 verzeichnete dieser Flughafen 172.000 Passagiere. Die meisten Touristen reisen nach wie vor über Nairobi an. Der Ausbau des Flughafens der Hauptstadt Dodoma zu einem internationalen Flughafen war in den achtziger Jahren vorgesehen, wurde aber nicht durchgeführt. Außerdem gibt es 50 lokale Flughäfen bzw. Landepisten, von denen zwanzig im Linienverkehr bedient werden. (vgl. MEHNE 2001, S. 79)

6.1.4 Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

In **Kenia** hat das Parlament 1994 die Einführung einer Benzinststeuer ("fuel levy") beschlossen, die vor allem für Straßeninstandsetzungsmaßnahmen verwendet werden soll und von dem „Road Maintenance Levy Fund“ (RMLF) verwaltet wird. Die Höhe dieser Benzinststeuer soll fortlaufend gesteigert werden. Am Ende des Haushaltsjahres 1995/1996 betragen die Einnahmen 1,900 Mio. KSh. Außerdem soll die 1994 neu eingeführte Transitgebühr (Transit Toll Charge) für vollere Kassen sorgen. Des Weiteren wird ein Schwerpunkt auf die Erforschung geeigneterer Straßenbaumaterialien und -techniken gelegt. (vgl. REPUBLIC OF KENYA 1997, S. 67) Ziel war es, die Abhängigkeit von Entwicklungshilfegeldern für Straßenprojekte zu verringern.

Management und Kontrolle des Transportsektors unterstehen in Kenia einer Reihe von Institutionen:

▪ Regierung:

Ministries of Transport and Communication, Public Works & Housing, Local Government, National Planning & Development and Finance.

▪ Staatsbetriebe:

Kenya Railway Corporation, Kenya Airports Authority, Kenya Ports Authority, Kenya Pipeline Company, Kenya Highway Authority, Executive Road Board.

▪ Lokale Behörden.

Diese Institutionen sind für die Verwaltung und Planung des Transportsektors verantwortlich. (ALILA et al. 2001, S. 15)

Der "National Development Plan 1994-1996" der Regierung Kenias sieht die Unterhaltung und Verbesserung der bestehenden Infrastruktur als oberstes Ziel an: „*The overall objective will be to improve the efficiency and sustainability of the existing transportation system.*“ (vgl. REPUBLIC OF KENYA 1994, S. 76)

Im "National Development Plan 1997-2001" soll nach wie vor der Unterhaltung des bestehenden Straßennetzes oberste Priorität zukommen, da die Straßenverhältnisse sehr schlecht sind. Dennoch wurde in den letzten Jahren vermehrt Geld für den Bau neuer, statt für den Unterhalt alter Straßen, ausgegeben und aufgrund der leeren Staatskassen flossen die auf Benzin eingeführten Steuern nicht der Straßenunterhaltung zu. Die Probleme wurden erkannt und um diese Unzulänglichkeiten zu beseitigen, wird ein eigenständiger „Executive Roads Board“ angestrebt, der Mitglieder aus Politik und Wirtschaft vereinigen soll. Ein weiteres Ziel der Regierung ist es, die durchzuführenden Straßenunterhaltungsmaßnahmen unter Einstellung möglichst vieler Arbeitskräfte durchzuführen. Die arbeitsintensive, aber kostenextensive Art und Weise soll die Arbeitslosigkeit mindern, die Kosten minimieren und somit Entwicklungshilfegelder für weitere Vorhaben einsparen. (vgl. REPUBLIC OF KENYA 1997, S. 73)

Die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs, insbesondere des Fahrrads, wurde im "National Development Plan" von 1994-1996 erstmalig als wichtiges Ziele erkannt und wird im Plan von 1997-2001 sogar gesondert aufgeführt. Sowohl in den Städten als auch auf dem Land soll den Fußgängern und Radfahrern mehr Beachtung geschenkt werden. Im ländlichen Raum sollen Zufahrtsstraßen zu den Dörfern und Radwege gebaut werden. Außerdem soll die Einführung und Benutzung von Fahrrädern, Ochsenkarren und Handkarren gefördert werden. Mit diesen Maßnahmen erhofft man sich eine Steigerung der ländlichen Mobilität und eine Erleichterung der Erreichbarkeit von Einrichtungen des Bildungs- und Gesundheitswesens sowie lokaler Märkte.

Der "National Development Plan 1997-2001" hat folgende Maßnahmen als Vorhaben aufgeführt:

- Verbesserung der Straßenverhältnisse;
- Rehabilitation des öffentlichen Transports;
- Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit;
- Reduzierung der Verkehrsstauungen zu Hauptverkehrszeiten;
- Schaffung von Fuß- und Fahrradwegen;
- Reduzierung der Parkplatznot.

Neben den vier großen Zentren Nairobi, Mombasa, Kisumu und Eldoret sollen auch 22 Unterzentren von diesen Maßnahmen profitieren. (vgl. REPUBLIC OF KENYA 1994, S. 35)

Die Prioritäten der Verkehrsnetze sind klar geregelt. Absoluten Vorrang hat der Straßenfernverkehr gefolgt vom Regionalverkehr in Ballungsräumen. Der Regionalverkehr im ländlichen Raum findet nur noch eine geringe Beachtung, während der Nahverkehr stark vernachlässigt wird. Das politische Hauptaugenmerk liegt laut dem letzten "National Development Plan" auf folgende Maßnahmen:

Straße:

- qualitative und quantitative Entwicklung des Straßennetzes,
- Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit,
- Entwicklung der nationalen Verkehrsmittelindustrie,
- Erhaltung einer sauberen Umwelt.

Eisenbahn:

- Erhöhung der Beförderungskapazitäten,
- Erweiterung und Verbesserung der Schienenverkehrsinfrastruktur,
- Einführung einer adäquaten Tarifstruktur,
- Umstellung des gesamten Systems auf Diesellokomotiven.

Schifffahrt:

- Renovierung der Häfen (insbesondere von Mombasa),
- Kapazitätserhöhungen (z.B. durch Erhöhung der Lagerkapazitäten),
- Afrikanisierung des Managements.

Pipeline:

- Erhöhung des Transportumschlages.

Betrachtet man allerdings die bis 2001 wirklich umgesetzten Maßnahmen der "National Development Plans", kommt man nicht darum herum, sie im Bereich des nicht-motorisierten Verkehrs als gescheitert zu bezeichnen. Es existieren zwar detaillierte Maßnahmenkataloge, aber eine konkrete Umsetzung findet in der Realität selten statt. Korruption, totale Fehlplanungen, Missmanagement und die Ignoranz gegenüber Nutzerinteressen sind die wahre Realität. Probleme

werden durch Partialansätze angegangen, wie z.B. durch den Bau neuer Straßen. Limitierte Ressourcen, fehlende Devisen, der Mangel an technischem Personal und zunehmender nationaler und internationaler Wettbewerb behindern eine Umsetzung der schriftlich festgelegten Ziele.

In **Uganda** wurde nach der Regierungswahl 1996 eine verkehrspolitische Trendwende eingeleitet. Die Infrastruktur wurde instand gesetzt, "Development Plans" erarbeitet und ein strukturiertes Vorgehen eingeleitet. Aufgrund der zentralen Bedeutung des Verkehrssektors für die Wiederbelebung der ugandischen Wirtschaft erhielt das Transport- und Kommunikationswesen im "Rehabilitation and Development Plan" (RDP) 1987/88-1990/91 die höchste Finanzierungspriorität zugewiesen. Neben der ugandischen Regierung sind mehrere multilaterale Geberorganisationen am Wiederaufbau des Transportsektors beteiligt.

Wichtige raumplanerische Veröffentlichungen der Regierung von Uganda wie z.B. "Vision 2025" oder das "Ministerial Budget Policy Statement for Fiscal Year 2001/ 2002" führen keine Vorschläge zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs auf. Die nationale Verkehrspolitik ist stark autozentriert. Im Budget wird der nicht-motorisierte Verkehr nicht berücksichtigt. Hier beschränkt sich das Engagement nur auf die Straßenverkehrsinfrastruktur. Investitionen beziehen sich größtenteils auf die Rehabilitation und Instandsetzung von Straßen. Aber auch Straßenneubauten sind vorgesehen.

Die Uganda Railway Corporation soll bis spätestens 2003 privatisiert werden, um die notwendige Umstrukturierung einleiten zu können. Die Zuständigkeiten sind in Uganda relativ klar geregelt. Nationale-, regionale- und lokale Planungen sind formell voneinander getrennt. Einer lokalen Umsetzung infrastruktureller Belange steht die mangelnde Finanzierbarkeit im Wege.

Positiv sind die Entwicklungen im Bereich des Kollektivverkehrs. Durch eine staatliche Regulierung hat die Qualität des Paratransit in Uganda stark zugenommen und gilt heute als Vorbild für Ostafrika. Eine andere angedachte Änderung, die Abschaffung der Luxussteuer auf Fahrräder wurde zwar beschlossen aber bislang nicht in die Tat umgesetzt. Sie wird nach wie vor erhoben. Gleichzeitig verlangt man eine Steuer für Fahrradtaxis (Boda-Bodas), die pro unternommene Fahrt anfällt. Diese Steuer ist aufgrund fehlender Überprüfbarkeit und nicht existenter Erhebungsmodelle nicht praktikabel. Außerdem würde sie dem Boda-Boda-Gewerbe sehr schaden. Im "National Development Plan" wird das Fahrrad als Verkehrsträger nicht erwähnt. (vgl. Interview KISAMADDU 2001)

Das für den Transportsektor zuständige "Ministry of Works, Housing and Communication" hat zur Steigerung der Transporteffizienz eine "Road Agency Formation Unit" gegründet. Diese soll das bestehende Straßennetz neu klassifizieren. Distriktstraßen wurden in die Obhut der betreffenden Distrikte gegeben. Lediglich dem Medium Auto wird Aufmerksamkeit gewidmet. (vgl. Interview

KAFABUSA 2001) Sogar das Problem an mangelnden Autoparkplätzen wird administrativ gelöst. Jeder Neubau muss ausreichend Stellplätze beinhalten. Parkhäuser wurden errichtet. Außerdem ist Park&Ride für die Vororte Kampalas geplant. (vgl. Interview Kayemba 2001)

In **Tansania** ist das "Ministry for Works" für die nationale Verkehrsinfrastruktur zuständig. Das regionale Verkehrsnetz wird von den jeweiligen "Regional Engineers" betreut und die Verkehrsinfrastruktur auf Distriktebene untersteht den "District Councils". Auf Distriktebene ist aufgrund fehlender finanzieller Mittel ein Straßenunterhalt oftmals nur unter Einbeziehung der lokalen Bevölkerung möglich. Niedrigste administrative Ebene sind die Ortsverwaltungen. Ihnen untersteht das unklassifizierte Straßennetz. Da sie weder über finanzielle Mittel noch über Fachkräfte verfügen, ist ihre planerische Kraft bescheiden.

Die Verkehrspolitik Tansanias ist ebenfalls stark autoorientiert. Der nicht-motorisierte Verkehr wird in den Landesentwicklungsberichten zwar berücksichtigt, Maßnahmen zu seiner Förderung bleiben aber in der Praxis aus. So gesehen weicht der verkehrspolitische Rahmen in Tansania nicht von den Erfahrungen in Kenia und Uganda ab.

Bezüglich der nationalen Verkehrspolitiken muss man bei allen drei Ländern **Ostafrikas** einvernehmlich feststellen, dass:

- die Prioritäten der Netze auf den Fernverkehr und Ballungsgebiete beschränkt sind;
- die Zuständigkeiten nicht effizient geregelt sind;
- der "Top Down-Ansatz" nicht problemgerecht ist, da die unteren Ebenen nicht ausreichend in die Planungsprozesse integriert werden und über keine ausreichenden eigenen Finanzmittel und Steuerquellen verfügen;
- es den Entscheidungsträger an Flexibilität fehlt, um auf die unterschiedlichen regionalen Bedingungen einzugehen;
- lokale Entscheidungsträger nur unzureichend an Planungsprozessen partizipieren können;
- die Umsetzung nationaler Verkehrspolitiken stark auf den Straßenverkehr orientiert ist.

Ein effizienter Verkehrssektor bedingt auch einen effizienten institutionellen Rahmen. Eine zukunftsfähigere Mobilität wird nur möglich sein, wenn der institutionelle Rahmen erheblich reformiert wird, damit klare Zuständigkeiten vorliegen. Ohne eine funktionierende, nationale Verkehrspolitik mit klaren Prioritäten der Netze und Zuständigkeiten sowie eine ausreichende Berücksichtigung der sozioökonomischen Effekte, können Verkehrsprobleme nicht nachhaltig gelöst werden. Lösungsansätze die oftmals dem Ausland überlassen werden, anstatt indogenes Wissen anzuwenden, bringen keine adäquate Unterstützung.

6.1.5 Vergleich der ostafrikanischen Länder

Betrachtet man die räumlichen Grundmuster der Verkehrsinfrastruktur, so fällt auf, dass sie die natürlichen Gunst- und Ungunsträume der drei Länder widerspiegeln.

In **Kenia** ist der gesamte naturbedingte, benachteiligte Norden und Nordosten des Landes kaum erschlossen und von nur wenigen Fernverkehrsstraßen durchzogen. Die ariden Landstriche im Norden haben aufgrund ihrer geringen Bevölkerungsdichte ein wesentlich dünneres Verkehrsnetz aufzuweisen. Der Süden und Südwesten bildet dagegen, den Eisenbahnlinien folgend, den wirtschaftlichen Kernraum des Landes. Neben einem schmalen Küstenstreifen ist das Land zwischen Nairobi und dem Victoriasee mit einer engmaschigen Infrastruktur überzogen, die sich bis nach Kampala fortsetzt. Für die Hauptachse Mombasa - Nairobi - Kampala ist eine Bündelung von Straßen und Schienen kennzeichnend. Die schwache Wirtschaftsaktivität sowie der chronische Devisenmangel wirken sich negativ auf den Verkehrsbereich aus. Die schlechten Verkehrsverhältnisse beeinträchtigen wiederum Kenias Wirtschaft. Diese Situation wird seit 1992 durch die sich verschärfende Rezession der kenianischen Wirtschaft noch verstärkt. Trotz guter Vorhaben und Vorsätze, wie sie in den "National Development Plans" festgehalten sind, stehen in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur Kenias noch viele Maßnahmen und Verbesserungsvorschläge aus.

In **Uganda** bildet Kampala das Zentrum eines radial nach Südwesten, Westen und Norden ausstrahlenden Straßensternes. Das Land ist, abgesehen vom Nordosten, durch ein feinmaschiges Netz von Straßen gut erschlossen. Das Schienennetz besteht lediglich aus zwei Hauptachsen, die den Norden und Westen des Landes erschließen und mit der Küste Kenias verbunden sind. Aufgrund seiner Binnenlandlage ist Uganda aber in hohem Maße von der Benutzbarkeit der Transitverkehrswege durch die Nachbarländer Kenia und Tansania abhängig. In Anbetracht der isolierten verkehrsräumlichen Lage richtete sich die Verkehrspolitik Ugandas schon früh auf die Sicherung und den Ausbau der Transitwege zur Küste hin.

Tansania wird von einem grobmaschigen, aber einigermaßen gleichmäßigen Verkehrsnetz durchzogen. Die drei Ost-West-Straßen verlaufen im Norden (Tanga - Moshi - Arusha - Mwanza), in der Mitte (Dar-es-Salaam - Morogoro - Dodoma - Kigoma) und im Süden (Mtwara - Songea - Mbeya). Weiterhin existieren drei Nord-Süd Straßen und zwar im Westen (Bukoba - Uvinza - Mpanda - Sumbawanga), in der Mitte (Arusha - Dodoma - Iringa - Mbeya) und im Osten (Tanga - Dar-es-Salaam - Lindi - Mtwara). Die Küstenlandstriche am indischen Ozean und am Victoriasee, die Nahbereiche von isolierten zentralen Orten wie Iringa, Mbeya und Tabora sowie die Bereiche der Usambaraberge, des Kilimanjaro und des Meru weisen eine engmaschige Erschließung auf. Die Parallelität von Schiene und Straße ist nicht im selben Ausmaß ausgeprägt wie in Kenia und Uganda.

Laut „Länderbericht Tansania 1994“ des Statistischen Bundesamtes verfügt Tansania, verglichen mit anderen afrikanischen Ländern, über ein verhältnismäßig gut entwickeltes Verkehrsnetz. Trotzdem weist es im Vergleich mit Kenia und Uganda in der Dichte des Eisenbahn- und Straßennetzes noch ein erhebliches Defizit auf. Aufgrund der Größe des Landes und der geringen Bevölkerungsdichte ist der Unterhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sehr kostspielig und nicht immer rentabel. An der Ausrichtung der wichtigsten Verkehrsstrecken auf die Häfen an der Küste und an den Binnenseen ist noch immer die auf Export ausgerichtete Struktur der einstigen kolonialen Wirtschaftsinteressen zu erkennen, die diese Verkehrsinfrastruktur in seiner Grundstruktur geschaffen haben. Während der deutschen Kolonialzeit in Tansania wurden für die Infrastrukturentwicklung des Landes entscheidende Weichen gestellt, die in der weiteren Entwicklung der Verkehrsadern kaum noch zu revidieren waren.(vgl. MEHNE 2001, S. 79f.)

Die **Infrastruktursysteme** von Kenia, Uganda und Tansania sind über einige Nord-Süd verlaufende Achsen miteinander verbunden. Nationale Kooperationen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur fanden zwischen Kenia und Tansania kaum statt. Uganda und Kenia sind über die Eisenbahn sehr gut miteinander verbunden. Um die Verkehrsinfrastrukturdaten der drei unterschiedlich großen Länder in **Ostafrika** vergleichen zu können, wurde das Eisenbahnnetz sowie das Straßennetz in Bezug zur Länderfläche gesetzt.

Tabelle 12: Infrastrukturdaten Kenias, Ugandas und Tansanias im Vergleich

	Kenia	Uganda	Tansania
Fläche (km²)	580.367	197.058	945.087
Bevölkerung (Mio.)	31,806	16,671	28,251
Eisenbahnnetz (km)	2.740	1.241	3.569
Straßennetz (km)	63.800	28.332	88.200
davon geteert (in Prozent)	13,9	22	k.A.
Eisenbahn/Fläche (km/km²)	0,00472	0,00629	0,00377
Straßen/Fläche (km/km²)	0,10993	0,14377	0,09332
Eisenbahn:			
Fahrgäste/km (Mio.)	557	35	3.740
Fracht: t/km (Mio.)	1.755	208	1.490

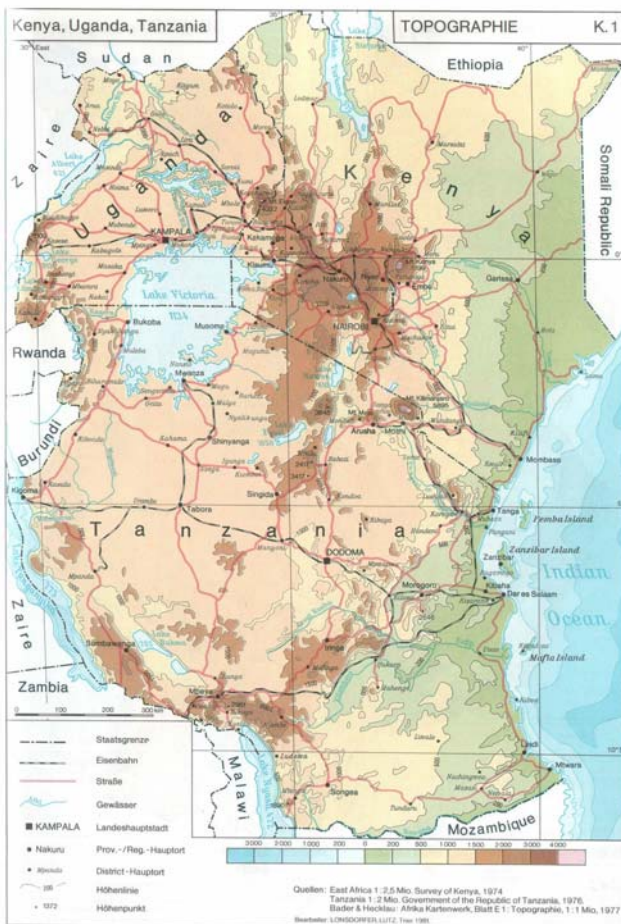
(Quelle: THE EUROPE WORLD YEARBOOK 1998)

Im Vergleich der drei Länder hat Uganda die am besten ausgebaute Verkehrsinfrastruktur aufzuweisen und nimmt so eine Vorreiterrolle im ostafrikanischen Raum ein. Mögliche Gründe dafür sind die relativ geringe Fläche des Landes, das Vorhandensein von lateritischen Böden, wodurch der Straßenbau begünstigt wird und die Tatsache, dass schon in vorkolonialer Zeit die Wichtigkeit eines ausgebauten Straßennetzes für einen funktionsfähigen Staat erkannt wurde. Die aus der Tabelle ersichtlichen Durchschnittswerte zeigen nur den nationalen Maßstab auf. Dieser ist z.T. irreführend, da es auf regionaler Ebene erhebliche Abweichungen gibt. Durchschnittswerte auf regionaler Ebene

sind leider nur selten erhältlich und somit nicht international vergleichbar. Uganda profitiert von der Tatsache, dass es keine totalen Ungunsträume besitzt, wie es zum Beispiel im Norden Kenias oder im Südwesten Tansanias der Fall ist. In Uganda kam es aber in der Vergangenheit, aufgrund der instabilen politischen Lage, zu einer Vernachlässigung des Nordens und hier insbesondere zur Grenzregion zum Sudan. Die Ungunsträume nehmen zwar z.T. einen großen Teil der Landesfläche ein, sind aber nur dünn besiedelt. Letztendlich sind die nationalen Gunsträume in allen drei Staaten Ostafrikas ausgesprochen gut erschlossen.

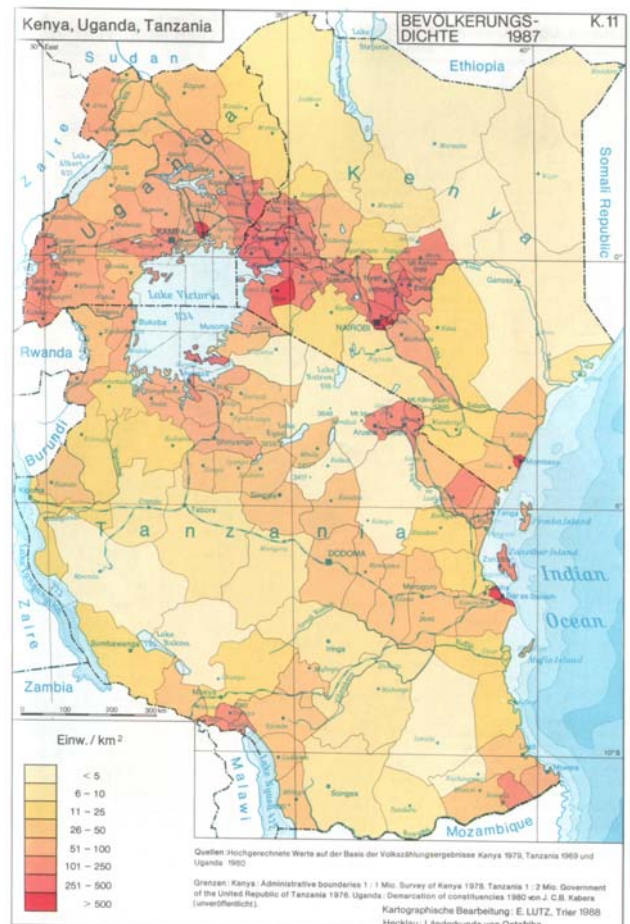
Anhand der beiden folgenden Karten kann man die infrastrukturelle Erschließung der Länder in Abhängigkeit der Bevölkerungsdichte sehr gut kartographisch nachvollziehen. Die Gunst- und Ungunsträume (Karte 7: helle Schattierungen) stehen in einem direkten Zusammenhang mit der verkehrsinfrastrukturellen Erschließung (Karte 6: Straßen und Schienen).

Karte 6: Verkehrsnetz Ostafrikas



(Quelle: HECKLAU 1989, K 1)

Karte 7: Bevölkerungsdichte in Ostafrika



(Quelle: HECKLAU 1989, K 11)

Fasst man die genauere Analyse der Verkehrsinfrastruktur Ostafrikas zusammen, so ergeben sich bestimmte infrastrukturelle Engpässe mit erhöhtem Handlungsbedarf. Diefes sind vor allem:

▪ **Ballungsgebiete:**

⇒ Kampala, Nairobi, Mombasa, Dar-es-Salaam, Tanga

▪ **Seehäfen:**

⇒ Mombasa, Dar-es-Salaam

▪ **Binnenhäfen:**

⇒ Kisumu, Port Bell, Musoma, Kigoma

▪ **Eisenbahnstrecken:**

⇒ Mombasa - Nairobi - Kisumu/ Kampala

⇒ Dar-es-Salaam - Kigoma

▪ **Die Fernstraßen:**

⇒ Mombasa - Nairobi - Kisumu,

⇒ Dar-es-Salaam - Arusha/Tanga - Nairobi,

⇒ Dar-es-Salaam - Musoma,

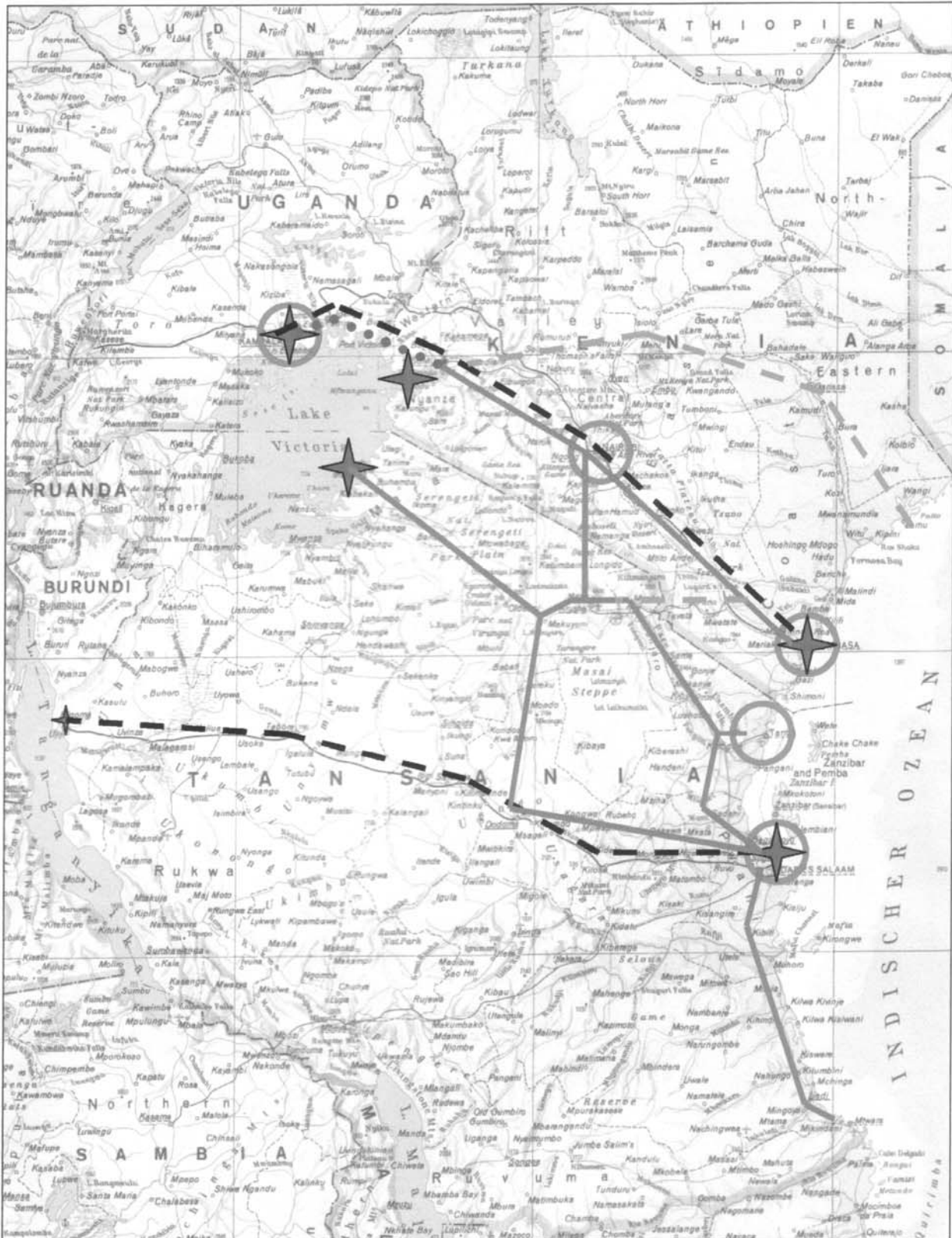
⇒ Tanga - Dar-es-Salaam - Mtwara

▪ **Pipeline:**

⇒ Kisumu - Kampala

Außerdem müsste die Eisenbahnverbindung zwischen Moshi und Voi wiederbelebt und der Light Rail in Nairobi erweitert werden. Der Einsatz eines Stadtbahnsystems müsste für die anderen Ballungsgebiete geprüft werden. In Kenia ist laut der Kenya Railways Corporation eine neue Strecke von Lamu über Meru nach Kisumu bis 2020 geplant. (vgl. Interview KIMUYU 2001) Über den Sinn einer solchen Strecke kann man aufgrund topographischer, ökologischer und politischer Probleme geteilter Meinung sein. Die Planungen sind allerdings bereits sehr konkret und sowohl innerhalb der Kenya Railways Corporation als auch im Verkehrsministerium besteht eine große Akzeptanz.

Karte 8: Infrastrukturelle Engpässe und Planungen in Ostafrika



Legende:	Ballungsgebiet	○	Hafen	✦
	Eisenbahn	— — — — —	Geplant	- - - - -
	Pipeline	● ● ● ● ●	Fernstraße	— — — — —

(Quelle: Eigene Darstellung nach MICHLER 1997, S. 154)

6.2. Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten in Ostafrika

6.2.1 Einleitung

In den Entwicklungsländern nehmen die einzelnen Verkehrsmittel in der faktischen Nutzung aufgrund der sozialen, wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Unterschiede im Vergleich zu den Industrieländern zum Teil einen extrem anderen Stellenwert ein. Am stärksten wird dies am Fußgängerverkehr deutlich, der in Ostafrika Zahlen zwischen 45 und 90% Marktanteil erreicht. Solche Zahlen hat es in Mittel-Europa seit dem Beginn der Industrialisierung ab 1830 nicht mehr gegeben, weil hier sehr schnell Pferde- und Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus und Fahrrad im Nah- und Fernverkehr marktrelevante Alternativen zum Laufen waren. Trotzdem haben bislang in der entwicklungspolitischen Zusammenarbeit Fragen der Mobilität und des öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrs eine untergeordnete Rolle gespielt, obwohl sie für die ansässige Bevölkerung im Hinblick auf ihre Existenzsicherung im Mittelpunkt stehen. Welche Bedeutung die einzelnen Verkehrsmittel für die Menschen in Ostafrika haben, soll anhand der folgenden Ausführungen im Überblick dargestellt werden. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangs- und Problemsituationen in städtischen und ländlichen Regionen ist diesbezüglich eine Erläuterung sinnvoll, um die Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel für diese Räume besser darstellen zu können. Trotz einer Untergliederung in verschiedene Verkehrsarten bleibt es wichtig, die Probleme immer aus integrierter Sicht zu betrachten, da viele Probleme und Lösungsansätze ineinander übergreifen. So stellt ein Fahrrad zum Beispiel nicht nur eine erhöhte Mobilität für den Benutzer dar, sondern ist gleichzeitig auch eine umweltschonende Fortbewegungsweise dar, die wiederum in Städten mit einem lebensgefährlichen Risiko behaftet ist. Und das Fahrrad wird oft nicht nur gefahren, sondern auch als Tragehilfe geschoben. Damit gehört es dann eigentlich systematisch dem Fußgängerverkehr an. Die Übergänge zwischen den Verkehrsarten sind demnach fließend zumal öffentlicher Verkehr und Paratransit ohnehin nur in Kombination mit Fahrrad und Fußgängerverkehr genutzt werden können.

Die einzelnen Verkehrsarten lassen sich in folgende Kategorien unterteilen:

- *nicht-motorisierter Verkehr und motorisierter Verkehr bzw.*
- *Individualverkehr, halb-öffentlicher Verkehr und öffentlicher Verkehr.*

Die Schwierigkeiten mit der klassischen Begrifflichkeit gängiger europäischer Verkehrswissenschaft und Planung lassen sich am besten am Beispiel der Fahrradtaxi verdeutlichen. Es gehört zum "nicht-motorisierten aber halb-öffentlichen Verkehr". Der halb-öffentliche Verkehr (Paratransit) spielt im Ostafrikanischen Kontext eine sehr viel größere Rolle als in Europa. Denn in Europa ist er jahrzehntelang völlig aus der verkehrswissenschaftlichen und verkehrspolitischen Diskussion ausgeblendet worden. Erst über neue Trends wie z.B. das Car-Sharing (halb-öffentliches Auto oder Pfandauto) geriet der Paratransit wieder neu in den Blickpunkt. Ähnlich verhält es sich im

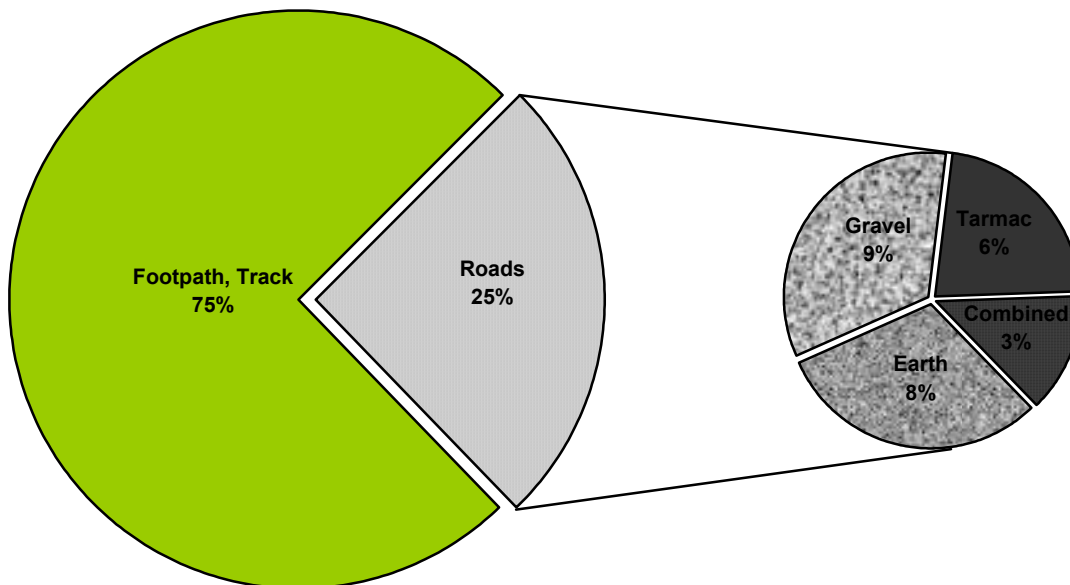
europäischen ÖPNV, wo erst neuerdings durch das Anrufsammeltaxi sowie den Rufbus individualisierbare Formen des öffentlichen Verkehrs neue Relevanz erhalten. In diesen Feldern kann Europa eine Menge vom Erfindungsreichtum des ostafrikanischen Paratransit lernen.

6.2.2 Verkehrliche Disparitäten zwischen Stadt und Land

6.2.2.1 Verkehr im ländlichen Umfeld

In den ländlichen Gebieten werden die meisten Strecken auf unbefestigten Wegen zu Fuß oder mit Lastkarren zurückgelegt. Bedingt durch die geringe Finanzstärke eines Großteils der Bevölkerung und dem damit verbundenen mangelnden Zugang zu teuren Transportmöglichkeiten sowie eine unzureichend ausgebaute Infrastruktur bleibt die derzeitige Lage vorerst bestehen. Der *kleinräumige Verkehr* in ländlichen Regionen wird von Pfaden zwischen einzelnen Dörfern, zu Märkten und zu Wasserstellen dominiert. Eine Untersuchung im ländlichen Raum Kenias (Kakamega Distrikt in Western Kenya) hat 1992 ergeben, dass hier 75% aller Wege auf Fußpfaden zurückgelegt werden. (vgl. KHAYESI 1992, S. 98)

Abbildung 10: Wegeverteilung nach Art der Straße im Kakamega Distrikt in Kenia



(Quelle: NIEBOER 2001, S. 54)

Dabei beträgt der Anteil der Fußgänger am Modal Split ca. 90%. Bei Entfernungen

- bis zu 4 km sind es knapp 99%,
- bis zu 8 km sind es 72%,
- bis zu 16 km sind es 48%. (vgl. KHAYESI 1992, S. 98f.)

Dies sind für europäische Verhältnisse unvorstellbar hohe Anteile. Da sie im ostafrikanischen Kontext selbstverständlich und alltäglich sind, werden sie in ihrer Bedeutsamkeit auch in Ostafrika selbst kaum thematisiert. Politik und Planung berücksichtigen den Fußgängerverkehr nicht ausreichend, weil sie ihn vermutlich "unausgesprochen" als rückständig erachten.

Die Verkehrsnachfrage wird hauptsächlich durch folgende Bedürfnisse hervorgerufen: Wassertransport, Brennholztransport, Wege zwischen Haus und Feld, Wege zwischen Feld, Lager, Markt, Schule, Kirche, Behörden, Freunden und Verwandten.

Die Wasserversorgung bildet die Grundlage der Selbstversorgung, da mit ihrer Hilfe die Nahrungsmittelproduktion, Bewässerung, Kleintierhaltung sowie eine Verbesserung der hygienischen Situation ermöglicht wird. Eine Steigerung der Mobilität und ein Ausbau des Wegenetzes könnten dazu beitragen, Wasser effizienter zu transportieren. Eine Alternative diesbezüglich ist der Ausbau eines entsprechenden Leitungsnetzes. Als ein kostengünstiges und für viele ein leicht zu handhabendes Verkehrsmittel bietet sich zum Beispiel das Fahrrad an. Handkarren sind hingegen auf den schmalen Pfaden weniger geeignet. Am günstigsten ist es für die ländliche Bevölkerung, wenn das in Ansätzen bestehende System schmaler Feldwege und Fußpfade zu den einzelnen Siedlungen weiter ausgebaut (verdichtet und frei von Umwegen) und der allgemeine Zustand der Wege verbessert wird. Somit lässt sich die ganzjährige Nutzbarkeit verbessern und die Sturzgefahr vermindern, denn in der Regenzeit werden die Wege schlammig und rutschig. Durch kleine Maßnahmen, wie z.B. den Bau von Brücken, können große Auswirkungen erzielt werden. Landwirtschaftliche Produkte lassen sich so leichter auf den Märkten absetzen, wobei der Gewinn zum Kauf von neuem Saatgut, für die ärztliche Versorgung und die Schulausbildung verwendet werden könnte.

Doch verbesserte Transportmöglichkeit und Absatz müssen sich in einem rentablen Verhältnis bewegen. Beispiel: *"Eine Frau will 10 Eier auf den Markt bringen und muss dafür 13 km zu Fuß gehen. Jetzt bauen sie für diese Frau und sagen, da ist ein Lastwagen oder ein Bus und die Busfahrkarte kostet hin und zurück genauso viel wie die 10 Eier. Dann nützt das gar nichts. Dann wäre die Frau verrückt, wenn sie das annimmt. Sie will ja von dem Geld irgend etwas kaufen, Öl oder Stoff und nicht die Busfahrt. Dennoch braucht die Frau Infrastruktur in einer bestimmten Art und Weise. Welche Infrastruktur braucht so eine Frau? Das ist eine mühsame Arbeit. Mit dieser Frage haben sich die Industrieländer bisher nicht beschäftigt. Welches Infrastrukturnetz braucht die ländliche Bevölkerung?"* (Interview IBRAHIM 1999)

Schon ein Ausbau des Wegenetzes in geringem Umfang würde so zu einer deutlichen Steigerung des Lebensstandards der ländlichen Bevölkerung beitragen, da die Wege nun einfacher und schneller zurückzulegen sind und die eingesparte Zeit effizienter genutzt werden könnte. Deswegen ist es sinnvoll, die Verbindungen zu größeren Ortschaften oder zu weiter entfernt gelegenen Dörfern mit

„einfachen“ Straßen herzustellen, auf denen es möglich ist, auch mit anderen Verkehrsmitteln wie Fahrrädern, Lastkarren und vereinzelt auch mit Kleinbussen oder Lkw zu fahren. Sobald jedoch Kraftfahrzeuge die Wege verstärkt mitbenutzen, müssen die Straßen aufgrund der dortigen klimatischen Verhältnisse und der erheblich höheren Achslasten relativ resistent sein.

Während eine Straße in Industrieländern bis zu 40 Jahre hält, ist in Entwicklungsländern oftmals schon nach 8 Jahren eine Rehabilitation erforderlich. Deshalb bieten sich Erdstraßen und Schotterpisten zu diesem Zweck an, weil deren Wartung mit wenig Aufwand zu bewerkstelligen ist und der Material- und Kostenaufwand viel kleiner ist als bei Teerstraßen. (vgl. Interview LÜHRS 1999)

Die Mehrheit der Bevölkerung in Kenia, Uganda und Tansania lebt im ländlichen Raum. Die Einkommensdisparitäten zwischen Stadt und Land sind immens. Eine deutliche Verbesserung des ländlichen Verkehrs ist eine zwingende Voraussetzung zur Armutsbekämpfung.

Lösungsansätze zur Entwicklung des ländlichen Verkehrs können sein:

- Definition nationaler Prioritäten zur Lösung der Transportprobleme im ländlichen Raum;
- Effizientere Erschließung des ländlichen Raumes;
- Nicht-motorisierten Verkehr und Niedrigkostentransportmittel finanziell fördern, um Transportengpässe abzubauen und die ökonomische Entwicklung voranzubringen;
- Einsatz arbeitskräfteintensiver Methoden zum Straßenunterhalt;
- Animierung zur selbstmotivierten Instandhaltung von Pfaden und Tracks durch lokale Gemeinschaften;
- Unterstützung dieser lokalen Aktivitäten durch technische Hilfsmittel.
- Entwicklung neuer entwicklungspolitischer Maßnahmen, die es ermöglichen auch kleinräumige ländliche Bereiche mit Dörfern unter 1.500 Einwohnern zu fördern.

6.2.2.2 Verkehr im städtischen Umfeld

Die Volkswirtschaft von Agglomerationen generiert das Wachstum der Städte. Dadurch wächst der Wohlstand privilegierter Bevölkerungsschichten. Der private *Autobesitz* nimmt stärker zu als der zur Verfügung stehende Straßenraum.

Die Verkehrssituation der Stadt zeichnet sich durch Luftverschmutzung, Lärm, allgemeines Verkehrschaos, Gedränge in den Gassen und durch eine aggressive Stimmung aus. Die Straßen sind teilweise asphaltiert, wobei aber trotzdem Schlaglöcher oder Baustellen den Verkehr behindern. Da das Recht des Stärkeren und Schnelleren oft rücksichtslos durchgesetzt wird, gehören Unfälle zu den alltäglichen Ereignissen. Gleichzeitig können sich die mit der Urbanisierung verbundenen Modernisierungsprozesse sowie der Abzug der ländlichen Arbeitskräfte negativ auf ländliche Produktionssysteme auswirken. Diese werden immer weniger in der Lage sein, die Ernährung in den

Städten zu gewährleisten und einen Großteil, der für die gesamtwirtschaftliche Lage des Landes bedeutenden Exporte zu produzieren. (vgl. MANSHARD/MÄCKEL 1995, S. 140)

Die Perspektiven werden auf dem Land zunehmend schlechter und können als weiterer Pusch-Faktor dienen, der zusätzliche Teile der Landbevölkerung veranlasst in die Stadt abzuwandern (vgl. BMZ 1996, S. 30). Diese Tatsache und das Bevölkerungswachstums verschärfen den Gegensatz Stadt-Land immer weiter und bringen viele neue ökologische und wirtschaftliche Probleme mit sich.

Die städtischen Autobesitzer fühlen sich der ländlichen Bevölkerung durch ihre Mobilität und ihren Status ökonomisch, sozial und psychologisch überlegen. (vgl. KOTENKAR 1995, S. 107) Verschärft wird dieser Gegensatz dadurch, dass es der ländlichen Bevölkerung aufgrund fehlender Verkehrsinfrastruktur und unzureichender finanzieller Mittel erschwert wird, die Stadt zu erreichen, in der sich die wichtigsten Institutionen und Absatzmärkte konzentrieren. Allgemein lässt sich feststellen, dass die Art der benutzten Verkehrsmittel jedes Einzelnen durch die wirtschaftliche und soziale Stellung in der Gesellschaft bestimmt wird. Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen sind deshalb in ihrer Mobilität eingeschränkt, da es ihnen nicht möglich ist, Geld für Verkehrsmittel wie Sammeltaxi, Stadtbus oder Fahrrad aufzubringen. (vgl. MUGANGA 1995, S. 16)

Die Großstädte der Entwicklungsländer haben große *Einzugsgebiete für den Verkehr*, weil sich dort das Angebot von Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Ausbildung und Versorgung stark konzentriert. Die bisherige Verkehrsplanung ist wenig benutzerorientiert. Sie setzt ihr Schwergewicht auf den Straßenbau mit besonderer Berücksichtigung der motorisierten Fahrzeuge. Die Bedürfnisse der nicht-motorisierten Bevölkerung werden dabei weitgehend ignoriert. (vgl. GRUEHL-KIPKE 1995, S. 31)

Die derzeitige Unfähigkeit der Städte, eine ausreichende Verkehrsinfrastruktur mit entsprechendem öffentlichem Verkehrsangebot zu schaffen, hat einen ähnlichen Einfluss auf die städtische Entwicklung wie ihre ökonomische Effizienz und Produktivität. (vgl. UNCHS 1994, S.1) Die unzureichende verkehrliche Infrastruktur sowie die autozentrierte Verkehrsentwicklung führen oftmals zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Problemen. Gerade das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs und die gleichzeitige Verschlechterung des öffentlichen Verkehrsangebotes bedingen sowohl steigende ökonomische als auch ökologische Kosten und verstärken die soziale Ungleichheit.

Daher ist für eine *nachhaltige städtische Entwicklung* eine sektorübergreifende Politik notwendig, die im Rahmen der Stadtplanung die Kapazitäten der Transportsysteme nach dem Verkehrsbedarf ausrichtet, um diesen vor allem mit einem ökonomisch effizienten und ökologisch verträglichen öffentlichen Angebot abzudecken. Doch als erstes muss das vorhandene Potential im kleinräumigen Fußgänger- und Fahrradverkehr professionell ausgeschöpft werden. Dazu gehört eine Minimierung des Verkaufsaufkommens durch kurze Wege, eine hohe Verkehrsdichte, Nutzungsmischung und eine

dezentrale Versorgung. Anschließend kann durch aufeinander abgestimmte Investitionen die Gesamtsituation nach und nach verbessert zu werden.

Ohne angemessene *Landnutzungsstrategien* ist eine Verbesserung der Situation kaum möglich. Die Autoabhängigkeit vieler Stadtbewohner ist ein hausgemachtes Problem. Man sollte keine Wohnviertel erschließen, ohne das zusätzliche Verkehrsaufkommen verkehrsplanerisch in Form von öffentlichen Verkehrsträgern kompensieren zu können.

Mit der Zunahme des motorisierten Verkehrs steigt auch der *Flächenbedarf* der Fahrzeuge, vor allem in den Großstädten der Entwicklungsländer, stark an. Der Verkehr beansprucht in erster Linie Flächen in dichtbesiedelten Gebieten, welche die Menschen ursprünglich wegen ihrer Fruchtbarkeit angezogen haben. Für die Entwicklungsländer wird der Flächenbedarf eines Autos zum Fahren und Parken mit etwa 50 Quadratmetern angegeben. Einer Studie zufolge werden im Jahr 2030 weltweit Straßen und Parkplätze für Autos eine Fläche einnehmen, die etwa 80 Millionen Menschen ernähren könnte. Diese Tatsache hat angesichts der schlechten Ernährungssituation in Entwicklungsländern verheerende Folgen.

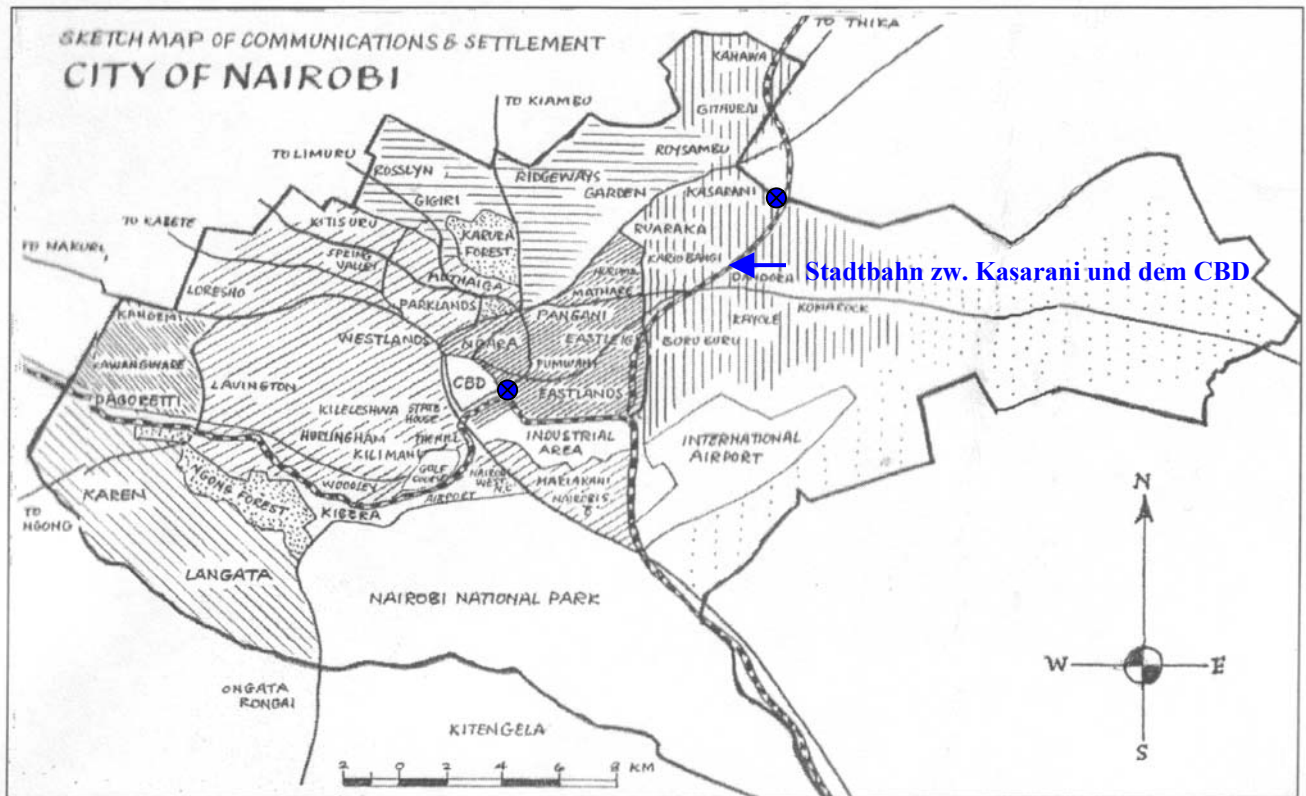
Des Weiteren sinkt mit steigenden Verkehrsdichten die Effizienz des Verkehrs schnell, weil sich der Autoverkehr selbst behindert. Auch die anderen Verkehrsarten werden dadurch in ihrer Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt. Ein weiterer wichtiger Effekt bezieht sich auf die informellen Siedlungen. Diese werden ebenfalls zerstört und müssen Wohngebieten des Mittelstandes und Verkehrsinfrastrukturprojekten weichen. Dies erkennt man sehr gut im folgenden Foto, da hier die Grenze zwischen den Wellblechhütten des "Slum" und den mehrstöckigen Steingebäuden des "Mittelstand" klar ersichtlich ist.

Foto 4: Verdrängung der informellen Wohngebiete durch den Mittelstand



(Quelle: Christoph Mehne)

Dadurch wandern sie immer weiter an den Rand der wachsenden Ballungsgebiete. Die nachfolgende Karte zeigt die Siedlungsdichte in Nairobi auf. Je dichter diese ist, desto enger ist die Schraffierung. Expansionen können nur noch auf Kosten der informellen Wohngebiete erfolgen.

Karte 9: Siedlungsdichte in Nairobi

(Quelle: LAMBA 1994, o.S.)

Im Vergleich zu Fahrrad, Bus oder Bahn verbrauchen Autos bei gleicher Verkehrsleistung etwa die zehnfache Fläche. Wenn als Folge der immer größer werdenden benötigten Fläche für den Autoverkehr Menschen diesem weichen müssen, entstehen am Stadtrand Satellitensiedlungen, die den Verkehr nur zusätzlich verstärken. Diese Gelegenheit sollte die Stadtplaner eigentlich dazu veranlassen, billige, flächeneffiziente und vor allem auch nicht-motorisierte Verkehrsmittel in das Transportwesen zu integrieren. Dazu müssten jedoch sowohl Stadt-, als auch Verkehrsplanung darauf abgestimmt werden. Am Anfang einer angepassten Verkehrsplanung müssten Maßnahmen zur Einrichtung von bezahlbaren Bussen, Fußwegen in den Städten sowie einem Wegenetz für Fahrräder und Karren in der Stadt und auf dem Land stehen. (vgl. MEHNE 2001, S. 97f.)

Uganda geht im Bereich der baulich getrennten Fahrbahnen mit gutem Beispiel voran. Vielerorts findet man, insbesondere entlang der nationale Hauptverkehrsadern, eine solche bauliche Trennung vor.

Foto 5: Baulich abgetrennte Fahrbahnen in Uganda

(Quelle: Christoph Mehne)

Gleichfalls müssten die Stadtplaner auf das gestiegene *Mobilitätsbedürfnis* der Bevölkerung eingehen und durch die Einrichtung von Mischgebieten die allgemeinen Wege zwischen den Versorgungseinrichtungen verkürzen. Die Realität der Stadt- und Verkehrsplanung sieht jedoch leider anders aus. Das Auto stellt den entscheidenden Planungsfaktor dar. Selbst wenn die Bevölkerung mit ihrer Verkehrssituation nicht zufrieden ist, gibt es für sie meist keine Möglichkeit ihre Probleme an irgendeiner Stelle darzulegen, sich zu beschweren oder Veränderungsvorschläge zu machen, denn in den Regierungen der afrikanischen Länder existiert keine Form der Bürgerbeteiligung. Dies bedeutet vor allem für Radfahrer und Fußgänger, dass sie im Kampf mit dem Verkehr ganz auf sich alleine gestellt sind. (vgl. MOZER 1997, S. 2)

Obwohl sich die Bevölkerung von Nairobi verdoppelt hat, wurde in Kenia zu wenig in das öffentliche Transportsystem investiert. Die Auswirkungen davon sind deutlich sichtbar an Staus und der mangelnden Kapazität des Verkehrsnetzes. Die Folgen davon reichen von schlechtem Straßenzustand, unzureichender Verkehrsregelung, fehlender Beschilderung bis zum schlechten Zugang zu Industriegebieten, um nur einige Missstände zu nennen. Auffällig ist auch, dass es in Kenia nur eine unzureichende Überwachung des ruhenden Verkehrs gibt, so dass man gesetzwidriges Parken nirgendwo effektiv verhindern kann. (vgl. BARRETT et al. 1989, S. 21f)

Als positives Beispiel lässt sich Harare in Simbabwe nennen, wo es im Hauptgeschäftsviertel eine stark frequentierte Einkaufspassage nur für Fußgänger gibt. Außerdem müssen alle öffentlichen Einrichtungen Fahrradparkplätze bereitstellen. (vgl. MOZER 1997, S. 2)

Ferner ist in der heutigen Stadtentwicklung häufig zu beobachten, dass im Zuge der Motorisierung historische Altstadtbereiche zerstört werden. 1988 wurden im türkischen Istanbul beim Bau einer Umgehungsstraße Hunderte von alten Häusern abgerissen und durch die Trennwirkung der neuen

Straße zusätzlich bestehende soziale Bindungen rücksichtslos und unwiederbringlich zerstört. Moderne Stadtbereiche verlieren für Anwohner an Attraktivität, wenn es nicht genügend Park- und Abstellplätze für Autos gibt und es aufgrund des zu geringen Straßenraumes vermehrt zu Stauerscheinungen kommt. (vgl. DJALLALZADA 1995, S. 67)

Die wichtigsten kommunalen Probleme liegen weltweit im Bereich des Verkehrs. Dabei spielt die bislang stetige Zunahme des motorisierten Verkehrs die wichtigste Rolle. Zur Lösung der Verkehrsprobleme ist zunehmend der Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) gefragt. Um die Stadtzentren zu entlasten sind restriktive Maßnahmen gegenüber dem Pkw-Verkehr unausweichlich.

Zur Lösung der Probleme sind folgende Planungen denkbar:

- Die Flächennutzungsplanung muss zukünftig Entwicklungsflächen freihalten, um das Wachstum zu kontrollieren und auf unvorhergesehene Entwicklungen reagieren zu können. Insbesondere Industrieflächen und Erweiterungsflächen wurden in der Vergangenheit vernachlässigt. Das Transportnetzwerk muss als Instrument der Flächennutzungsplanung eingesetzt werden. Das heißt, dass informelle und geplante Wohngebiete nur da entstehen sollten, wo eine adäquate Anbindung an den öffentlichen und halb-öffentlichen Verkehr möglich ist.
- Es müssen Grünflächen in Ballungsgebieten ausgewiesen werden, um das zukünftige Stadtwachstum in Hinblick auf die Entstehung von Sekundärstädten steuern zu können.
- Wohn- und Industriegebiete müssen besser für den nicht-motorisierten Transport und öffentliche Verkehrsmittel erschlossen werden, um dem motorisierten Individualverkehr Einhalt zu gebieten.
- Die Errichtung von Güterverkehrszentren in Citynähe ermöglicht einen effizienten Verteilerverkehr.
- Ein dezentrales, feinverasteltes Netz aus Pfaden, Wegen und Straßen könnte zur allgemeinen Verkehrsentlastung beitragen und würde einen Ausbau der Hauptverkehrsstraßen zur Kanalisierung der Verkehrsströme überflüssig machen.
- Um die Armut bekämpfen zu können, müssen adäquate Fußgängerrouen geschaffen und der Informelle Sektor sowie die Wohngebiete der armen Bevölkerung besser an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden.
- Eine Verkehrsberuhigung in Wohngebieten wird notwendig.
- Vorrechtszonen für Fußgänger und Radfahrer könnten eingerichtet werden.
- Die Verschleiß- und Unfallprovozierenden "Speed Bumps" sollten abgeschafft und durch Straßenverengungen und Verkehrskontrollen ersetzt werden.
- Aufklärungsarbeit und Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs sind erforderlich.

- Bessere Zufahrtsmöglichkeiten für den ÖPNV und Kollektivtaxis, z.B. in Form von speziellen Fahrspuren, müssten sowohl in informellen Siedlungen als auch in den Innenstädten geschaffen werden.
- Die Einführung und Kontrolle von Parkrestriktionen in Innenstädten sollte durchgesetzt werden.
- Die Straßenverkehrssicherheit muss zum Schutze der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Dazu sind stärkere Kontrollen sowie Aufklärungs- und Bildungsarbeit erforderlich.

6.2.3 Verankerung und Leistungscharakteristik der Verkehrsarten

Die notwendige *infrastrukturelle Verankerung* sowie die ökonomische Leistungscharakteristik der einzelnen Verkehrsarten unterscheiden sich z.T. erheblich. Aber eine gewisse Infrastruktur gilt als Grundvoraussetzung für wirtschaftliches Handeln. Der technische Standard der Verkehrsinfrastruktur muss an die regionalen Begebenheiten angepasst sein. Es ist nicht erforderlich, das ganze Land mit Eisenbahnlinien und Schnellstraßen zu überziehen. Viele Projekte sind zu groß angelegt und berücksichtigen nicht die Notwendigkeiten und Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort.

Die infrastrukturelle Verankerung findet auf verschiedenen Ebenen statt. Der Großteil der lokalen Mobilität wird auf Pfaden und unbefestigten Wegen absolviert. Hier dominieren Fußgänger, Tiertransporte, Karren und Fahrräder.

Beim Bau von Straßen ist darauf zu achten, dass ein ausreichend breiter Randstreifen von mindestens 1,0 bis 1,5 m eingeplant wird, damit hier Fahrradfahrern und Fußgängern Verkehrsraum geboten wird. Ideal wäre eine bauliche Trennung der Fahrbahn, z.B. durch Grünstreifen, Reflektor-Pfähle oder Randsteine), insbesondere wenn diese Straßen nicht ausreichend breit ausgelegt wurden.

Foto 6: Straße mit Randstreifen für Fahrradfahrer und Fußgänger in Western Kenya



(Quelle: Christoph Mehne)

Auf dem Foto lässt sich ebenfalls gut erkennen, dass ein Fußgänger aus einem kaum erkennbaren Fußpfad auf den Randstreifen eintritt, um seinen Weg bequemer fortsetzen zu können. Fußgänger suchen bevorzugt die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten. Dadurch kommt es zu einem eigenen, informellen Fußwegenetz (Trampelpfade).

Die Basischarakteristik der Verkehrsinfrastruktur sieht folgendermaßen aus:

Tabelle 13: Vor- und Nachteile der Verkehrsinfrastrukturtypen

Typ	geeignet für	Vorteile	Nachteile
Bitumenstraße	alle; hohe Verkehrsdichte möglich	+ für alle Transportarten geeignet + Allwettertauglich + geeignet für hohe Geschw. und schwere Fahrzeuge + geringere Instandhaltungskosten für Fahrzeuge	- sehr hohe Baukosten - sehr hohe Unterhaltungskosten - teures tech. Equipment für Bau- u. Unterhalt erforderlich - gefährlich für nicht-motorisierten Verkehr
Schotterstraße	alle	+ geringere Baukosten als Bitumenstraßen + für alle Transportarten geeignet + Allwettertauglich, bei guter Unterhaltung	- hohe Baukosten - hohe Unterhaltungskosten - technisches Equipment für Bau- und Unterhalt erforderlich
Erdpisten	alle	+ für alle Transportarten geeignet + geeignet für arbeitsintensive Methoden der Straßenunterhaltung	- mittlere Baukosten - mittlere Unterhaltungskosten - technisches Equipment für Bau- und Unterhalt erforderlich
Nebenspisten	alle	+ geringe Baukosten + geringe Unterhaltungskosten + sehr geeignet für arbeitsintensive Methoden der Straßenunterhaltung	- ungeeignet für schwere Fahrzeuge während der Regenzeit
Fahrradpfade, Tracks	Fußgänger, Fahrrad, Fahrrad mit Anhänger, Karren, Tiere	+ sehr geringe Baukosten + geringe Unterhaltungskosten + sehr geeignet für arbeitsintensive Methoden der Straßenunterhaltung	- ungeeignet für große Fahrzeuge, z.B. Pkw, Tierkarren, Matatus
Fußpfade	Fußgänger, Fahrrad, Handkarren, Packtiere	+ sehr geringe Baukosten + geringe Unterhaltungskosten + sehr geeignet für arbeitsintensive Methoden der Straßenunterhaltung	- ungeeignet für große Fahrzeuge - nur für Fußgänger und einspurige Fahrzeuge geeignet

(Quelle: NIEBOER 2001, S. 80)

Im regionalen Gefüge wird eine befestigte Infrastruktur in Form von befestigten Wegen und Straßen vorausgesetzt. Hier dominieren das Fahrrad, Fahrradtaxis, Kollektivtaxis, Pkw und Busse. Die überregionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Transportleistungen werden größtenteils auf asphaltierten Straßen, Schienen und durch Pipelines erbracht. Wenn es möglich ist, werden diese Transportarten vom Wassertransport (Seehäfen, Binnenhäfen) ergänzt. Es dominieren im Personentransport Busse und Pkw sowie im Gütertransport Lkw und die Eisenbahn.

Während motorisierte Transportmittel eine gewisse Infrastruktur benötigen, kommt der nicht-motorisierte Verkehr mit einer deutlich weniger aufwendigen Infrastruktur aus.

Der motorisierte Individualverkehr in Städten wie Nairobi, Kampala oder Dar-es-Salaam befriedigt weniger als 10% der Verkehrsnachfrage, verursacht aber 50% der Transportsystemkosten. Zum Vergleich dazu verursachen Fußgänger nur 1% der totalen Kosten, wobei ca. 50% aller Wege zu Fuß zurückgelegt werden. (vgl. HOWE 2000, S. 11)

Die breite Masse der Bevölkerung kann sich keine teure Form der Mobilität leisten. Sie ist auf "low-cost-mobility" in Form von nicht-motorisiertem, halb-öffentlichen oder öffentlichen Verkehr angewiesen. Ihre Mobilität wird vor allem durch finanzielle Barrieren beschränkt. In ihrem täglichen Leben befinden sie sich zur **Überbrückung von Distanzen** in einem Spannungsfeld zwischen

Finanzierbarkeit und Zeitgewinn. Natürlich würden viele gerne ihre Produkte auf einem regionalen Markt veräußern, doch wenn der Fahrpreis und die Distanz dorthin zu hoch sind, rentieren sich Zeitgewinn oder Mobilität nicht. Die Zeitdimension wird leider allzu oft vernachlässigt.

Bereits ein Fahrrad kann den Radius und die Effizienz der Mobilität extrem erweitern. Die Güter können nicht nur bequemer und schneller, sondern auch in einem größeren Umfang und Umkreis befördert werden. Ein Fahrrad ist beispielsweise drei bis fünf mal schneller als ein Fußgänger, kann ca. sechs mal mehr transportieren und benötigt dabei nur ein Fünftel der Energie (vgl. REICHE 1990, S. 29). Es kann also eine wichtige Hilfe sein, um dem Kreislauf der Armut zu entkommen. Zum Beispiel können mit dem Fahrrad mehrere Kanister Wasser auf einmal transportiert werden. Das führt im Haushalt zu besserer Hygiene, der Frau bleibt mehr Zeit für die Kinder, für Bildung und vermehrte Feldproduktion übrig. Aus der intensiveren Feldbewirtschaftung folgt mehr Ertrag. Durch das Fahrrad kann ein Markt an einer größeren Straße, in einem größeren Dorf oder vielleicht sogar in einer Stadt mit mehr Abnehmern und höheren Preisen erreicht werden. Das führt zur Verbesserung des Lebensstandards, was sich auf die ganze Familie auswirkt. Durch das erweiterte Einkommen kann beispielsweise ein Kind zur Schule gehen, das Essen etwas variiert oder eine Behandlung im Krankenhaus bezahlt werden.

Aber lange Wege sind nicht nur das Problem ländlicher Gebiete. Auch in Nairobi benötigt ein Arbeitnehmer durchschnittlich 2-4 Stunden täglich für den Weg zur Arbeit. Aus der Möglichkeit zur schnelleren Überbrückung von Distanzen resultiert auf jeden Fall auch dort ein Zeitgewinn. Wird dieser volkswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt, gehen davon positive sozioökonomische Folgen aus. Die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels unterliegt demnach einem sozioökonomischen Zusammenhang. Eine adäquate Steigerung der Mobilität der Bevölkerung sollte daher ein Anliegen einer jeden Regierung sein.

Folgende Tabelle zeigt die *Leistungscharakteristik* einiger Transportmittel und ihre Kosten an. Daraus lässt sich eine hohe Wirtschaftlichkeit des nicht-motorisierten Verkehrs in Entfernungskategorien bis zu 50km ableiten. Damit verbunden sind nur minimale Anforderungen an die Infrastruktur. Kraftfahrzeuge benötigen eine aufwendigere und somit teurere Infrastruktur. Damit sind ihnen, was die Erreichbarkeit bestimmter Orte angeht, infrastrukturelle Grenzen auferlegt. Sie kommen schlichtweg nicht überall hin! Der kleinräumige Verkehr wird vom nicht-motorisierten Verkehr effizienter bedient. Die Stärke von Lkws liegt eher im Fernverkehr.

Tabelle 14: Leistungscharakteristik der am weitesten verbreiteten Transportmittel

Transportmittel	Nutzlast (kg)	Geschw. (km/h)	Reichweite (km)	Terrain	Kaufpreis (ca. in US \$)	Unterhaltskosten
<i>Kopflast, Zu-Fuß-Gehen</i>	20 - 30	3 – 4	15	unbegrenzt	-	-
<i>Schubkarre</i>	120	3 – 5	1 – 3	einigermaßen flach	niedrig (20)	niedrig
<i>Handkarren</i>	240	3 – 5	3 – 5	einigermaßen flach	mittel (50 - 100)	niedrig
<i>Fahrrad</i>	100	10 – 15	40	einigermaßen flach, Pfade	mittel (50 - 80)	mittel
<i>Fahrrad mit Anhänger</i>	150	10 – 15	40	flach, breite Pfade	mittel (150)	mittel
<i>Packtier (Esel)</i>	30 – 80	3 – 5	20	unbegrenzt	niedrig (30)	niedrig
<i>Tierkarren (Ochsen)</i>	1.000 – 3.000	3 – 5	50	einigermaßen flach, breite Wege	mittel (200)	mittel
<i>Motorrad (125cc)</i>	100 – 150	30 – 60	100	Hügelig, breite Wege	hoch (2.500)	sehr hoch
<i>Traktor mit Anhänger</i>	10.000	10 – 15	50	breite Wege	sehr hoch (20.000)	sehr hoch
<i>Pick up</i>	1.500	30 – 60	> 100	breite Wege, jedes Wetter	sehr hoch (20.000)	sehr hoch
<i>Lkw</i>	12.000	30 – 60	> 100	breite Wege, jedes Wetter	sehr hoch (50.000)	sehr hoch
<i>Handkarren (gemietet)</i>	240	3 – 5	3 – 5	einigermaßen flach	-	hoch (Miete)
<i>Gepäck in Bus oder Matatu</i>	25	30 – 60	> 100	breite Wege, jedes Wetter	-	mittel (Fahrgeld)
<i>Boda-Boda</i>	5-15	10 – 15	40	einigermaßen flach, Wege	-	mittel (Fahrgeld)

(Quelle: verändert nach NIEBOER 2001, S. 73)

6.2.4 Darstellung der einzelnen Verkehrsarten

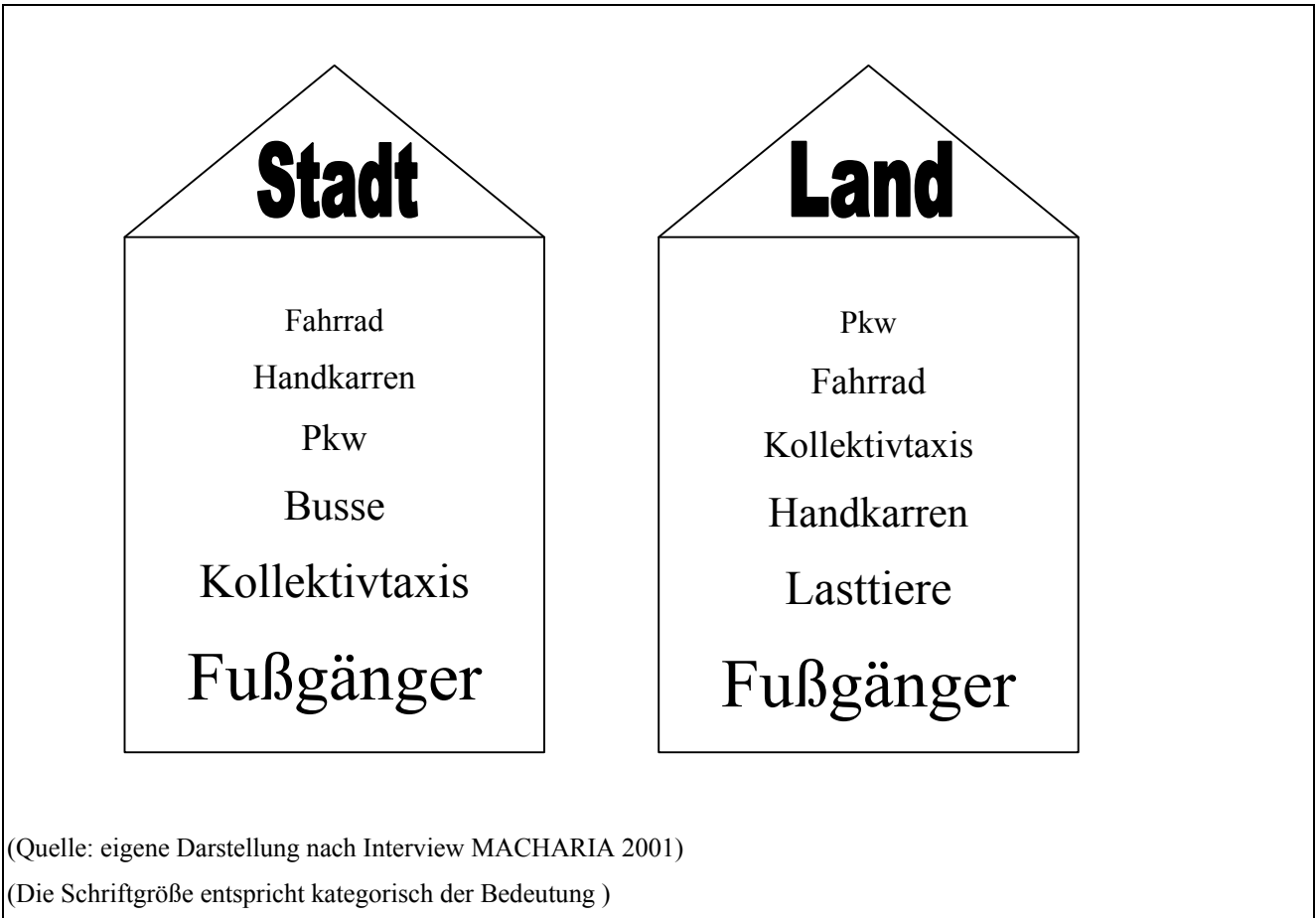
Die Darstellung der einzelnen Verkehrsarten beginnt mit dem schwächsten Glied, dem Fußgänger, und endet mit den Pipelines. Obwohl die Pipelines „immobil“ sind wurden sie bewusst integriert, da sie enorme Transportlasten tragen. Es erfolgt im Folgenden sowohl eine allgemeine Darstellung der Situation in Ostafrika als auch eine länderspezifische. Die jeweiligen Textbeiträge zu den einzelnen Verkehrsmitteln enthalten Lösungsansätze. Je nach Art und Umfang werden diese nochmals explizit am Ende eines jeden Unterkapitels aufgeführt.

Eine Darstellung der einzelnen Verkehrsarten in der Reihenfolge ihrer Verbreitung und Bedeutung für die Bevölkerung ist hier zu unübersichtlich, da einige Verkehrsarten in der Beschreibung ineinander übergehen bzw. zusammen gehören (siehe Kapitel 6.2.1). Die Verbreitung und Bedeutung leitet sich aus folgenden Kriterien ab:

- ◆ Modal Split;
- ◆ Anteil am Transportvolumen.

Da es sowohl national als auch regional bzw. im ländlichen und städtischen Raum erhebliche Unterschiede gibt, wurde in der Darstellung darauf Rücksicht genommen. Die Verkehrshierarchie in Form des Modal Split der einzelnen Verkehrsmittel ist in Ostafrika länderübergreifend folgendermaßen darstellbar.

Abbildung 11: Die Verkehrshierarchie nach Modal Split der einzelnen Verkehrsmittel



Diese Darstellung ist nicht zwangsläufig für alle Städte bzw. Regionen zutreffend, sondern stellt eine Annäherung an die durchschnittlich zu erwartende Situation dar.

Differenziert man die obige Aussage weiter und konkretisiert den jeweiligen Anteil am Transportvolumen, so würde sich grob folgende Hierarchie ergeben. Diese Hierarchie beruht auf der Zusammenschau der verfügbaren Zahlen und den Befunden aus der Status Quo Analyse sowie den Expertengesprächen. Es handelt sich um eine integrierte Betrachtung des Güter- und Personenverkehrs.

Abbildung 12: Die Verkehrshierarchie unter Berücksichtigung des Transportvolumens

(Quelle: eigene Darstellung, verändert nach MEHNE 2001, S.144)

6.2.4.1 Fußgänger

Die Fußgänger bilden innerhalb der Verkehrshierarchie das wichtigste, aber politisch-planerisch schwächste Glied in der Kette. Für sie ist die Infrastruktur, besonders in den Städten, außerordentlich schlecht. Gleichzeitig werden die mit Abstand meisten Ortsveränderungen, unabhängig von der Bevölkerungsschicht, zu Fuß unternommen. Der Fußgängerverkehr enthält eine nicht zu unterschätzende soziale Komponente. Fußgänger sind oftmals in Gruppen unterwegs und entwickeln

dadurch eine Gruppendynamik. Soziale Kontakte werden so z.B. auch gepflegt. Der Fußgängerverkehr dient in Ostafrika in hohem Maße auch dem Lastentransport. Damit ist nicht nur der Transport privater Konsumgüter, sondern auch von Betriebsmitteln gemeint. Natürlich würden viele Fußgänger für einen Teil ihrer Wege andere Verkehrsmittel nutzen, wenn sie könnten. Daraus lässt sich allerdings nicht ableiten, dass sie generell ungern zu Fuß gehen. Vielmehr führt eine Mischung aus Bequemlichkeit, Zeit- und Kostenersparnis bei vielen Wegen zu Vorteilen für den Fußgängerverkehr. (vgl. Interview MONHEIM 1999)

Ungeachtet dessen, dass jährlich viele Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen und viele von Ihnen Fußgänger sind, wird politisch und planerisch wenig unternommen, um die Situation zu entschärfen. Im Gegenteil, Straßen werden auf Kosten der Gehwege verbreitert, um dem motorisierten Verkehr einen reibungsloseren Ablauf zu gewährleisten. In vielen Städten gibt es gar keine Bürgersteige bzw. Seitenstreifen oder wenn es sie gibt, sind sie in einem sehr bedauernden Zustand. (vgl. GRUEHL-KIPKE 1995, S. 34) *„Auch wenn [die offene Kanalisation] mit Platten zugedeckt wird, um sie als Trottoir zu benutzen, sie sind oft unbenutzbar und gefährlich, weil die Platten ungenau und nicht fest liegen, so dass die Fußgänger leicht stolpern können. An manchen Stellen fehlt sogar die eine oder andere Platte, so dass der Dränageschacht darunter offen liegt.“* (KOTENKAR 1995, S. 100) Aufgrund dieser Tatsache sind die Fußgänger oftmals gezwungen, sich auf den Straßen weiterzubewegen. Häufig sind Straßen zusätzlich nur unzureichend beleuchtet, so dass der Nachhauseweg lebensbedrohlich sein kann. Das Fehlen von Zebrastreifen, Fußgängerampeln sowie anderen Überquerungshilfen deutet weiterhin auf die untergeordnete Rolle der Fußgänger und ihr mangelndes Recht auf der Straße hin.

Foto 7: Bauruine - Fußgängerbrücke in Nairobi



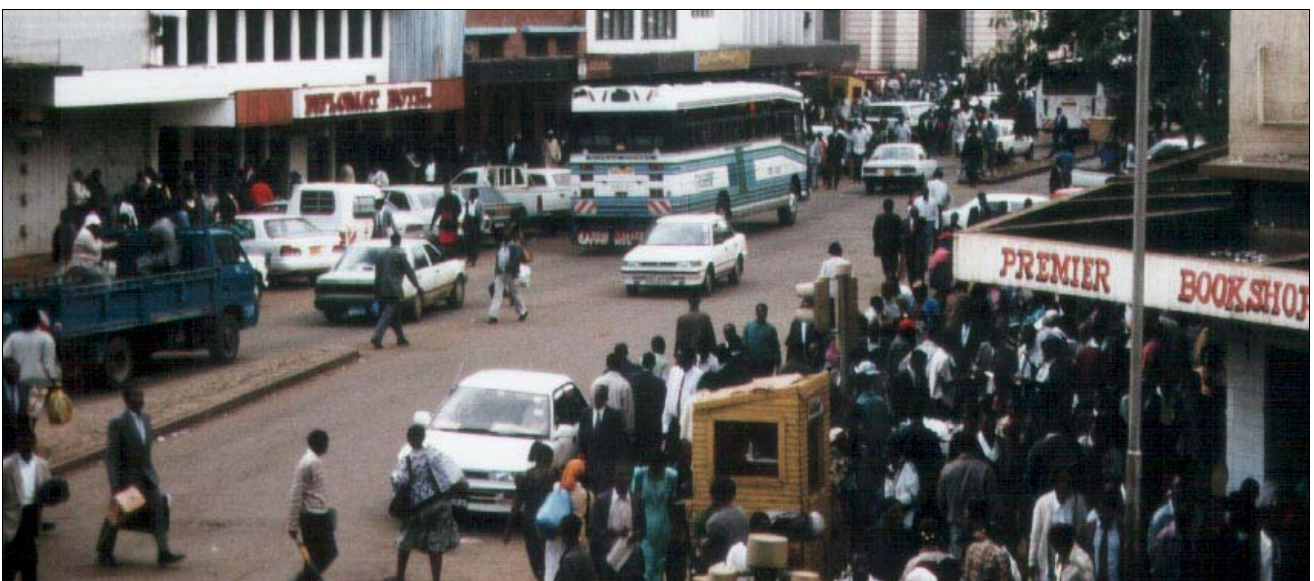
(Quelle: Christoph Mehne)

Selbst wenn in der einen oder anderen Stadt Zebrastreifen existieren, so haben sie für die Autofahrer keinerlei Bedeutung. Häufig bleibt den Fußgängern keine andere Alternative als sich defensiv und untergeordnet zu verhalten sowie schnellstmöglich zur Seite zu weichen, wenn der Verkehr an ihnen vorbei rast. So ist es nicht verwunderlich, dass sich die Fußgänger häufig als „Menschen zweiter Klasse“ fühlen. (vgl. MEHNE 2001, S. 117)

Menschen aus den unteren Einkommensgruppen und jene, die sich kein Fahrrad leisten und nur selten den Bus benutzen können, bewegen sich hauptsächlich als Fußgänger. Dieses ist de facto die Mehrheit der Bevölkerung! So werden Strecken bis zu fünf Kilometer am häufigsten zu Fuß zurückgelegt, da es die kostengünstigste und daher oftmals einzige Möglichkeit ist. Andere günstige Verkehrsmittel (Kollektivtaxis, Busse, etc.) sind vielmals für den Großteil der Bevölkerung nicht finanzierbar. (vgl. GRUEHL-KIPKE 1995, S. 33) Meistens wohnen diese Menschen auf dem Lande mehrere Kilometer entfernt von ihren Feldern, so dass insbesondere die Frauen, bepackt mit schwerster Kopflast, stundenlang gehen müssen, ehe sie Brunnenanlagen oder den nächst gelegenen Markt erreichen. Um die tägliche Gefahr für die Fußgänger eindämmen zu können, stellen Fußwege eine wichtige Voraussetzung für ein „funktionierendes kleinräumiges Wirtschaftssystem dar.“ (vgl. WITT 1996, S. 22)

Nicht nur in Entwicklungsländern, sondern auch in den Industrienationen wird die Rolle der Fußgänger oft unterschätzt. Auch die Deutschen verbringen viel Zeit als Fußgänger auf den Straßen. Allerdings beträgt der zurückgelegte Weg in der westlichen Welt im Durchschnitt lediglich 500 Meter. Bei Spaziergängern, Kindern, Jugendlichen und Alten ist die Distanz aber deutlich höher. Menschen in Entwicklungsländern bewältigen dagegen Strecken mit mehr als 20 km zu Fuß. (vgl. MEHNE 2001, S. 118)

Foto 8: Fußgänger in Nairobi



(Quelle: Christoph Mehne)

Unsicher ist auch die Situation auf den Straßen. *"I was walking to town and a car just pulled out of a side road and hit me. The driver had reversed without looking and I did not see him in good time to get away."* (WORLD BANK 1994, S.9). Diese Aussage einer Frau, die man zum Thema Sicherheit auf den Straßen befragt hat, spiegelt die Einstellung der Autofahrer wieder. Sie akzeptieren häufig nicht, dass auch Frauen das Recht haben, die Straßen zu benutzen: *"[...] the matatus make life impossible. They do not want to share the road and would harras one from the road."* (vgl. WORLD BANK 1994, S. 10)

In der Stadt sind die Bürgersteige oft von den Ständen der Einzelhändlern versperrt, so dass die Fußgänger mit ihren Transportgütern gezwungen sind, die Straßen zu nutzen. Dies führt natürlich zu Unfällen.

Foto 9: Zaun mit Trennwirkung



(Quelle: Christoph Mehne)

Der in obigem Foto abgebildete Zaun wurde entlang der gesamten Straßenlänge in Nairobis Central Business Distrikt errichtet. Ob dies zum Schutz der Fußgänger oder für den Verkehrsfluss erfolgte bleibt offen. Die im Hintergrund sichtbare Fußgängerbrücke ist die einzige Überquerungsmöglichkeit auf einer Länge von ca. 1 km. Fußgänger müssen also große Umwege in Kauf nehmen, um die Straße überqueren zu können.

Lösungsansätze sind z.B.:

- Schaffung einer angemessenen fußgängerfreundlichen Wegeführung;
- Erneuerung bestehender und Bau neuer Bürgersteige und Seitenstreifen;
- Konstruktion fehlender Verbindungen (z.B. Fußgängerbrücken und Fußgängerüberwege);
- Rückbauung von Barrieren (z.B. Zäunen bzw. ihre Öffnung in regelmäßigen Abständen);
- Einrichtung von Vorrechtszonen für Fußgänger und Radfahrer (Fußgängerzonen).

6.2.4.2 Handkarren

Die zwei- oder vierradrigen Karren kommen in der Verkehrshierarchie direkt nach den Fußgängern. Die zweiradrigen Karren werden von Mensch und Tier gezogen oder geschoben und dienen hauptsächlich dem Transport von schwerer Ladung, manchmal aber auch von alten und kranken Menschen sowie Kleinkindern.

Foto 10: Handkarren



(Quelle: Christoph Mehne)

Die Karren werden auch oft dazu genutzt, Obst, Gemüse oder kleine Haushaltsartikel auf offener Straße zu verkaufen. Problematisch ist jedoch der Standort dieser Karren, da sie sich aufgrund fehlender Bürgersteige häufig an den Straßenrändern befinden, wodurch sie der Gefahr rasender Autos und dem allgemeinen Verkehrschaos ausgesetzt sind. Existieren Bürgersteige, so verdrängen die dort stehenden Karren die Fußgänger, die ihrerseits nun auf die Straße ausweichen müssen. (vgl. MEHNE 2001, S. 118f.)

Auch in den Großstädten sind Handkarren weit verbreitet. Sie dienen zum Warentransport auf die zentralen Märkte, in der Umgebung von Busterminals und dem Transport von Gütern auf den Straßen. Ihre Zahl wird im innerstädtischen Bereich von Nairobi auf einige Hundert geschätzt. In Dar-es-Salaam und Kampala verhält es sich ähnlich. Die Handkarrenbetreiber haben große Mühe, sich im Straßenverkehr zu behaupten. Allerdings sind Handkarren für viele Betreiber von Straßenständen unerlässlich, um ihre Waren zu transportieren. (vgl. Interview ADUWO 2001)

6.2.4.3 Fahrrad und Fahrradtaxi

Das Fahrrad trägt in vielen Regionen Ostafrikas ganz entscheidend zur Entwicklung bei. Allerdings hat die Entwicklungszusammenarbeit das Fahrrad nur als Zwischenschritt zur Motorisierung bezeichnet und viele Jahre auf Straßenbau gesetzt. Dabei hat sie oft übersehen, dass in Afrika nur ca.

2,6% der gesamten Bevölkerung ein eigenes Auto besitzen. Leider stehen keine Daten bezüglich der Verbreitung des Fahrrades in Afrika bzw. Ostafrika zur Verfügung.

Gerade in den ländlichen Gebieten vieler afrikanischer Staaten wird die Bevölkerung täglich mit erheblichen Transport- und Mobilitätsproblemen konfrontiert. So beanspruchen die alltäglichen Erledigungen wie Wasser holen, Brennholz sammeln und der Mobilität für den Erwerb oder Verkauf von Waren etwa sechs Stunden, weil die meisten der Strecken mit schwerer Kopflast zu Fuß zurückgelegt werden. Aufgrund des hohen Gewichts von bis zu 30 kg erleiden Frauen häufig neben Rückenverkrümmungen auch Schädigungen der inneren Organe sowie Gelenk- und Muskelprobleme. (vgl. MEHNE 2001, S. 123) Zudem kann nur eine begrenzte Menge an Wasser zu Fuß transportiert werden, was zu weitreichenden Problemen in Bezug auf die Versorgung der Familie führt. Je weniger Wasser zu Verfügung steht, desto schwieriger wird die Bewässerung des Feldes und demnach verringern sich auch die landwirtschaftlichen Erträge. Gleichzeitig führt eine mangelnde Wasserversorgung häufig zu schlechten hygienischen Verhältnissen und zu Krankheiten. (vgl. HEYEN-PERSCHON 1997, S. 13) Geschwächt durch die gegebenen Umstände, sind die Betroffenen zusehend weniger in der Lage, ausreichend Wasser zu beschaffen. Ein Teufelskreis setzt ein. (vgl. OVERTON 1996, S. 6)

Foto 11: Fahrrad mit Wasserkanistern



(Quelle: Christoph Mehne)

Durch den Einsatz des Fahrrads als Transportmittel könnten die Lebensbedingungen vieler Menschen erheblich verbessert werden. Auch der Weg zur Schule kann mit einem Fahrrad schneller zurückgelegt werden, die Erreichbarkeit von medizinischen Einrichtungen wird ermöglicht und der Transport der Ernte wird weniger beschwerlich. Während die Fahrten der Frauen zumeist in die umliegenden Dörfer, zu den örtlichen „Trading Centres“ oder auf die Felder führen, fahren die Männer auf den Markt in die nächste Stadt. Dort nutzen sie die Gelegenheit, ihre Waren zu verkaufen oder ihre Transportdienste als Boda-Boda-Fahrer (Fahrradtaxi in Uganda) anzubieten, um den Unterhalt der Familie zu ergänzen. (vgl. HEYEN-PERSCHON 1997, S. 39ff.)

Auf lokaler Ebene kann man Probleme erkennen, die bekannt sein sollten, bevor man Projekte der Entwicklungszusammenarbeit startet. So reicht es nicht aus, wenn man innerhalb der Planungen vorsieht, Fahrräder an eine beteiligte Gruppe zu liefern, mit dem Ziel, die Lebensbedingungen allgemein zu verbessern. Sie sind dafür vorgesehen, schwere Lasten mit bis zu 60 kg zu transportieren bzw. als Fahrradtaxi benutzt zu werden. Das bedeutet, dass die Fahrräder mit bestimmten Vorrichtungen versehen und besonders stabil gebaut sein müssen. Denn während man in den Industrieländern viele verschiedene Möglichkeiten hat, Lasten zu befördern, bleibt Entwicklungsländern allein aus finanziellen Gründen oftmals nur das Fahrrad, wenn denn eins vorhanden ist, oder man trägt die Ware auf dem Kopf und läuft zu Fuß. Aber die Fahrräder müssen eine robuste Technik haben und einfach zu reparieren sein. Westliche Standardprodukte sind für viele Transportaufgaben und Wegebedingungen in Ostafrika unbrauchbar. Außerdem sind für sie keinerlei Ersatzteile erhältlich und niemand könnte sie reparieren.

Neben den genannten ökonomischen Effekten impliziert der Besitz eines Fahrrads oft Ansehen innerhalb der Bevölkerung. Das Fahrrad entwickelt sich in der Stadt zum Transportmittel des unteren Mittelstandes. Allerdings genießt ein Fahrradbesitzer auf dem Land in etwa das gleiche Ansehen wie ein Autobesitzer in der Stadt. Besser ausgestattete Räder und Mountainbikes sind jedoch auf dem Lande nur sehr selten vorzufinden, da der Preis für ein Fahrrad oftmals das sechs- bis neunfache eines durchschnittlichen Monatsgehalts beträgt. Somit sind sie für die ärmeren Bevölkerungsschichten nahezu unzugänglich. (vgl. MEHNE 2001, S. 125)

Schon immer wurden auch im Westen neben konventionellen zweirädrigen Fahrrädern spezielle Nutzfahrräder konzipiert. Diese Nutzfahrräder dienen als Fahrradkurierttransport, für Brennholztransport, für Transport größerer Gegenstände, als Postfahrrad, Bäckerfahrrad, Zeitschriftenfahrrad, Eisverkäuferfahrrad etc. Dabei werden meistens dreirädrige Varianten gewählt. Allerdings waren diese Spezialfahrzeuge im Straßenbild lange nicht mehr präsent und haben erst in den letzten Jahren eine kleine Renaissance erfahren. In den Entwicklungsländern (insbesondere in Indien und China) haben solche Fahrräder kontinuierlich eine wichtige Rolle gespielt, wobei sich

allerdings die technischen und betrieblichen Konzepte unterscheiden. (vgl. HEIERLI 1993, S. 119f.) Auch in einigen Regionen Ostafrikas finden Lastenfahrräder seit einigen Jahren Abnehmer. Für die weibliche Fahrradnutzung wirkt sich die Einstellung vieler Ehemänner negativ auf die aus. Nur ungern akzeptieren sie, dass ihre Frauen ein Fahrrad benutzen, weil sie Angst vor einer zu großen Unabhängigkeit der Frauen haben. Ferner empfinden es die Männer als „unfraulich“, wenn die Frauen Rad fahren. Die meisten Fahrräder haben einen Mittelstange. Daher erlaubt die Konstruktion des Fahrrades kein Tragen von traditioneller Kleidung in Form von langen Gewändern, sondern zwingt die Frauen Hosen anzuziehen. (vgl. HEIERLI 1993, S. 141) Diese kulturellen Vorbehalte sind in Ostafrika regional sehr unterschiedlich ausgeprägt. Viele Volksgruppen, z.B. in "Western Kenya" und Uganda, haben keine Vorbehalte gegenüber fahrradfahrenden Frauen bzw. lassen sich durch Öffentlichkeitsarbeit eines besseren belehren. In den nördlichen Provinzen Kenias, wird man dagegen kaum einer fahrradfahrenden Frau begegnen. Die Fahrradnutzung ist hier den Männern vorbehalten. Man kann die Fahrradaffinität nicht anhand der Religionszugehörigkeit definieren. Vielmehr sind es volksgruppeninterne kulturellen Vorbehalte. Allerdings lässt sich das traditionelle Rollenverständnis bezüglich Frauen und Mobilität manchmal nur sehr schwer verändern. Das zeigt sich z.B. darin, dass die radfahrenden Frauen oftmals klatschende und pfeifende Männern am Straßenrand ertragen müssen. Sie werden verbal bedrängt und zum Gespött der Leute gemacht. Selbst wenn die Männer das Fahrradfahren ihrer Frauen akzeptieren, haben die Frauen oft Probleme, ihr Schamgefühl zu überwinden. Aus den zuvor beschriebenen Gründen lehnen Frauen das Fahrradfahren oft auch von sich aus ab.

Ein sehr positives Beispiel für eine engagierte Nichtregierungsorganisation im Verkehrssektor ist das "Bicycle Sponsorship Project" in Jinja/ Uganda, welches vom First African Bicycle Information Office betrieben wird. Unterstützung erfährt diese NRO unter anderem von einer Initiativgruppe aus Karlsruhe, der „Jugendhilfe Ostafrika e.V.“. Die NGO versucht Fahrradpatenschaften in Uganda zu organisieren und den direkten Kontakt zwischen den Spendern und den Empfänger/innen herzustellen. Sie baut Fahrradwerkstätten auf und leistet Informationsarbeit. Bis heute konnten ca. 2.000 Spendenfahrräder verbilligt oder umsonst an ausgewählte Personen, Gruppen oder einzelne Projekte verteilt werden. Dazu zählen unter anderem Krankenschwestern und Hebammen, die, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind, mehr Patienten pro Tag besuchen und Kranke mit dem Fahrrad zum Krankenhaus befördern können. Ferner ermöglicht die erhöhte Mobilität dieser Frauen die Impfung von zahlreichen Kindern. (vgl. MEHNE 2001, S. 126f.) Aus der Nutzung der Fahrräder resultieren für andere Frauen erhebliche ökonomische Vorteile, da sie nun in der Lage sind, ihre Agrarprodukte aufgrund ihrer größeren Mobilität direkt auf dem Markt zu verkaufen.

Neben einer Verbesserung der medizinischen Versorgung wird im Rahmen dieses Projektes auch ein grundlegender Ausbau im Bereich der Fahrradwartung- und Instandsetzung angestrebt. Durch die

schwere Ladung der Fahrräder und schlechten Straßenverhältnisse wird die Belastung und die damit einhergehende „Kurzlebigkeit“ der Fahrräder einsichtig. Auch „[...] die geringe Qualität der Fahrräder in Afrika äußert sich in einer hohen Reparaturanfälligkeit [...], die jedoch in Abhängigkeit von der jeweiligen Auslastung eines Rades und den Einsatzbedingungen (Last, Relief, Wegebeschaffenheit) abhängt. Pedale, Radlager und Bremsen gehen in Ostafrika am häufigsten kaputt.“ (HEYEN-PERSCHON 1997, S. 74)

Foto 12: Fahrradwerkstatt der Jugendhilfe Ostafrika e.V.



(Quelle: Christoph Mehne)

Wichtige technische Verbesserungen am Fahrrad wären:

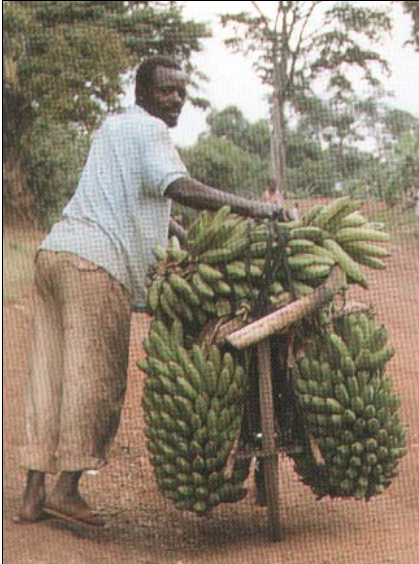
- stabilere Pedale;
- Gepäckkörbe o.ä.;
- sichere Schlösser;
- stabilere Frontgabeln;
- Gangschaltung;
- haltbarere Reifen.

(vgl. Interview KISAMADDU 2001)

Leider sind Ersatzteile oft sehr teuer oder stehen gar nicht zur Verfügung. Eine ausreichende Ersatzteilversorgung ist demnach von großer Bedeutung. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Frage der technischen Anpassung, d.h. Weglassen von überflüssigen Extras, Optimierung der Geländetauglichkeit, Optimierung der Wartungsfreundlichkeit, extrem robuste Konstruktion für den Lastentransport. Aus diesem Grunde werden in Uganda mittlerweile bestimmte Ersatzteile durch eine eigene Industrie gefertigt. Doch eine eigene Fahrradindustrie, die Fahrräder nach den Erfordernissen des eigenen Marktes produziert, ist in Ostafrika nicht vorhanden. Die Fahrräder

werden aus Indien und China importiert. Die durchschnittliche Lebensdauer beträgt zwischen vier und fünf Jahren. Der Zusammenbau und Umbau erfolgen aber zum Teil in Kenia, Tansania und Uganda in eigenen Fabriken. (vgl. Interview KISAMADDU 2001)

Foto 13: Beladenes Fahrrad



(Quelle: KfW 1998, S. 6)

Obwohl das Fahrrad, wie oben bereits aufgezeigt, zahlreiche Vorteile und Erleichterungen für einen Großteil der Bevölkerung in der Dritten Welt mit sich bringt (Mobilität, schnellerer, bequemerer und umfangreicherer Transport von Waren), ist sein Ansehen in einigen Entwicklungsländern bisher nicht sonderlich hoch. So berücksichtigt z.B. die Weltbank in einer ca. 400-seitigen Studie zur Verkehrssituation in China das Fahrrad in keinsten Weise. (vgl. MEHNE 2001, 127) Neben kulturellen und religiösen Problemen, die immer wieder mit dem Umgang eines Fahrrades in Verbindung stehen, treten auch zunehmend Konflikte im täglichen Straßenverkehr auf.

So wird dem Fahrrad oft nachgesagt in den Städten Verkehrsstaus zu verursachen. Weiterhin wird es mit wirtschaftlicher Rückständigkeit eines Landes gleichgesetzt, während das Auto bzw. generell die Motorisierung Fortschritt impliziert. Dabei werden die Vorteile des Fahrradverkehrs gegenüber dem Autoverkehr oft einfach übersehen. Das Fahrrad ist viel umweltfreundlicher und kommt zudem in den von Autos verstopften Straßen wesentlich schneller voran. (vgl. MEHNE 2001, S. 127) Die Auto- und Matatu-Fahrer nehmen keinerlei Rücksicht auf Fußgänger oder Fahrradfahrer. Die Rücksichtslosigkeit, das hohe Tempo und die vielen Schlaglöcher, die sie ständig versuchen zu umfahren, sind der Grund für viele und häufig tödlich endende Unfälle.

Leider bleibt dem Großteil der Menschen in den Entwicklungsländern aufgrund ihrer finanziellen Nöte der Zugang zu einem Fahrrad verwehrt. Wegen dieser Tatsache stimmt es traurig, dass die Regierungen der Länder den überwiegenden Teil ihrer Devisen für die Motorisierung (Fahrzeugkauf, Straßenbau und Treibstoffversorgung) des jeweiligen Landes verwenden, anstatt die Mobilität der breiten Bevölkerungsmasse durch Investitionen in die Bereiche des nicht-motorisierten Verkehrs sowie des Ausbaus der kleinräumigen Infrastruktur zu steigern. (vgl. LOWE 1996, S. 25) Vorteile des Fahrradfahrens sind, im Verhältnis zum Auto, die günstige Anschaffung, höhere Flexibilität, niedrigere Reparaturkosten und Verbraucherkosten, Umweltfreundlichkeit und Passierbarkeit der Dorfpfade und vor allem die Zeitersparnisse. Es gibt z.B. in abgelegenen Orten lange Wartezeiten auf ein Matatu, während die Strecke mit einem Fahrrad schneller zu bewältigen wäre.

Das Projekt "Bicycle Power" hat sich in Morogoro/ Tansania durchgesetzt. Die Gegend ist sehr flach und ca. 20% aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für das Projekt wurde ein Fahrradverleih mit ca. sieben Fahrrädern pro Verleihstätte eingeführt. Der Verleih ist privatwirtschaftlich organisiert. Damit ist ein guter Verdienst verbunden, was eine wichtige Rolle spielt. Das Fahrrad eröffnet vielseitige Transportmöglichkeiten wie z.B. für Matratzen, Bananen, Menschen, Brennholz etc. Ein Bestreben der Projektträger ist es, verschiedene Fahrräder anbieten zu können. Dazu gehören z.B. Kinder- und Frauenfahrräder. Es besteht jedoch immer die Gefahr, dass die Fahrräder gestohlen werden. (vgl. DITENYA 1998, S. 32f)

Eine Studie in Tansania zeigte, dass mit Nutzung des Fahrrades durchschnittlich ca. 203 Stunden pro Jahr und pro Haushalt gewonnen und ca. 14,89 US-\$ mehr eingenommen werden. (vgl. www.jugendhilfe-ostafrika.de/ngofahr.html)

In Uganda und mittlerweile auch in Kenia, haben sich zweirädrige *Fahrradtaxis* unter dem Namen Boda-Boda etabliert. Sie befördern ihre Passagiere auf dem Gepäckträger mit einem gepolsterten Sitzkissen. Die Taxen sind, im Gegensatz zu den Rikschas, nicht mit einem separaten Rücksitz ausgestattet. (vgl. HEYEN-PERSCHON 1997, S. 60) Der Name stammt aus früherer Zeit, als Menschen an der Grenze zu Kenia von "border to border" transportiert wurden.

Foto 14: Fahrradtaxi in Western Kenya



(Quelle: Christoph Mehne)

Obwohl manche Fahrradtaxen einige negative Aspekte mit sich bringen, bieten sie dennoch für einen Großteil der Bevölkerung Vorteile. Da die Anschaffungskosten verglichen mit den motorbetriebenen Fahrzeugen sehr gering sind und sich die Fahrpreise zudem auf einem niedrigen Niveau befinden, stellen sie eine beliebte und kostengünstige Alternative zum öffentlichen Verkehr dar. (vgl. SIEBERT 1990, S. 39) Außerdem werden die Fahrradtaxen auch oft für den Hin- und Rücktransport zum öffentlichen Verkehr eingesetzt. Seit einiger Zeit fahren auch die ersten Boda-Bodas in Nairobi. Die Zukunft wird zeigen, ob diese sich dort ähnlich durchsetzen können wie z.B. in Kisumu und

Eldoret. Aufgrund des hohen Motorisierungsgrades in Nairobi ist dies allerdings eher unwahrscheinlich.

In Kenia ist die Luxussteuer auf Fahrräder im Jahre 2000 abgeschafft worden. Sie betrug vorher 100%. In Uganda wurde deren Abschaffung zwar beschlossen aber bislang nicht in die Tat umgesetzt. Seit der Abschaffung der Luxussteuer auf Fahrräder ist in Kenia deren Verbreitung signifikant gestiegen. Fahrräder sind in Nairobi ab 2.700 KSh (~ 45€) erhältlich. Daher kann es sich auch die Mittelschicht leisten, ein Fahrrad zu kaufen. Ein Wachmann verdient monatlich zwischen 7.000 und 8.000 KSh. D.h., dass er nun ein Fahrrad in wenigen Monaten abbezahlen kann.

In Uganda wird im Gegensatz dazu eine Steuer für Fahrradtaxi (Boda-Bodas) erhoben, die pro unternommene Fahrt anfällt. Diese Steuer ist aufgrund fehlender Überprüfbarkeit und nicht existenter Erhebungsmodelle allerdings nicht praktikabel. Außerdem würde diese Steuer dem Boda-Boda-Gewerbe die Existenz vernichten. Das Boda-Boda-Gewerbe zieht, genauso wie das Matatu-Gewerbe, erhebliche positive sozioökonomischen Folgen nach sich. Es beginnt dadurch eine eigene Sekundärökonomie zu entstehen.

Das Fahrradtaxi hat auch in Deutschland eine Wiedergeburt erlebt. In Berlin operieren zur Zeit 80 Velotaxis mit großem Erfolg. Man kann diesen Umstand als eine positive Wechselwirkung mit Entwicklungsländern bezeichnen. Der Betreiber hat in diesem Fall von den Entwicklungsländern gelernt und ein dort erfolgreiches Modell in Deutschland implementiert.

Beim Fahrradverkehr ergibt sich ein unvorteilhafter Zusammenhang zwischen der mangelhaften Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit sowie dem Unwillen der Bevölkerung, sich den daraus ergebenden Gefahren auszusetzen. Einerseits würde die Bevölkerung gerne das Fahrrad benutzen, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet wäre. Andererseits investiert der Staat dafür nicht, weil das Fahrrad seiner Ansicht nach kaum genutzt wird. Dabei ist das Fahrrad für Entwicklungsländer ein ideales Verkehrsmittel, da es minimale infrastrukturelle Anforderungen stellt. Insbesondere im ländlichen Raum stellt es eine klare Alternative da. Die Regionalstraßen sind überwiegend in einem schlechten Zustand, so dass der motorisierte Verkehr keine gute Fortbewegungsmöglichkeit darstellt. Mit dem Fahrrad kann die Geschwindigkeit zur Überbrückung von Distanzen, der Radius und die Transportkapazität zu einem vertretbaren Preis gesteigert werden. Doch sicheres Fahren und Abstellen sind Grundvoraussetzungen für die Benutzung des Fahrrades. Durch die Schaffung von baulich abgetrennten Fahrradwegen wäre schon viel gewonnen.

Konkrete Lösungsansätze sind z.B.:

- Schaffung einer Verkehrsinfrastruktur für Fahrräder, um Hindernisse zu umgehen und die Sicherheit zu erhöhen (insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen);
- Fahrradfahrunterricht, der in den Schulen beginnt;
- Installierung von Fahrradabstellanlagen;

- Marketing für das Fahrrad als Verkehrsmittel unter besonderer Berücksichtigung frauenspezifischer und kultureller Aspekte;
- Staatliche Unterstützung für die Etablierung einer eigenen Fahrradindustrie die marktgerechte Ersatzteile oder komplette Fahrräder herstellt;
- Förderung von neuen Fahrradtechnologien, z.B. spezielle Transportfahrräder/ Anhänger;
- Reduzierung der Verkaufssteuern für Fahrräder auf das Niveau der Mehrwertsteuer;
- Förderung der Fahrradtaxibetreiber.

6.2.4.4 Lasttiere

Die Wichtigkeit der Tiere für die Menschen der ärmeren Bevölkerungsschichten wird von den führenden Weltmächten der Nordhalbkugel stark unterschätzt. Während sich in Industrieländern fast jeder einen PKW leisten kann, ist im Vergleich dazu, ein Großteil der Bevölkerung Afrikas nicht in der finanziellen Lage die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Man greift daher auf das Lasttiere als billige und auf allen Wegen einsetzbare Transportmittel zurück.

Die Bedeutung und die Wichtigkeit der Lasttiere in den Entwicklungsländern spiegelt sich in fast allen Lebensbereichen wider. Im Folgenden sind die wichtigsten fünf Einsatzbereiche genannt:

- Landwirtschaft (Pflügen, Sähen, Unkraut jäten);
- Handel (Transport von Menschen und Gütern);
- häusliche Lasten (z.B. Wasser- und Nahrungstransport);
- Forstwirtschaft (Schleppen und Ziehen der schweren Baumstämme);
- Unterhaltung (durch Kämpfe, Dressur, Belustigung).

(vgl. STARKEY 2000, o.S.)

Foto 15: Esel als Lasttiere



(Quelle: Christoph Mehne)

Der Transport durch Tiere lässt sich in zwei wesentliche Arten unterteilen. Zum einen der *freizeit-orientierte Transport* und zum anderen der *funktional-orientierte Transport*. Der freizeit-orientierte Transport konzentriert sich mehr auf die nebensächlichen Dinge im Leben und zwar Dinge die Freude bereiten. (vgl. OPITZ 1998, S. 39f.)

Der funktional-orientierte Transport hat in den Entwicklungsländern eine wesentlich größere Bedeutung. Während der freizeit-orientierte Transport hauptsächlich den zusätzlichen und das Leben verschönernden Angelegenheiten zählt, gehört der funktional-orientierte Transport eher zur

Kategorie „Erledigung lebensnotwendiger Dinge“. Seine Definition beruht auf der Tatsache, dass Distanzen überwunden werden müssen, um bestimmte und lebensnotwendige Tätigkeiten auszuüben.

Zu dieser Art des Transportes zählen folgende Formen:

- Transport von Menschen;
- Transport von Gütern und Lasten;
- Transport von Gerätschaften zum Feld;
- Transport von Wasser;
- Ziehen von Karren, Wagen, Holz und Booten.

Alles in allem stellt der Transport durch Tiere eine unwahrscheinliche Erleichterung in fast allen Lebensbereichen dar, ohne dessen Unterstützung die Lebensqualität der Menschen wesentlich geringer wäre. (vgl. OPITZ 1998, S. 39f.)

Folgende Vor- und Nachteile lassen sich bei der Verwendung von Lasttieren als Transportmittel beobachten.

Vorteile:

- 1) Karren und Lasttiere unterstützen die Vermarktung, indem sie den Radius des bäuerlichen Handelns vergrößern und den Transport zu den nationalen Handelsnetzen fördern. Zum Vergleich: ohne Tier würde ein Bauer 50 Tage benötigen, um 1 t Korn auf den Markt zu bringen.
- 2) Fast überall in den Entwicklungsländern sind die Frauen verantwortlich für Aussaat, Pflege und Ernte der Nahrungsmittel, für die Versorgung des Haushaltes mit Wasser und Brennholz, Kochen, Waschen, Kindererziehung, Herstellen von Hausgeräten und Stoffen für Kleidung. Die Frauen tragen oft die Hauptlast der Arbeit. Sie müssen unter Umständen jährlich bis zu 1.600 Stunden Wasser mit einem Gewicht von 25-30 kg tragen. Durch den Transport mit Hilfe des Tieres erfahren sie eine enorme Arbeitserleichterung, da ihnen die großen Lasten, die sie bisher auf den Köpfen transportiert haben, abgenommen werden.
- 3) Die Nutzung der Tiere führt zu einer großen Verbesserung der Lebensqualität. Den Menschen wird die Gelegenheit geboten, größere Städte aufzusuchen, um dort eine bessere Schulbildung zu erhalten, medizinische Versorgung in Anspruch zu nehmen und durch vielfältigere Jobangebote bessere Einkommen erlangen zu können.
- 4) Durch die geringen technischen Ansprüche der Tierhaltung und Tiernutzung sind die erforderlichen Materialien für die Menschen leicht verfügbar.
- 5) Die Tiere sind im allgemeinen gut an die Umgebung angepasst.
- 6) Aufgrund der Größe und starken Zersiedlung Ostafrikas ist eine vollkommene Erschließung des Gebietes für motorisierte Fahrzeuge unmöglich. Lasttiere sind somit das zuverlässigste Transportmittel zur Überwindung von natürlichen Barrieren.

- 7) Die Menschen der Entwicklungsländer besitzen für die Handhabung der Tiere als Transport- und Zugtier das nötige „Know-how“, müssen nicht neu angeleitet werden und beherrschen den Umgang mit den Tieren.
- 8) Die Verwendung von Lasttieren als zusätzliche Arbeitskraft ermöglicht eine verstärkte Bewirtschaftung der Felder.
- 9) Die Tiere liefern zusätzlich fruchtbaren Dünger.
- 10) In Entwicklungsländern besitzen Lasttiere, anders als in Industrieländern, noch heute einen sehr hohen Stellenwert.
- 11) Weiterhin eröffnen sich neue Einnahmequellen durch die Zunahme des Tourismus, der das Kamel- und Eselreiten attraktiv werden ließ.
- 12) Außerdem ist die Vermeidung der Luft- und Umweltverschmutzung durch die Verwendung der Tiere ein sehr nützlicher Nebeneffekt.

Nachteile:

- 1) Die Tierkraft hat im Laufe der Zeit und der fortschreitenden technischen Entwicklung ein sehr altmodisches Image erhalten.
- 2) Durch verbesserte Arbeitstechniken, wie durch den Ankauf eines Pfluges, durch Veränderungen der Anbauformen, sowie durch den Einsatz von verbesserten Düngemitteln eröffnet sich für den Bauern die Möglichkeit seine Anbaufläche zu vergrößern. Die Intensivierung führt aber häufig zur Überlastung der Tiere.
- 3) Mit zunehmendem Alter verlieren die Tiere nach und nach ihre Kräfte, fangen an zu lahmen und werden schließlich arbeitsunfähig.
- 4) Verkehrsunfälle entstehen durch schlechte Straßenverhältnisse, die den Tieren den Transport oft erschweren und aufgrund veralteter und morscher Karren, die der Belastung nicht mehr standhalten können. Außerdem behindern sie den motorisierten Verkehr, wenn sie die gleichen Wege benutzen, wodurch es zu Unfällen kommt.

(vgl. MEHNE 2001, S. 120f.)

6.2.4.5 Motorrad und Motorradtaxi

Die Anzahl der Motorräder wächst in den meisten Entwicklungsländern schneller an als die Zahl der Autos, denn das Motorrad bietet dem Käufer eine gute Mobilität für einen relativ erschwinglichen Preis. Dennoch ist es kein Verkehrsmittel für die Mehrheit der Bevölkerung, da es für die unteren Bevölkerungsschichten immer noch unbezahlbar bleibt. In der Verkehrsmittelhierarchie lässt sich das Motorrad als Übergang zwischen Fahrrad und PKW einordnen. Der soziale Aufstieg zeigt sich in der privaten Verkehrsmittelwahl, wobei die dörfliche Bevölkerung im allgemeinen mit dem Besitz eines Fahrrades zufrieden ist. Die Stadtbevölkerung sieht das Fahrrad als ein Verkehrsmittel für sozial

schwächer gestellte an und bevorzugt je nach Kaufkraft das Motorrad oder wenigstens den Motorroller oder das Moped. Dieser Trend lässt sich vor allem in Uganda beobachten. Das Auto hingegen stellt für die meisten eine zu große Investition dar, so dass für viele der Wunsch nach einem eigenen Pkw unerfüllt bleibt. Selbst für den Erwerb eines Motorrades müssen meistens andere Wünsche in den Hintergrund treten. (vgl. MEHNE 2001, S. 131)

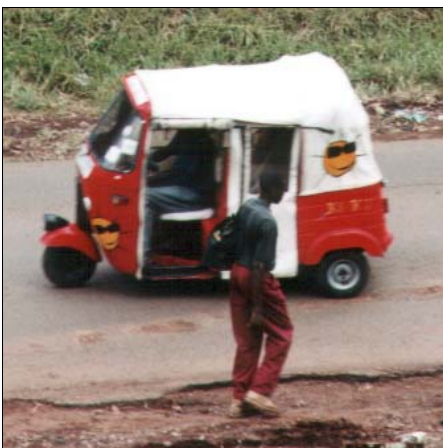
Motorräder nehmen auf den Straßen unwesentlich mehr Platz ein als Fahrräder. Sie tragen aber zu einer Erhöhung des aggressiven Verkehrsklimas bei, was letztlich zu einer zusätzlichen Benachteiligung des nicht-motorisierten Verkehrs führt und auch noch die Umwelt belastet. (vgl. HEIERLI 1993, S. 118) Die Nutzung des Zweitaktmotors, ist besonders problematisch, da das 25 bis 40%ige Benzin-Ölgemisch nicht vollständig verbrannt werden kann und es somit zu höheren Abgasemissionen kommt. Dennoch sind Mopeds, Motorroller und Motorräder sehr beliebt, weil die Anschaffungskosten und der Benzinverbrauch gegenüber einem Auto geringer sowie die Unterhaltskosten niedriger sind. (vgl. KOTENKAR 1995, S. 109f.)

In Uganda werden mittlerweile verstärkt Motorroller als Boda-Bodas eingesetzt. Sie ergänzen, hauptsächlich in den Städten, die Transportkette oberhalb des Fahrradtaxi. Im ländlichen Raum sind sie für die Bevölkerung zu kostspielig. Die Preisdistanz zum Matatu ist nur noch gering. Der Motorisierungsgrad der Städte nimmt weiter zu und verdrängt allmählich den nicht-motorisierten Verkehr. (vgl. Interview KISAMADDU 2001)

6.2.4.6 Tuk-Tuk

Zur Kategorie der Motorradrikschas kann man die in Nairobi/Kenia verbreiteten Tuk-Tuks zählen. Sie gelten als unteres Ende des motorisierten Verkehrs in Kenia. Seit wenigen Jahren sind sie im innerstädtischen Verkehr im Einsatz und ergänzen die Transportkette unterhalb des Taxis oder stehen zum Teil in direkter Konkurrenz dazu. Die Fahrgäste können sich den Fahrpreis teilen.

Foto 16: Tuk-Tuk in Nairobi



(Quelle: Christoph Mehne)

Die bunten Tuk-Tuks werden meist aus Indien importiert und verfügen über einen knatternden und stinkenden Zweitaktmotor. Dadurch werden Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h erreicht. Mittlerweile sind aber auch Viertaktmotoren erhältlich. Mit 2,75 m Länge beansprucht ein Tuk-Tuk vergleichsweise wenig Straßen- und Parkraum. Der Verbrauch liegt bei ca. fünf Liter auf 100 km.

6.2.4.7 Personenkraftwagen

Bei den Personenkraftwagen muss man zwischen Privatfahrzeugen und gewerblich genutzten Fahrzeugen unterscheiden. Das Straßenbild wird insbesondere in den Städten von Privatfahrzeugen geprägt. Betrachtet man die Zulassungszahlen in Kenia, so entfallen auf zwei Pkw-Zulassungen eine Kleinbus/Pick-up-Zulassung. Autos beherrschen die Straßen und müssen sich ihren Platz nicht erst erkämpfen. Ein Ausbau und eine Verbreiterung der Straßen führt unweigerlich zu einer größer werdenden Gefahr für alle „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer, weil dadurch risikoreichen Überholmanövern und einem verantwortungslosen Fahrstil mehr Raum gegeben wird. Deshalb müssen grundsätzlich die kleineren Fahrzeuge den Autos den Weg freimachen und zur Seite weichen. Traditionelle Verkehrsmittel werden zugunsten des Autos von den Straßen der Städte verdrängt, um den Fortschritt, der mit dem Pkw verbunden wird, nicht aufzuhalten. Die Zunahme der Motorisierung in den Entwicklungsländern ist darauf zurückzuführen, dass das Auto eine Art Statussymbol darstellt und mit Fortschritt gleichgesetzt wird. Dabei bleibt die Tatsache unberücksichtigt, dass das Auto lediglich für die Oberschicht erschwinglich ist. Obwohl man mit dem Auto in den Städten der Entwicklungsländer nur wenige Kilometer pro Stunde zurücklegen kann, weil man lange Zeit im Stau verbringen muss, wird dies gerne in Kauf genommen.

Die Verkehrsplaner reagieren auf die Zunahme der Autos mit dem Ausbau des Straßennetzes. Die Straßen werden verbreitert und die Bürgersteige dadurch häufig verkleinert. Das führt schließlich dazu, dass die Fortbewegung zu Fuß mit einem noch höheren Unfallrisiko verbunden ist. (vgl. MEHNE 2001, S. 137)

Da sehr viel Geld in den Straßenbau investiert wird, stehen dem ÖPNV keine Mittel mehr zur Verfügung, um beispielsweise die ländlichen Gebiete besser in die Infrastruktur eingliedern zu können. Oftmals übernehmen kostenpflichtige Matatus oder Lkws einen Teil des öffentlichen Transports, wodurch die Motorisierung wiederum erhöht wird. „Umweltfreundlichere“ Großbusse werden nur in geringem Umfang eingesetzt.

Die Abhängigkeit der Entwicklungsländer von den Industrieländern wird verstärkt, indem Firmen wie BMW, Peugeot und Mercedes Benz ihre Autoproduktion nach Südafrika verlegen und von dort aus ihre Ware auf dem afrikanischen Markt absetzen. (vgl. WITT 1996, S. 18f.) Wenn sich die Automobilindustrie in einer Krise befindet, hat dies gleichzeitig eklatante Auswirkungen auf die Volkswirtschaften der Entwicklungsländer. Volkswagen produziert z.B. ein Drittel seiner Produkte im Ausland, 50% davon in Entwicklungsländern, was etwa einem Sechstel der gesamten Produktion entspricht. (vgl. WILKE-LAUNER 1990, S. 28)

Insgesamt bringt die Automobilindustrie Kenias monatlich über 1.000 Fahrzeuge aller Typen auf den Markt und schafft 13.000 direkte Arbeitsplätze. Als ein klar segmentierter Markt dominiert der Bau eigener Karosserien, welche auf die importierten Fahrgestelle aus Japan abgestimmt sind. „Aus

importierten Bausätzen werden bei AVA in Mombasa, dem größten Montagewerk, und zwei weiteren in Nairobi und Thika Pkws, Pick-Ups, Kleintransporter, Lastwagen und Busse zusammengeschaubt und verschweißt. Einheimische Zulieferer- Betriebe liefern bis 35% der Bestandteile. Auspufftöpfe, Stoßdämpfer, Reifen, Batterien oder Kühler [...]“. (HOERING 1990, S. 26)

Der Trend zur Automobilisierung zieht einen gewaltigen Straßenbau nach sich, so dass große Waldgebiete gerodet und die ursprünglich beheimatete Flora und Fauna in diesem Bereich irreversibel zerstört wird sowie die ehemals ansässigen Menschen ihre Lebensgrundlage verlieren. Industrie- und Agrarunternehmen werden aufgrund der vorhandenen Infrastruktur eine Erschließung der umliegenden Gebiete ermöglicht. Diese angesiedelten Unternehmen wirtschaften exportorientiert und verdrängen dadurch die traditionelle Subsistenzwirtschaft.

Organisationen wie die Weltbank und staatliche Entwicklungshilfeorganisationen (z.B. GTZ, KfW) haben die Motorisierung im Laufe der Jahre kräftig gefördert, da der Straßenbau und die damit einhergehende Zunahme der Fahrzeuge als primäres Entwicklungsziel angesehen wurde. Tatsache ist allerdings, dass eine Motorisierung die Entwicklung eher verzögert als beschleunigt, da ein Drittel aller Devisen des Landes für den Erwerb von Pkws verwendet werden. Ostafrika kann man bezüglich der dort fahrenden Autos überspitzt ausgedrückt fast als „Schrottplatz“ Japans bezeichnen, da sehr viele ausrangierten Wagen bis von Japan nach Ostafrika exportiert werden. Die seit der Liberalisierung des kenianischen Marktes im Jahre 1993 importierten Fahrzeuge sind zwar durchweg besserer Qualität als zuvor, aber die Altfahrzeuge dominieren weiterhin die Zulassungsstatistiken. Dies ist möglich, weil es in Ostafrika keine TÜV-Überprüfungen gibt und sich die Fahrzeuge aus Japan für den Linksverkehr anbieten. Der Wille zu einer Entwicklung nach westlichem Standard führt dazu, dass kein Geld mehr für billigere Transportmittel zur Verfügung steht und dementsprechend die Kluft zwischen arm und reich immer größer wird. (vgl. MEHNE 2001, S. 137)

6.2.4.8 Taxi

Unter einem Taxi versteht man einen Pkw mit Taxameter zur gewerblichen Beförderung von Personen . Der Fahrgast bestimmt das Ziel. Es stellt ein Mietfahrzeug mit Chauffeur dar und ähnelt dadurch auch den Fahrradtaxi, Tuk-Tuks und Motorrädern.

„Das Straßentaxisystem gibt es in allen Großstädten zu Tages- und Nachtzeiten. Die Taxis sind etwa vier bis fünf mal teurer als die Rikscha. Es gibt in vielen Städten auch die Ruftaxis, die in der Regel von den Touristen und Firmen für den Überlandverkehr benutzt werden. Für die Einheimischen sind sie für den Privatverkehr zu teuer (zwei bis drei mal teurer als Straßentaxis).“ (KOTENKAR 1995, S. 114) Die Ruftaxis werden im wesentlichen in Großstädten von der Oberschicht in Anspruch genommen, weil nur sie in der Lage sind, einen festgesetzten Preis pro Fahrt plus den zusätzlich anfallenden Kilometerpreis zu bezahlen.

In Dar-es-Salaam befinden sich Taxis zum einen im Gemeinschaftsbesitz, zum anderen stellen sie Privateigentum dar. Taxis prägen mittlerweile das gesamte Stadtbild von Dar-es-Salaam. Gewöhnlich benutzen sie dabei keinen Taxameter, sondern setzen die Fahrpreise äußerst willkürlich und je nach Situation und Fahrgast fest. Aufgrund des relativ hohen Preisniveaus sind Taxis den mittleren bis höheren Einkommensklassen vorbehalten. (vgl. MEHNE 2001, S. 132)

Foto 17: London-Taxi in Nairobi und Taxi in Kampala



(Quellen: Christoph Mehne)

In Nairobi verkehren sowohl die alten, klassischen London-Taxis als auch moderne Pkw. Die Anzahl an Taxis ist nur in Uganda genau registriert. In Uganda verkehren 185 Taxis. (vgl. Republic of Uganda 2001, S. 33)

6.2.4.9 Kollektivtaxi

Die Kollektivtaxis/Sammeltaxis werden in den einzelnen Ländern jeweils unterschiedlich bezeichnet, so nennt man diese beispielsweise in Kenia und Uganda „Matatu“, in Tansania „Dalla-Dalla“ in Mexiko und Peru „Collectivos“ und in Westafrika „Taxi-Brousse“. Im folgenden Text werden die Matatus in Kenia/Uganda sowie die Dalla-Dallas in Tansania näher betrachtet.

Das Wort Matatu leitet sich aus dem Kikuyu- Begriff „mang’ otore matatu“ ab , der soviel bedeutet wie 30 cents. Das war der frühere Standardpreis pro Fahrt. (vgl. KHAYESI 1997, S. 10) Matatus befinden sich häufig in einem äußerst desolaten technischen Zustand und sind überladen, unbequem, sehr heiß und stickig. Trotz der zahlreichen Unannehmlichkeiten, die mit den Fahrten solcher Kleinbusse einhergehen, nehmen die meisten Menschen diese Verkehrsvariante gerne in Anspruch. Für Menschen aus den unteren Einkommensschichten, die sich nur selten Taxis oder andere motorisierte Verkehrsmittel leisten können, stellen die Matatus eine einigermaßen erschwingliche Fortbewegungsmöglichkeit dar.

„Eingepfercht wie Tiere und betäubt von überlauter Musik versuchen die Passagiere trotz des Rüttelns durch die Schlaglöcher und schlingernden Überholmanöver zu schlummern oder wenigstens dem rücksichtslosen Fahrstil standzuhalten.“ (HOERING 1990, S. 45) Zudem müssen sich die

Insassen vor Taschendiebstahl in acht nehmen. Nicht zuletzt wegen der ohrenbetäubenden Musik und dem Einnehmen von Miraa-Kraut, welches die Müdigkeit der Fahrer vermindert, aber gleichzeitig deren Reaktionsfähigkeit herabsetzt, sind Matatus im überdurchschnittlichen Maße in schwere Verkehrsunfälle verwickelt. Verstärkte Polizeikontrollen konnten in den letzten Jahren die Zahl der überladenen Busse reduzieren und damit die Zahl der Verkehrsunfälle senken. Allerdings hat das verstärkte Einschreiten seitens der Behörden zu neuen Einnahmequellen für korrupte Polizisten geführt. Die oft führerscheinlosen Fahrer entzogen sich den Polizeikontrollen durch Schmiergeldzahlungen an die Beamten. (vgl. MEHNE 2001, S. 133)

Matatus verkehren sowohl in ländlichen Gebieten als auch in Städten. In den ländlichen Gebieten sind sie aufgrund ihres geringeren Preisniveaus sowie ihrer höheren Bedienungsfrequenz eine willkommene Alternative zu den üblichen Linienbussen. Linienbusse sind im Überlandtransport etwa 20% teurer als Matatus. Wegen der starken Nachfrage nach Transportmöglichkeiten sind die Linienbusse in den Ballungsgebieten komplett überfordert, so dass die Matatus als Ergänzung für den Bus Service unentbehrlich sind. Matatus, die in Kenia bis 1973 noch illegal verkehrten, konkurrieren immer stärker auf den gewinnbringenden Routen mit dem Kenia Bus Service. In den letzten Jahren hat die Bedeutung der Matatus außerdem auf den Routen zugenommen, die nicht vom Kenia Bus Service bedient werden. Mittlerweile kommt ihnen bei der Verkehrsmittelwahl von Seiten der Bevölkerung enorme Wichtigkeit zu, obwohl sie nach wie vor als eines der gefährlichsten Verkehrsmittel gelten. Da die Matatus im sogenannten Informellen Sektor operieren, d.h. nicht registriert sind, ist auch keine Karte des Liniennetzes vorhanden.

In ganz Uganda sind z.B. 8.920 Matatus registriert. (vgl. Republic of Uganda 2001, S. 33) In Nairobi operieren ca. 6.500 Matatus, davon 2.500 Fahrzeuge mit 25 Sitzen und 4.000 Minibusse mit 12 Sitzen. Sie besitzen ca. 70% Marktanteil am öffentlichen Straßentransport, während der Kenya Bus Service nur noch 30% Marktanteil hat. Die Matatus befördern ca. 700.000 Personen pro Tag. Auf einer Linie operieren bis zu 150 Matatus. In Nairobi existieren insgesamt 72 Linien. Die Linie 15 zwischen "Southern Border" und "Bomas" wird z.B. von 66 regulären Matatus betrieben.

Die Preisstruktur wird am Beispiel von Kenia kurz erläutert. Es handelt sich dabei um variable Werte, die in Abhängigkeit von der Konkurrenz und der Nachfrage variieren.

Tabelle 15: Preisstruktur für Matatus in Kenia in Abhängigkeit zur Distanz

Distanz	Preis
0 bis 5 km	10 bis 20 KSh
6-10 km	20 bis 50 KSh
11-20 km	50 bis 120 KSh
21-50 km	80 bis 200 KSh
51-100 km	100 bis 400 KSh
über 100 km	je 100 km ca. 250 KSh

(Quelle: eigene Erfahrungswerte)

Der Kenia Bus Service verlangt für eine Strecke mit bis zu 5 km in Nairobi mindestens 20 KSh. Kinder zahlen die Hälfte. 100 KSh entsprechen dabei ca. 1,50 €.

Foto 18: Matatu



(Quelle: Christoph Mehne)

Der Versuch, Matatus an Fahrpläne, Verkehrsvorschriften und eine limitierte Anzahl von Passagieren zu binden, konnte nur teilweise realisiert werden. Mittlerweile werden aber immerhin die Routen eingehalten. Matatus weichen auch auf Wunsch nicht von ihrer Route ab. Die Beschränkung der Insassenanzahl umgehen die Fahrer, indem sie einige Meter entfernt von der Haltestelle weitere Fahrgäste aufnehmen. Die meisten Fahrer versuchen ein Maximum an Passagieren zu befördern, um einen ausreichend hohen Umsatz zu erzielen, der die Ernährung ihrer Familien sicherstellt. (vgl. MEHNE 2001, S. 134)

Die Konkurrenz unter den Matatus ist limitiert. Sogenannte "*Matatu-Associations*" regulieren den Markt auf den einzelnen Linien. Ohne Zustimmung dieser Association ist es nicht möglich, ein Matatu auf einer Route zu betreiben. Der fremde Betreiber müsste um seine Gesundheit fürchten. Durch diese Regulierung wird eine Steigerung des Fahrkomforts verhindert. Neue Fahrzeuge werden nur selten zugelassen, da die Passagiere diese bevorzugen würden und ältere Fahrzeuge dadurch Umsatzeinbußen hätten. Eine staatliche Regulierung wäre dringend angebracht, um diese "private" Regulierung zu deregulieren. Die momentanen Zustände sind in Kenia nicht tolerierbar, da ein wahrer Wettbewerb nicht stattfindet.

Foto 19: Matatu-Sammelplatz in Nairobi

(Quelle: Christoph Mehne)

In ganz Uganda wurde das Matatu-Gewerbe stark reguliert. Es wurden regionale Gruppen installiert und der Zugang zu diesen Gruppen staatlich reguliert, um eine vertretbare Wettbewerbssituation zu bekommen. Matatus müssen daher auch auf den etwas unrentableren Strecken einer Region regelmäßig verkehren. Durch eine "Corporate Identity" sind Matatus und Taxis leicht erkennbar. Laute Musik in den Fahrzeugen wurde untersagt. Es finden regelmäßig technische Kontrollen sowie Polizeikontrollen statt. Die Fahrer wurden dadurch diszipliniert und die Unfallzahl minimiert. Kenianische „Matatu-Associations“ haben bereits vereinzelt Delegationen nach Uganda abgesandt, um das dortige "Wunder" zu begutachten. Die Zahl der Verkehrskontrollen wurde in Nairobi mittlerweile stark erhöht. (vgl. Interview Kisamaddu 2001)

Ähnlich der Matatus in Kenia, bezeichnet man die Kollektivtaxen in Tansania als Dalla-Dalla. Dieser Name kommt von dem kisuahelischen Wort für die fünf Schilling Münze in Tansania. Auch sie wurden aufgrund des unzureichenden städtischen Transportsystems 1983 durch die Regierung legalisiert, nachdem sie jahrzehntelang in Dar-es-Salaam illegal ihre Transportdienste angeboten hatten. Wegen des beständigen Preises von 50 Cent pro Fahrt nannten die Tansanier in früheren Jahren ihr Kollektivtaxi Thumni-Thumni, was auf Suaheli eben so viel bedeutet wie 50 Cents. (vgl. MEHNE 2001, S. 135)

Infolge des immensen Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Urbanisierung, verursacht durch die Landflucht, konnte die der öffentliche Busservice in Tansania („Shirika la Usafiri Dar-es-Salaam (UDA)“), die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr befriedigen. Zudem nahm im

Laufe der Zeit die Anzahl der Busse der UDA immer weiter ab. Dringend erforderliche Investitionen blieben aus. (vgl. BANYIKWA 1988, S. 87) Die Dalla-Dallas aber konnten sich im innerstädtischen Verkehr behaupten, obwohl sie keinen festen Routen folgen und oft sehr unzuverlässig sind. Ein Grund dafür ist, dass sie besonders in den Stoßzeiten häufig verkehren und somit sehr flexibel auf die Transportbedürfnisse reagieren. In Dar-es-Salaam verkehren dagegen 7.500 Dalla-Dallas. Die meisten sind 16-36 Sitzer. (vgl. HOWE 2000, S. 37)

Die sozioökonomischen Charakteristika der Matatu-Arbeiter lassen sich folgendermaßen beschreiben: Das Matatu-Gewerbe wird von Männern dominiert, welche zu über 70% verheiratet und im Alter zwischen 25 und 34 Jahren sind. Oft haben sie nur eine geringe Schulausbildung, was bei der Einstellung der Fahrer jedoch kaum eine Rolle spielt. Laut Umfrage besitzen sie meist einen Führerschein und eine Lizenz zur Personenbeförderung, wobei die Realität dem entgegen steht. (vgl. KHAYESI 1997, S. 30ff.) Ungefähr 40% der Fahrer eines Kollektivtaxi besitzen ihren eigenen Wagen. (vgl. HAVELKA 1990, S. 161) Da man auch auf die Ehrlichkeit, Verlässlichkeit und Verantwortlichkeit der Arbeiter großen Wert legt, werden überwiegend Freunde, Bekannte oder Verwandte eingestellt, unabhängig davon, ob sie einen Führerschein besitzen. Die Verträge vereinbart man in der Regel mündlich. (vgl. KHAYESI 1997, S. 30ff.)

6.2.4.10 Bus

In den Entwicklungsländern gibt es weitaus weniger Busse als in den Industrieländern. Netzdichte und Taktzeiten sind darüber hinaus in Entwicklungsländern deutlich schlechter. Trotzdem nimmt der Busverkehr in Entwicklungsländern eine wichtige Rolle ein. Er ist flexibel einsetzbar, bietet viel Raum und ist relativ günstig zu betreiben. Aufgrund der meist günstigen Tarife wird er vor allem von den armen Bevölkerungsschichten genutzt. Im Jahr 2000 geht man von 1,2 Milliarden Busfahrten pro Tag in den Städten der Entwicklungsländer aus. (vgl. ZEGRAS 1996, S. 94) Allerdings sind in vielen Entwicklungsländern keine kompletten, flächendeckenden Bussysteme entwickelt worden. Daher gibt es auch insgesamt weniger Linienbusse als in Industrieländern, zumal sie sich den Markt mit dem Paratransit teilen müssen und der Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs viel höher als in den Industrieländern ist. Die Busse verkehren überwiegend in den Ballungsgebieten sowie auf den Hauptachsen zwischen größeren Städten, während viele ländliche Gebiete mit Linienbussen nicht erreicht werden können. (vgl. MEHNE 2001, S. 135)

Kennzeichnend für die Busse in Entwicklungsländern ist der zumeist schlechte technische Zustand, da sie oftmals nicht gewartet werden und ein Mangel an Ersatzteilen oder Treibstoff herrscht. Problematisch sind auch die unregelmäßigen Fahrpläne sowie die unzureichend beschilderten Haltestellen, was schließlich dazu führt, dass in fast keiner Stadt das Bussystem reibungslos

funktioniert. Zudem fehlt es an eigenen Busspuren. Ein weiteres negatives Kriterium ist die Luft- und Lärmbelastung durch die meist überalterten Busse.

Die betriebenen Busse befinden sich oftmals in privater Hand. Der Fahrpreis pro Kilometer ist bei den privaten Bussen wesentlich höher als bei den staatlichen Transportmitteln. Letztere werden in starkem Maße subventioniert, da das Bussystem sonst aufgrund des steigenden Konkurrenzdruckes in Bezug auf die Fahrpreise und die Löhne der Fahrer, sonst nicht aufrecht erhalten werden könnte. Informelle und illegale Passagierbetriebe übernehmen mittlerweile einen Großteil der Fahrten und bieten dabei häufig günstigere Preise an als die lizenzierten Busunternehmen.

Der Busservice in Ostafrika lässt sich in drei Kategorien aufteilen:

- *Reisebuslinien im überregionalen Verkehr;*
- *Städtische Verkehrsbetriebe bzw. Busgesellschaften;*
- *Kollektivtransporte durch "große" Matatus.*

Foto 20: Abfahrtsplatz für Überlandbusse am Hauptbahnhof in Nairobi



(Quelle: Christoph Mehne)

Die großen **Reisebuslinien** wie z.B. Akamba (Kenia) oder Tawfiq (Tansania) werden von Busunternehmen betrieben und verfügen über einen relativ festen Fahrplan, Sitzplatzreservierung etc. Die Fahrzeuge sind je nach Unternehmen in einem akzeptablen Zustand. Wer allerdings auf "Billiganbieter" zurückgreift, kann nicht den gleichen Komfort und Sicherheitsstandard verlangen. Die Reisebusse verkehren entlang bestimmter regionaler, nationaler und internationaler Linien. Ein Netz von Bushaltestellen wird angefahren. Sie dienen hauptsächlich dem Personentransport über große Entfernungen. Daher sind die Möglichkeiten der Gepäckmitnahme bzw. Warenmitnahme begrenzt. Die Fahrweise der Busfahrer ist z.T. sehr rücksichtslos, denn auf schwächere Verkehrsteilnehmer wird keine Rücksicht genommen. Für den Fahrer zählt nur die erzielbare Durchschnittsgeschwindigkeit. Der grenzüberschreitende Verkehr, z.B. die Strecke Nairobi - Dar-es-Salaam, kann ohne Fahrzeugwechsel stattfinden. (vgl. Interview ADUWO 2001)

Zu den *städtischen Verkehrsbetrieben* bzw. Busgesellschaften gehören z.B. der „Kenya Bus Service“. Der Service erschließt in der Regel auch gewisse Komponenten des Regionalverkehrs, operiert aber primär in Städten. In Uganda gibt es keinen öffentlichen Busverkehr mehr. Der gesamte öffentliche Verkehr wird über Matatus abgewickelt! Eine Förderung des öffentlichen Verkehrs ist hier politisch nicht gewollt, da die Versorgung durch Matatus als ausreichend angesehen wird. (vgl. Interview KAFABUSA 2001)

Kollektivtaxis verkehren sowohl lokal als auch regional. Im überregionalen Linienverkehr stehen, je nach Bedarf, Kollektivtaxis mit 9 bis 36 Sitzplätzen zur Verfügung. (siehe Kapitel Kollektivtaxi) (vgl. Interview ADUWO 2001)

Der „Kenya Bus Service“, der 1934 mit einer Anzahl von 13 Bussen begann, war bis 1986 ein Privatunternehmen, das der „United Transport International“ (UIT) und der „Nairobi City Commission“ gehörte. Dieses Unternehmen zählt zu den ersten öffentlichen Transportmitteln in Nairobi. Zunächst verkehrten die Busse nur auf sehr kurzen Strecken, die oft nicht mehr als einen Kilometer betragen. (vgl. IRANDU 1997, S. 15f.)

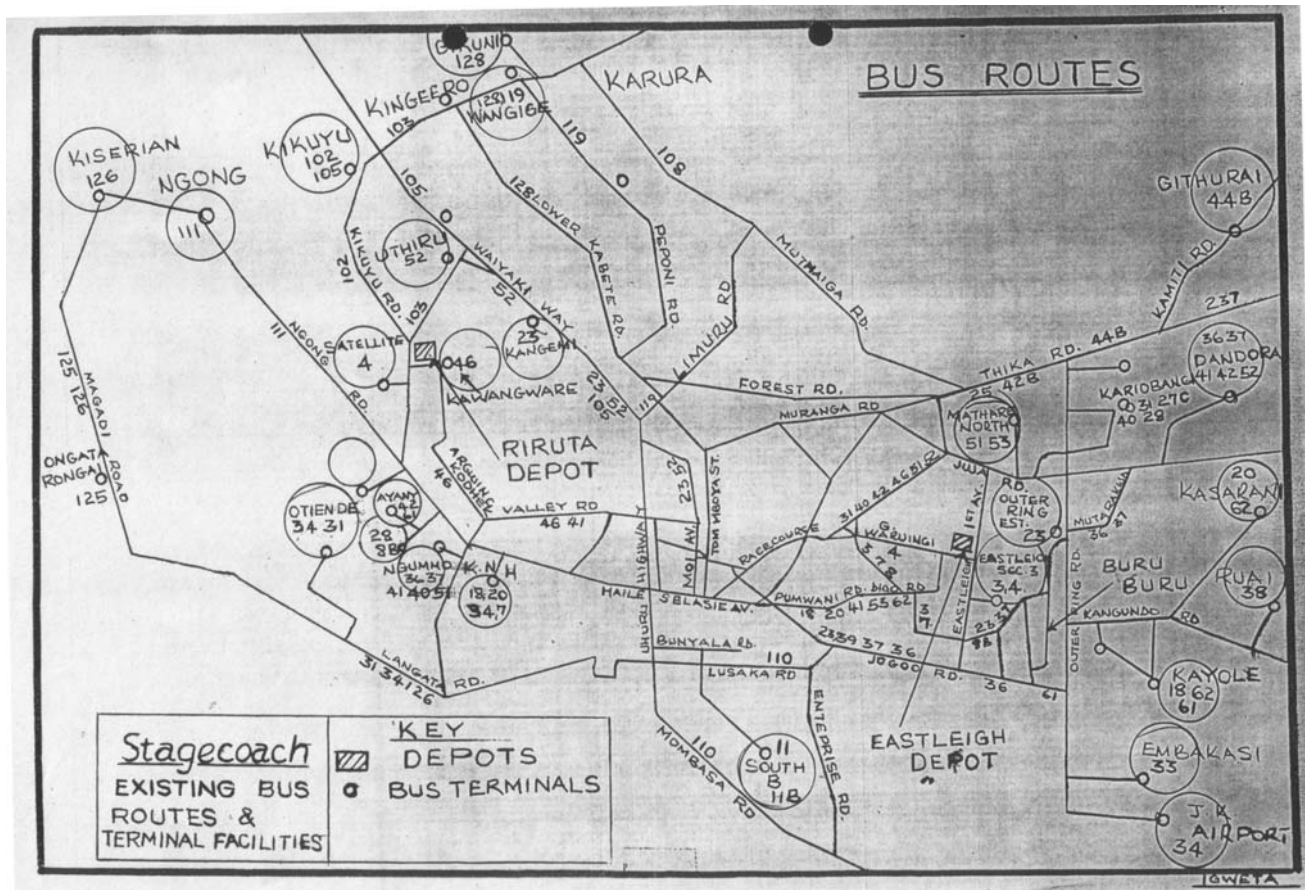
Foto 21: Busse des „Kenya Bus Service“ in Nairobi



(Quelle: Christoph Mehne)

Verursacht durch das starke Bevölkerungswachstum stieg die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Anzahl der Busse hat sich seit 1970 verdreifacht. Heute umfasst der „Kenya Bus Service“ (KBS) ungefähr 336 Busse, die auf über 60 Routen innerhalb der Stadt und im umliegenden Land fahren. (vgl. IRANDU 1997, S. 15f.) Trotz einer Erhöhung des regulären Fahrpreises um 100% sind die Busse nach wie vor überfüllt. Der „Kenya Bus Service“ reagiert mit neuen Produkten. So verkehrt nun der *„Metro Shuttle“* zwischen dem Stadtzentrum und den Wohngebieten des Mittelstandes mit komfortableren und nach Fahrplänen operierenden Bussen. Die Taktzeiten reichen von 6 Minuten, z.B. auf der Strecke Kariobangi - Kibera (Linie 28), bis zu 120 Minuten (Linie 108). Eine Netzkarte nach europäischem Standard ist nicht erhältlich. Die von Hand entworfene Karte des Kenya Bus Service stellt das existierende Busnetz in Nairobi schematisch dar.

Karte 10: Busnetz im Großraum Nairobi



(Quelle: KENYA BUS SERVICE LIMITED 1998, o.S.)

Auch in Dar-es-Salaam verlor der Busservice bedeutende Marktanteile durch den Paratransit. Infolge des immensen Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Urbanisierung, verursacht durch die Landflucht, konnte der öffentliche Busservice „Shirika la Usafiri Dar-es-Salaam“ die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr befriedigen. Außerdem nahm im Laufe der Zeit die Anzahl der Busse der UDA immer weiter ab. (vgl. BANYIKWA 1988, S. 87)

Um die städtischen Bussysteme grundlegend zu reformieren sind erhebliche Investitionen in Organisation, Verwaltung und Rollmaterial erforderlich. Eine idealtypische Umsetzung müsste folgende Verbesserungsmöglichkeiten einschließen:

- Schaffung besserer Zufahrtsmöglichkeiten, z.B. durch die Einrichtung von Busspuren;
- Verbesserung des technischen Zustandes durch Instandsetzung und regelmäßige Wartung;
- Austausch und Ergänzung des Rollmaterials;
- flächendeckende Einführung und Einhaltung von Fahrplänen;
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und des Images;
- bedarfsgerechte Überarbeitung von Netzstruktur und Taktfrequenzen;
- ausreichende Beschilderung von Haltestellen.

Zur bedarfsgerechten Umsetzung von neuen Netzstrukturen und Taktfrequenzen ist es unerlässlich im Vorfeld konkrete Untersuchungen durchzuführen, die folgende Themenbereiche umfassen:

- Struktur des Kundenaufkommens (Alter, soziale Struktur, Pkw-Verfügbarkeit),
- Wegezweck-Struktur der Busbenutzer,
- Verhalten der Stadtbusbenutzer in Bezug zu ihrer bisherigen Verkehrsmittelwahl und ihren bisherigen Wegemustern,
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtzentren,
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Nichtautobenutzer,
- Verbesserung der Verbindung der Stadtteile,
- Verbesserung der Anschlüsse zur Eisenbahn und zu Kollektivtaxi,
- Umsteigeeffekte von/ auf andere Verkehrsmittel.

Bei der Umsetzung sind folgende Faktoren ausschlaggebend:

- ⇒ Kurze Fahrzeiten durch direkte Linienwege und keine Umwege,
- ⇒ Attraktive, einfache Tarife und günstige Dauerkarten,
- ⇒ Viele Haltestellen im Abstand von 150 bis 300 Metern,
- ⇒ mindestens 30-Minuten-Takt, besser 15 Minuten,
- ⇒ Umsteige komfort möglichst durch Rendezvous-Technik,
- ⇒ Moderne, komfortable und wendige Busse,
- ⇒ Eigenes Design, keine Fremdwerbung, offensives Marketing (Corporate Identity),
- ⇒ attraktive Haltestellen mit einfachem Informationsangebot und
- ⇒ Begrenzter Zuschussbedarf durch kurze Umlaufzeiten.

Die Einführung sollte eventuell schrittweise erfolgen, allerdings mit einem spürbarem Qualitätssprung von Anfang an.

6.2.4.11 Lastkraftwagen

Konkurrierend zu der Eisenbahn werden Lastkraftwagen (Lkw) hauptsächlich für den Frachttransport verwendet und verkehren überwiegend auf den Hauptverkehrsstraßen zwischen den Städten. Der periphere ländliche Raum, insbesondere im Norden Kenias und Ugandas, wird vom halb-öffentlichen und öffentlichen Personenverkehr nicht bedient. Hier werden deshalb Lkws auch zum Personentransport eingesetzt. Passagiere setzen sich dann gegebenenfalls auf die Ladung, um eine Mitfahrgelegenheit zu haben.

In den Städten tragen sie durch ihre unvorsichtige Fahrweise und riskanten Überholmanöver, wie auch die meisten anderen motorisierten Fahrzeuge, zur Gefährdung der „schwächeren“

Verkehrsteilnehmer bei. In entlegenen Gebieten dienen Lkws zum Teil auch dem Transport von Personen. Ein Erfahrungsbericht von einem ugandischen Fahrer berichtet:

"Robert Kariuki wartet mit seinem Lkw an der Grenzstation zwischen Kenia und Uganda bei Malaba auf die Abfertigung. Er hat im kenianischen Hafen Mombasa Zement geladen. Fahrtziel: Kampala, die Hauptstadt Ugandas. Die Straße ist die Lebensader der ugandischen Wirtschaft. Das Land hat keinen eigenen Zugang zum Meer. Daher müssen viele seiner Importprodukte über 1300 Kilometer per Lkw oder Eisenbahn von Mombasa herangeschafft werden. Ugandas Exportgüter — Kaffee, Tee, Zucker, Baumwolle und Tabak — müssen nach Mombasa gebracht und von dort verschifft werden. „Früher war der ugandische Teil der Strecke ein Alptraum. Da kam es sogar zu Zusammenstößen zwischen Lkw, die versuchten, den riesigen Schlaglöchern auszuweichen“, erinnert sich Robert Kariuki an die frühen 80er." (KfW 1998, S. 5)

Erschwerend kommt hinzu, dass viele der Lkws noch Dieselfahrzeuge sind und mit veralteten Motoren ohne Filter fahren, weshalb die Abgase viel Ruß, Formaldehyd, Stickoxide sowie unverbrannte Kohlenwasserstoffe enthalten und stark zur Umweltschädigung beitragen. (vgl. KOTENKAR 1995, S. 110)

Foto 22: Moderner Tanklastzug



(Quelle: Christoph Mehne)

6.2.4.12 Eisenbahn

Eisenbahnen dienen dem Transport von Menschen und Gütern. Letztere können über große Distanzen zwischen wichtigen Knotenpunkten ohne häufiges Be- und Entladen transportiert werden. Ein großer Vorteil der Eisenbahn liegt in ihrer Sicherheit und der Tatsache, dass ihr Flächenverbrauch im Vergleich zur Transportkapazität weitaus geringer ist als bei dem Bau von Straßen oder Flughäfen. Beispielsweise nimmt ein einziger Flughafen mehr Platz in Anspruch als eine Bahnstrecke des französischen „Train à Grand Vitesse“ (TGV) von 500 km Länge. Ein weiterer

Vorteil der Bahn liegt in der Möglichkeit bis dicht an die Bahnstrecken zu bauen und Bahnlinien auch quer mitten durch Siedlungen zu führen. Autobahnen und Flughäfen müssen sich aufgrund der hohen Flächenbeanspruchung und Lärmbelästigung fernab von Siedlungen ansiedeln. Die Bahn ist für ca. 90% der Weltbevölkerung, die sich kein Auto leisten können, die wichtigste Fortbewegungsmöglichkeit über mittlere und große Distanzen. Es lässt sich jedoch feststellen, dass, verglichen mit den Ausgaben für den Straßenbau, weltweit nur geringe Investitionen im Bahnsektor getätigt werden. Ein paradoxes Beispiel liefert hierbei die USA. Das Land verfügt über das längste Schienennetz der Welt, befördert aber mit der Bahn nur 1% der Reisenden zwischen den Städten. Die Relation zwischen zurückgelegter Eisenbahnstrecke und gefahrenen Kilometern mit dem Pkw liegt in den USA bei 1:228. Dieses Verhältnis gestaltet sich in Westeuropa ganz anders. In Frankreich liegt es bei 1:8). Dennoch wurde auch in Europa in den letzten Jahren weniger Geld für die Bahn als für den Straßenbau aufgewendet. Befürworter des Individualverkehrs argumentieren damit, dass der ÖPNV niemals ohne Subventionen auskommen könne. Hierbei wird jedoch außer Acht gelassen, dass die Summe der Gelder, die für den Straßenbau verwendet werden, höher sind als diejenige für den Bahnausbau. (vgl. MEHNE 2001, S. 139)

Die Transportprobleme der Zukunft lassen sich durch einen gezielten und konsequenten Ausbau des Verkehrsmittels Bahn bewältigen.

Tabelle 16: Die Vorteile der Bahn gegenüber Auto und Flugzeug

VORTEILE	BEISPIELE
Bessere Energieauslastung	Für einen Passagier eines Fernzuges wird nur ein Drittel der Energie benötigt, die für einen Fluggast notwendig ist; für Autos, in denen sich nur der Fahrer befindet, ist das Verhältnis gar 1 zu 6.
Geringere Ölabhängigkeit	Die Ausgabe von Devisen für Ölimporte kann reduziert werden.
Weniger Luftverschmutzung	Der Ausstoß von Stickoxid und Kohlenmonoxid beträgt pro Kilometer bei Transport einer Tonne Fracht auf der Schiene nur ein Drittel desjenigen des Straßenverkehrs; die Verbreitung von organischen Schwebstoffen und Dieselabgasen reduziert sich um 10 %.
Weniger Unfallopfer	Zwischen 1964 und 1992 ereignete sich in Japan im Bahnverkehr kein einziger Unfall mit tödlichem Ausgang; umgerechnet auf gefahrene Kilometer starben im gleichem Zeitraum auf der Straße etwa 2.000 Menschen.
Geringerer Raumbedarf	Auf einer zweispurigen Bahnstrecke werden pro Stunde ebenso viele Menschen transportiert wie auf einer 16-spurigen Autobahn. Auf dem Gelände eines größeren Flughafens könnte der französische TGV ein Streckennetz von 500 Kilometern Länge unterbringen.
Abbau von Staus	Die Straße wird entlastet.
Soziale Gerechtigkeit	Die Mehrheit der Menschen kann sich weder Auto noch Flugreise leisten. Soziale Randgruppen werden gefördert.

(Quelle: LOWE 1995, S. 12f.)

Auf das ostafrikanische Schienennetz wurde bereits in Kapitel 6.1 ausführlich eingegangen. Daher wird hier nur auf die einzelnen Träger nochmals näher eingegangen. Der Schienenverkehr in

Ostafrika steht vor großen Herausforderungen, wenn er zukünftig Marktanteile zurückerobern möchte.

- Die Beförderungsleistungen der ***Kenya Railways Corporation*** (KRC) haben seit Ende der achtziger Jahre, trotz erheblicher Fördermaßnahmen, stark abgenommen. Dies ist nicht nur auf die starke Dezimierung des Fahrzeugbestandes, der sich zwischen 1976 und 1988 fast um die Hälfte verringerte, zurückzuführen, sondern vor allem auf die allgemeine Konjunkturabschwächung der kenianischen Wirtschaft und die wachsende Konkurrenz des Straßenverkehrs. Anfang 1994 wurde deshalb ein großangelegtes Umstrukturierungsprojekt des Eisenbahnwesens eingeleitet. Neben der Reparatur und Wartung der Bahnen und Anlagen sind auch Beratungs- und Managementhilfen vorgesehen. (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1994a, S. 108ff.) Eine *Beförderung von Personen* findet zur Zeit nur zwischen Mombasa und Nairobi sowie mit dem „Light- Rail“ zwischen Nairobi und Kasarani statt. Dieser Zug verkehrt zweimal täglich zur Rushhour. Das Frachtaufkommen zwischen Mombasa und Kisumu könnte viel höher sein. Schlechte Schieneninfrastruktur, fehlende Signaleinrichtungen und mangelhaftes Rollmaterial verhindern eine Erhöhung des Frachtaufkommens. Der Hafen von Mombasa schlägt jährlich ca. 8 Mio. Tonnen Fracht um. Davon werden nur 3 Mio. Tonnen mit der Bahn befördert, obwohl sie bis zu 6 Mio. Tonnen bewältigen könnte. Die KRC hofft auf eine baldige Privatisierung, um wieder Investitionsmittel zu erhalten. Ein wirtschaftlicher Betrieb wäre dann laut hauseigenen Studien möglich. Der Staat vernachlässigt die Eisenbahn stark und sieht keine Veranlassung dazu, die Privatisierung voranzutreiben, obwohl ausreichend Interessenten zur Verfügung stehen. Bis zum Jahr 2020 ist sogar der Bau einer neuen Strecke von Lamu über Mt. Kenya nach Kisumu geplant. (Vgl. Interview KIMUYU 2001)
- Die ***Uganda Railway Corporation*** (URC) steht vor noch größeren Problemen. Nach dem Zerfall der „East African Community“ im Jahre 1977 wurde der Gütertransport in zunehmendem Maße auf die Straße verlagert. In den achtziger Jahren konnte eine zeitweilige Belebung des Bahnbetriebs durch den Konjunkturanstieg und eine effiziente Verkehrspolitik verzeichnet werden. Mit internationaler Hilfe wurden eine kleine Anzahl von Projekten (z.B. Instandsetzung und Rollmaterial) in Gang gesetzt. Die Bahn konnte jedoch weder ihre frühere Bedeutung wiedererlangen, noch konnte gemäß der ursprünglichen Absicht der Regierung eine allmähliche Verlagerung von der Straße auf die Schienen stattfinden. Seit Beginn der neunziger Jahre findet wieder ein enormer Anstieg des Transportvolumens der URC, insbesondere im Bereich des Imports von Gütern statt. Die KfW hat in Uganda eine Lokomotivwerkstatt eingerichtet, welche die Verfügbarkeit der Lokomotiven zu 80% sichern soll. In Kenia existieren trotz entsprechender Verträge große Umsetzungsprobleme, weshalb hier nur ca. 40% der Lokomotiven einsatzbereit sind. Dies führt zu großen volkswirtschaftlichen Schäden. (vgl. Interview KAYEMBA 2001) In

Uganda findet kein Personentransport durch die Eisenbahn statt. Er soll aber in den nächsten Jahren wieder eingeführt werden.

- Das ***Bahnwesen in Tansania*** ist aufgrund der unterschiedlichen Netze differenzierter zu betrachten. Die „TAZARA“ ist kaum ausgelastet und fährt Verluste ein. Zahlreiche Dieselloks und Wagons verrotten auf Abstellgleisen. Langfristig könnte höchstens durch die verstärkte Nutzung des Agrarpotentials sowie der Kohle- und Erzlagerstätten Südtansanias die Möglichkeiten für einen rentablen Betrieb gegeben sein. Die Usambara Bahn sowie die Tanganyika-Bahn befinden sich in einer ähnlichen Phase des Umschwungs und der Modernisierung wie die KRC und URC. Ein Personentransport findet auf allen Linien statt. Die Auslastung ist allerdings aufgrund der Konkurrenz des öffentlichen Straßenverkehrs gering.

Um das Eisenbahnwesen in Ostafrika zu fördern, sind folgende Maßnahmen denkbar:

- Eine ausreichende versicherungstechnische Absicherung des Transportgutes, um wieder mehr Kunden zu akquirieren. Insbesondere in Kenia haben viele Kunden wegen fehlender Entschädigungen nach Verlust oder Unfall dem Unternehmen ihr Vertrauen entzogen.
- Die Regierungen müssen die Eisenbahn stärker finanziell unterstützen. Sie sind nicht in der Lage eine Modernisierung aus Eigenmitteln zu bestreiten.
- Eine Rationalisierung im Personalbereich von z.T. bis zu 20% der Belegschaft wäre notwendig, um personelle Überhänge abzubauen.
- Eine Verschrottung der außer Dienst gestellten Lokomotiven und Wagons wäre erforderlich, damit die Stellflächen wieder effizient genutzt werden können. Historische Stücke können in spezielle Museen eingebracht werden (Eisenbahnmuseum Nairobi).
- Privatisierungen sind notwendig, um die Investitionen privatwirtschaftlich zu finanzieren.
- Eine effizientere Überbrückung des Victoriasees durch zusätzliche Eisenbahnfähren ist erforderlich.
- Um die Transportleistung kostenextensiver erbringen zu können, müssen leistungsstärkere Diesellokomotiven eingesetzt werden. Eine Elektrifizierung scheitert an der mangelhaften Energieversorgung in Kenia.
- Der Bestandes an Lokomotiven und Wagons muss modernisiert werden.
- Durch eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten kann man der Nachfrage wieder gerecht werden. Zusätzlich sollte die Schienenverkehrsinfrastruktur erweitert und verbessert werden.
- Die Einführung einer adäquaten Tarifstruktur bzw. Tarifsystemen würde, gepaart mit einer höheren Taktfrequenz, eine weitere Verbesserung des Bahnwesens bewirken.
- Ein Ausbau der Bahnstrecken sowie fehlender Verbindungen.

- Eine Regionalisierung der Eisenbahn könnte zu einer stärkeren Nutzung auf lokaler und regionaler Ebene beitragen. Als vorrangig gilt es den Nahverkehr um große Städte in einer Entfernung bis zu 100 km auszubauen.

Eine Alternative für ostafrikanische Ballungsräume stellen *Stadtbahnssysteme* dar. Im Vergleich zu vielen Schwellenländern ist ihre Verkehrsentwicklung noch so weit absehbar, dass Investitionen in Stadtbahnssysteme überschaubar bleiben und eine deutliche Entlastung des Straßenverkehrs nach sich ziehen würden. Bis in einigen Jahren wird die Einführung eines Stadtbahnsystems immer komplexer und teurer werden. Daher ist rasches Handeln gefordert. Der „Light-Rail“ in Nairobi hat bewiesen, dass ein innerstädtisches Bahnangebot von der Bevölkerung stark nachgefragt wird. Ein Ausbau des Systems und eine Steigerung des Fahrtaktes sind allerdings nur mit enormen finanziellen Aufwand realisierbar. Diese können nicht von der „Kenya Railways Corporation“ alleine erbracht werden. Für einen effizienten Betrieb müssen Fahrzeuge und Haltepunkte den gängigen Standards entsprechen. Die Fahrzeuge müssen leicht sein, damit sie schnell beschleunigen können und somit höhere Taktzeiten bedienen können. Die Haltepunkte müssen bedarfsgerecht an dichtbesiedelten Wohn- und Industriegebieten eingerichtet werden. Die bestehende Strecke vom Hauptbahnhof in Nairobi nach Kasarani muss bis Thika ausgebaut werden, denn der Korridor Nairobi - Thika ist sehr dicht besiedelt und bietet weitere Expansionsflächen. Außerdem sollte über eine Ausdehnung des Schienenpersonenverkehrs in Richtung Naivasha nachgedacht werden, da auch das bestehende Schienennetz genutzt werden kann. Im Zuge der Überlegungen einer Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs zwischen Kisumu und Nairobi sollte von Anfang an über ein dichteres Netz an Haltestellen und eine sinnvolle Taktung nachgedacht werden. In den Hauptverkehrszeiten ist mindestens ein 20-Minuten-Takt notwendig, ansonsten wäre eine Taktung im Bereich von 45 bis 90 Minuten ein guter Anfang.

Als Haltepunkte sind zwischen Thika und Nairobi Hbf. folgende Stellen zwingend notwendig:

Juja - Ruiru - Kahawa - Kasarani - Dandora - Kariobangi - Umoja - Makadara - Mbotela - Kaloleni - Muthurwa. Anschließend muss über eine Ausdehnung des Light-Rail von Thika in Richtung Muranga nachgedacht werden.

Auf der Strecke zwischen Nairobi Hauptbahnhof und Naivasha sind als Haltepunkte unerlässlich:

Nairobi West - Madaraka - Kibera - Jamhuri - Dagoretti - Kykuyu - Limuri - Kijabe. Auch hier sollte im Anschluss an eine Weiterentwicklung der Strecke sowohl in Richtung Nakuru als auch nach Nyahururu nachgedacht werden.

In Richtung Mombasa muss darüber hinaus über eine weitere Erschließung der Wohn- und Industriegebiete (Embakasi; Athi River; etc.) nachgedacht werden. Außerdem ist eine Verknüpfung der Haltepunkte des Light-Rail mit dem Paratransit sowie den Buslinien dringend erforderlich. Der

innerstädtische Verlauf des Light-Rail im Großraum Nairobi kann detailliert anhand der Karte 9 nachvollzogen werden.

Der Nutzungsgrad zwischen Nairobi und Mombasa ist sicherlich auch deswegen so gering, weil der Zug nur dreimal wöchentlich verkehrt und in Nairobi am frühen Abend startet.

Es bleibt festzuhalten, dass gut geplante Stadtbahnsysteme mehr Personen befördern können als Busse. Zudem sind sie umweltfreundlicher, besitzen mehr Komfort und werden so auch von Fahrgästen besser beurteilt. Außerdem können sie auch Steigungen besser meistern. Nachteilig ist der unflexible, schienengebundene Einsatz und die sich dadurch ergebenden, höheren Kosten, was vor allem den Einsatz für die armen Städte unattraktiv macht. Ein Kilometer Stadtbahn kostet beispielsweise in Tunis (Tunesien) 29 Mio. US-\$. Trotzdem erfreuen sich die Stadtbahnen in Entwicklungsländern einer zunehmenden Beliebtheit. (vgl. ZEGRAS 1996, S. 94)

Untergrundbahnen sind für arme Städte und Entwicklungsländer kaum finanzierbar und für einen Einsatz in Ostafrika daher eher ungeeignet. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sind sie bezogen auf ihre Effizienz schlichtweg zu teuer. Trotzdem soll hier kurz darauf eingegangen werden. Die U-Bahn in Kairo genießt z.B. ein großes Ansehen in der Bevölkerung. Sie ist sehr sauber, es herrscht striktes Rauchverbot, es gibt reservierte Plätze für Frauen und es können jeweils gleichzeitig 1.650 Personen in sechs Wagen befördert werden. 1987 beförderte sie bis zu 60.000 Passagiere pro Stunde, während mit Bussen und anderen Bahnen nur 20.000 Personen und mit Autos lediglich 2.000 bis 2.500 Personen pro Stunde bewegt wurden. (vgl. GESEMANN 1990, S. 51) Problematisch bei der U-Bahn sind die Kosten. Unterirdisches Bauen ist sehr viel teurer als ein Schienennetz auf der Erde. Außerdem muss der Bauauftrag international ausgeschrieben werden, so dass ortsansässige Firmen selten eine Chance auf den Hauptauftrag bei der Realisierung haben.

Der vielzitierte und oft kritisierte U-Bahnbau in Shanghai basiert auf einer rein politischen Entscheidung. Analysen im Vorfeld haben klar ergeben, dass ein oberirdisch schienengebundenes System oder der Einsatz von Busspuren empfehlenswerter gewesen wären. Letztendlich wurde das Prestigeprojekt finanziert und durchgeführt.

In China verfolgt man derzeit das Ziel 20 Agglomerationen durch den *Transrapid* verkehrstechnisch miteinander zu verbinden. Der Transrapid wird als wirtschaftliches und bequemes Transportmedium eingesetzt. Aufgrund der großen Distanzen (Peking-Shanghai ca. 1.300 km) stellt der Transrapid eine Alternative zur klassischen Schiene dar. Doch wie die Situation im Bereich der tatsächlichen Kosten, Gewinne sowie der technischen Realisierbarkeit ist, wird sich erst am Versuchsfeld China zeigen. (vgl. CHU/ SHA 2001, S. 31f) Auch ist es entwicklungspolitisch zweifelhaft eine Technologie zu exportieren, deren Nachhaltigkeit in Industrieländern umstritten ist.

6.2.4.13 Schifffahrt

Bezüglich der Mobilität auf Wasserwegen muss deutlich getrennt werden zwischen

- lokaler Schifffahrt,
- regionaler Schifffahrt (auf Flüssen, Seen und in Küstengewässern) und
- überregionaler Schifffahrt (über die Meere).

In diesem Unterkapitel wird nur auf die lokale Schifffahrt eingegangen, da die Binnenschifffahrt sowie Seeschifffahrt schon in *Kapitel 6.1.3.3* eingegangen wurde.

Wasserfahrzeuge gehören zu den ältesten Fortbewegungsmitteln. Aufgrund der zunehmenden Motorisierung, signalisieren die traditionellen Boote Rückstand und werden völlig zu Unrecht unterbewertet. Dabei stellen sie häufig die einzige Verbindung von entlegenen Gebieten zu lokalen Märkten dar. Die „*country boats*“ sorgen für eine Verbesserung des kleinräumigen Handels mit der notwendigen Versorgung. Sie ermöglichen Familientransporte, Besuche und sie bieten den Besitzern eine gewisse Flexibilität und finanzielle Unabhängigkeit. Des Weiteren spielen "*country boats*" in letzter Zeit eine immer wichtigere Rolle für den Tourismus, wodurch weitere Arbeitsplätze geschaffen werden. Dies ist insbesondere in den Nationalparks in Uganda und am Victoriasee der Fall. Aber auch auf allen anderen Seen werden Ausflugsfahrten in kleinen Booten angeboten.

6.2.4.14 Luftfahrt

Auch auf den Luftverkehr in Ostafrika wurde in *Kapitel 6.1.3.4* bereits detailliert eingegangen. Daher wird hier nur nochmals auf allgemeine Faktoren eingegangen.

Die internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) hat Lärmschutzkategorien eingeführt, durch die es ermöglicht wird, Flugzeugen mit einer zu hohen Lärmbelastung und Energieverschwendung die Landeerlaubnis zu entziehen. Da die meisten Flugzeuge der Entwicklungsländer allerdings gebraucht aus Europa gekauft werden, fallen gerade sie in diese Kategorien der "lauten Energiefresser". Für Afrika würde diese Kategorisierung bedeuten, dass 80% der Fluggeräte ersetzt werden müssten. Auch wenn die Anschaffungskosten für neue Maschinen sehr hoch sind, relativieren sich diese Kosten aufgrund der gesteigerten Effizienz, der geringeren Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie der erhöhten Zuverlässigkeit der Maschinen wieder im Laufe der Zeit. Des Weiteren würden mit neuen Flugzeugen auch mehr Fluggäste fliegen. Eine mögliche Alternative zum Neukauf ist das Leasing von modernen Flugzeugen. Insgesamt ist Leasen allerdings 5 bis 15% teurer als die üblichen Investitionen. (vgl. MEHNE 2001, S. 143)

Auf nationaler oder regionaler Ebene spielt der Luftverkehr eine untergeordnete Rolle. In diesem Bereich sind es vor allem Touristen, die sich von der Küste in die Nationalparke fliegen lassen.

6.2.4.15 Pipeline

Der Ausbau von Pipelines erfolgte aufgrund wachsender Bedeutung der Erdölwirtschaft. Die Pipelines dienen dem Transport von Rohstoffen oder Fertigprodukten zwischen Küste und Landesinnerem. 1995 wurden in Kenia 1,9 Mio. m³ Erdöl in den Pipelines befördert. (vgl. IRANDU 2000, S. 9)

Es existieren Pipelines zwischen Mombasa - Nairobi, Nairobi - Kisumu und Nairobi - Eldoret.

Nach der Auflösung der East African Community (EAC) und somit auch der East African Railway Corporation (EARC) im Jahre 1977 kam es zu einem folgenschweren Einbruch im Bahnverkehr. Der Grund lag darin, dass die Versorgung mit rollendem Material und Reparaturdiensten aus dem Zentraldepot der EARC in Nairobi entfiel. Der Gütertransport wurde deshalb in zunehmendem Maße auf die Straße verlagert (s. Kapitel Lastkraftwagen).

Die Erweiterung des kenianischen Pipelinesystems nach Kisumu und Eldoret wurde 1995 fertiggestellt. Dadurch kam es zu einer deutlichen Entlastung des Lkw-Verkehrs, da der Treibstoff nun statt im Fernverkehr über Pipelines transportiert wurde. Lediglich der Verteilertransport findet auf der Straße statt. Durch den Weiterbau der Pipeline von Kisumu nach Kampala könnte auch der Lkw-Verkehr in Richtung Uganda reduziert werden.

Foto 23: Tanklastzüge in Uganda



(Quelle: Christoph Mehne)

6.2.5 Fazit

Die vorangegangenen Kapitel machen deutlich, dass die Bevölkerung in den Entwicklungsländern auf einen Ausbau des Transportwegenetzes angewiesen ist. Dadurch ließe sich die wirtschaftliche Situation verbessern und der Eintritt in das regionale und globale Marktgeschehen erleichtern. Denn die Mehrheit der Bevölkerung in Ostafrika geht zu Fuß.

Es stellt sich allerdings die Frage, ob die Prioritäten auf der lokal-regionalen, auf der nationalen oder internationalen Ebene liegen sollten. Diese Entscheidungen müssen vom jeweiligen Bedarf (gemessen an der Zahl der Nutznießer) und vom spezifischen Betrag zur Verbesserung der Lebensbedingungen abhängig gemacht werden.

Eine von den Industrienationen unabhängige Fahrzeugindustrie (Fahrräder, Lastkarren, Motorräder, Karosserien, Pkw, Lkw, ...) trägt dazu bei, eigene Marktpotentiale aufzubauen und die besonderen regionalen Bedingungen (Klima, Relief, Straßenqualität) optimal zu berücksichtigen. Neben den wirtschaftspolitischen Fragestellungen könnte auch der ländlichen Bevölkerung durch ein verbessertes Verkehrswesen die Chance auf eine eigenständige Entwicklung eingeräumt werden. Insbesondere den Frauen, die für die wirtschaftliche Situation ihrer Familien die größte Verantwortung tragen, gehen meist zu Fuß. Durch z.B. den Einsatz eines Fahrrads könnte ihre alltägliche Arbeit erleichtert werden. Leider hindern Traditionen und die Missgunst einiger Männer die Frauen oft am Fahrrad fahren, was letztlich dazu führt, dass die objektiven Vorteile, die ein Fahrrad mit sich bringen kann, außer Acht gelassen werden. Außerdem ignorieren viele Regierungen die Bedeutung des Fahrrads im Transportwesen.

Überhaupt kommt dem Fahrrad eine besondere Bedeutung als Verkehrsmittel zu. Es vermindert die Abhängigkeit von teuren und importierten Energieträgern, ist umweltfreundlich, leicht zu handhaben, relativ kostengünstig in Anschaffung und Unterhalt, benötigt keine geteerten Verkehrswege und ist sowohl als Fortbewegungs- als auch als Lastentransportmittel geräuscharm und flexibel einsetzbar. Um eine intensive Nutzung des Fahrrades zu ermöglichen, müssen traditionelle Ansichten beseitigt und die Fahrradverkehrsinfrastruktur ausgebaut werden. Das bedeutet, dass nicht nur mehr Wege, sondern auch mehr Parkplätze und Reparaturwerkstätten sowie Maßnahmen zur Verkehrssicherheit geschaffen werden sollten. Das Fahrrad gilt aber eher als Konkurrent zum Fußverkehr und Paratransit als das es zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen könnte. Es ist aber prinzipiell ein geeignetes Medium zur Erhöhung der Mobilität bestimmter Bevölkerungsteile.

Autos symbolisieren auch in den Entwicklungsländern für zahlreiche Menschen Ansehen, Prestige und Reichtum. Der Besitz eines Autos ist in den meisten Fällen wohlhabenderen Bevölkerungsschichten vorbehalten. Da insbesondere dieser Bevölkerungsteil Einfluss auf die Verkehrsplanung sowie deren Realisierungen nimmt, droht sich der Markt immer weiter zu deren Gunsten zu verschieben. Der öffentliche und nicht-motorisierte Verkehr wird durch diese Entwicklung weiter zurückgedrängt, wodurch die Mobilität der schwächeren Bevölkerungsschichten nachhaltig gefährdet ist. Überraschend ist eine solche Fehlentwicklung jedoch nicht, da eine auto-orientierte Verkehrspolitik noch heute von den Industrienationen vorgelebt wird und dieses Denken in die Entwicklungszusammenarbeit mit einfließt. Solange kein Bewusstsein für eine derartige

Bedeutung des nicht-motorisierten Verkehrs entwickelt wird, kann kein Umdenken sowie eine Sensibilisierung für diese Problematik einsetzen.

Für die Verkehrspolitik ist heute wichtig, dass kostendeckend gewirtschaftet wird. Die Beaufsichtigung und Planung des Verkehrs soll staatlichen Kontrollen unterliegen. Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln muss staatlich gelenkt werden, um ruinöse Konkurrenzkämpfe zu verhindern. Zusätzlich sollten benachteiligte Bevölkerungsgruppen durch Subventionen seitens der Regierung in ihrer Mobilität unterstützt werden.

Häufig gehen die Planer der Industriestaaten auch von westlichen Voraussetzungen aus. Das bedeutet, dass nicht berücksichtigt wird, dass sprichwörtlich *“in anderen Ländern andere Sitten herrschen“*. Es wird oft der Fehler begangen, dass die Planungen der Projekte nicht ausreichend individuell auf das jeweilige Problem abgestimmt worden sind. Eine der wichtigsten Bedingungen ist, dass man die Ganzheitlichkeit bei Projektentwürfen nicht aus den Augen verliert, da dieses schwerwiegende Auswirkungen für die Betroffenen haben könnte.

Die Zukunft gehört in Entwicklungsländern dem öffentlichen und halb-öffentlichen Verkehr (Eisenbahn, Bus, Kollektivtaxi). Der Ausbau der Pipelines kann einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsreduzierung leisten.

6.3 Folgen der gegenwärtigen Situation des Verkehrssektors

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit den Folgen der Motorisierung in Entwicklungsländern, den Auswirkungen der Verkehrspolitik und den Problemen, die sich daraus für die Bevölkerung und die Regierungen ergeben.

6.3.1 Benachteiligungen bestimmter Bevölkerungsgruppen

Der Verkehrssektor in Ostafrika berücksichtigt nicht die Belange aller Bevölkerungsgruppen in ausreichendem Maße. Große Teile der Bevölkerung sind in ihrer Mobilität benachteiligt. Dazu zählen insbesondere Kinder, Frauen und Arme. Auf diese drei Gruppen wird im folgenden näher eingegangen. Die Gruppen der Senioren und der Behinderten sollen hier nicht ausgeklammert werden. Auf sie muss bei allen Verkehrsarten gesondert Rücksicht genommen werden.

6.3.1.1 Kinder

Kinder haben einen wesentlichen Anteil am Verkehrsgeschehen und sind besonders schutzbedürftig. Trotzdem geht man in Planungsentwürfen nur selten auf ihre direkten Bedürfnisse ein. Die täglichen Wege, z.B. zur Schule, sind von den Kindern häufig nicht einfach zu bewältigen und gleichen einem Hindernislauf voller Gefahren. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass es für die Schulkinder in der Dritten Welt nur selten Verkehrsunterricht gibt. Lediglich einige Nichtregierungsorganisationen engagieren sich in diesem Bereich. Im städtischen Umfeld sind die Kinder aufgrund der kritischen Verkehrssituation z.T. auf den Schulbus oder auf die Eltern angewiesen. Der Schulbus muss meistens bezahlt werden, und die Mobilität der Eltern ist ebenfalls nicht immer gewährleistet. Die Kinder müssen ihre Schulwege daher oft ohne Hilfe zurücklegen. Da die Kinder außerdem nur die Hälfte der Tarife bezahlen müssen, werden sie aus den öffentlichen Verkehrsmitteln verdrängt und nicht als vollwertige Verkehrsteilnehmer akzeptiert. Die Verkehrssituation, insbesondere in den großen Metropolen, ist wesentlich ruhiger, wenn die Kinder Ferien haben und nicht den Weg zur Schule auf sich nehmen müssen. In den Ballungsgebieten ist es eher selten, dass Kinder über lange Strecken zu Fuß zur Schule gehen. Meist legen sie ihren Schulweg mit dem Matatu oder Bus zurück. Auf dem Lande dagegen, legen die Schüler weite Schrecken zu Fuß zurück, um in die nächstgelegene Schule zu gelangen. Verläuft ihr Schulweg parallel zu einer Hauptverkehrsstraße, so sind sie hier großen Gefahren durch den motorisierten Verkehr ausgesetzt. Um die erwähnten Probleme zu lösen, ist es notwendig, dass man vielseitig plant. Die Straßen und Verkehrswege müssen für Fußgänger und Radfahrer wesentlich sicherer gestaltet werden. Von der Fahrbahn getrennte Fahrradwege würden gewährleisten, dass die Radfahrer nicht durch Autos gefährdet werden. Notwendig wären auch zahlreiche Querungshilfen auf allen breiten und stark befahrenen Straßen. Das *Fahrrad* spielt im Bereich des Schülerverkehrs nur eine kleine Rolle. Durch gezielten Radfahrunterricht in den Schulen könnte sich dies aber schnell

ändern. Den Kindern sollte eine Möglichkeit gegeben werden, in einem sicheren Umfeld mit dem Fahrrad vertraut zu werden. Die Schulen könnten der Initiator dafür sein und Fahrräder zum Üben zur Verfügung stellen sowie den Schülern die Verkehrsregeln lehren. Allerdings ist es eine finanzielle Frage, ob in den Entwicklungsländern genügend Einkommen vorhanden ist, um verschieden große Fahrräder (Kinder wachsen schnell!), Fahrradhelme und Verkehrsunterrichtslehrer bereit zu stellen. (vgl. MEHNE 2001, S. 89) Wichtiger wäre es unter Umständen, eine Art "universelles Fahrrad" zu haben, das für Kinder, Erwachsene, Männer und Frauen, Personen- und Gütermitteln geeignet ist. Für hochspezialisierte Fahrräder wie in Industrieländern (Kinderräder, Sporträder, Tourenräder, Mountainbikes, etc.) ist in Ostafrika nur ein geringer Bedarf vorhanden. Die Mobilität von Kindern kann hauptsächlich durch verkehrserzieherische Maßnahmen verbessert werden. Dazu zählt neben der Verkehrserziehung der Kinder auch die der Erwachsenen und Fahrzeugführer. Infrastrukturelle Maßnahmen, wie z.B. baulich von der Fahrbahn abgetrennte Fußwege, unterstützen die erzieherischen Maßnahmen.

6.3.1.2 Frauen

Eine weitere im Verkehr benachteiligte Personengruppe sind die Frauen. Nicht zu Unrecht wird die Frau in den Entwicklungsländern als Rückgrat der Wirtschaft und der Familienversorgung bezeichnet. Dies ist sowohl in Ballungsgebieten als auch im ländlichen Raum der Fall. Sie ist zuständig für die Bestellung der Felder (im ländlichen Raum), die tägliche Hausarbeit, die Erziehung der Kinder sowie die Unterstützung und Versorgung älterer Verwandter. Dadurch ergeben sich für sie weite Wege von bis zu 10 km, die sie oft mit Kopflasten von bis zu 30 kg zurücklegen. Diese Transportwege beanspruchen etwa 65 % ihrer täglich zur Verfügung stehenden Zeit. Oft helfen die Kinder, meist die Töchter beim Transport.

In seltenen Fällen stehen den Frauen Nutztiere, Karren oder Fahrräder zur Verfügung, die den Transport ungemein erleichtern. Doch gerade durch *Lasttiere* oder den Einsatz von gemieteten *Handkarren* können z.B. schwere und sehr große Lasten vom Markt oder der Stadt nach Hause oder umgekehrt transportieren werden. Handkarren sind im Vergleich zu anderen Transportmitteln günstig zu erwerben bzw. zu mieten. Der Transport eines Sackes mit Bohnen im Handkarren kostet z.B. 30 KSh, während der Transport mit dem Pick-Up 500 KSh also mehr als das 16-fache kostet. Dennoch sind Handkarren für die Frau keine wirkliche Alternative. Das Problem besteht einerseits in den Kosten und andererseits darin, dass die Fahrer der Handkarren oft nicht vertrauenswürdig sind, sie fahren manchmal zu schnell, so dass die Frau nicht mit dem Tempo mithalten kann. Es kommt auch vor, dass sich der Fahrer mit der Ladung "auf und davon" macht.

Die Frauen in den ländlichen Regionen Ostafrikas haben meist, bedingt durch die finanzielle und soziale Situation, keinen Zugriff auf *halb-öffentliche Verkehrsmittel* und legen daher die meisten

Strecken zu Fuß zurück. Für sie ist der halb-öffentliche Verkehr zu teuer oder sie haben keinen Zugang dazu. Der *öffentliche Verkehr* ist ebenfalls zu teuer und fährt meist nur an den mehreren Kilometer weit entfernten Haltestellen äußerst unregelmäßig ab. Nicht zu unterschätzen ist auch die sexuelle Belästigung der Frauen in öffentlichen und halb-öffentlichen Transportmitteln. In Ballungsgebieten nehmen Frauen mittlerweile lieber wieder lange Fußmärsche in Kauf, anstatt sich dem Risiko der sexuellen Belästigung im Gedränge auszusetzen. Zusätzlich meiden sie oft die Rushhour, um die Gefahr zu reduzieren. Durch gezielte Aufklärungskampagnen und Sensibilisierung der Fahrer sowie der Kontrolleure von öffentlichen Verkehrsmitteln kann die Situation der Mobilität von Frauen deutlich verbessert werden.

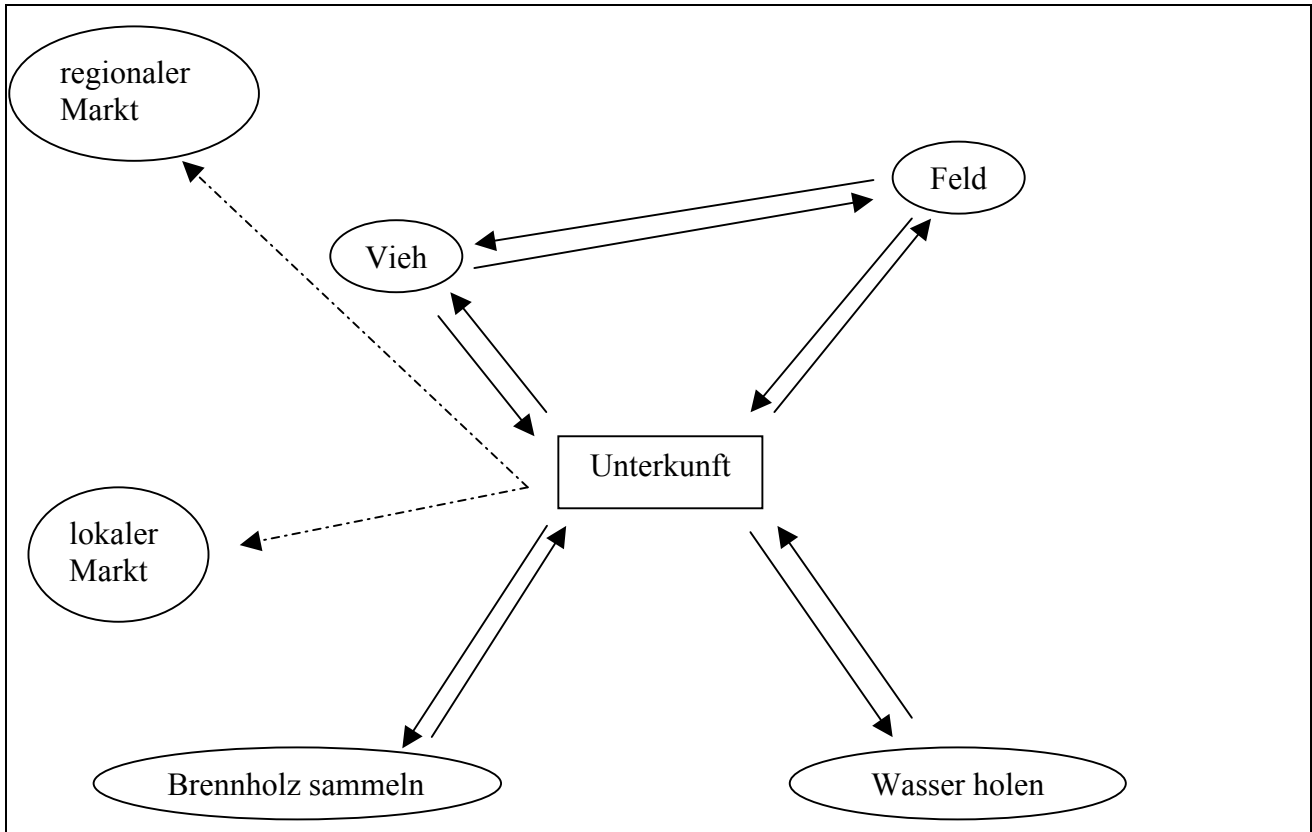
Im *Fußgängerverkehr* sind sie ebenfalls benachteiligt. Zur Erledigung ihrer vielfältigen Aufgaben sind sie meist auf ein schlechtes Wegenetz angewiesen. Dadurch ergeben sich z.T. große Umwege und daraus resultieren noch größere Distanzen, die überbrückt werden müssen. Diese Problem stellt sich sowohl in ländlichen Gebieten als auch im urbanen Raum.

Das nachfolgende Tagesablaufprotokoll und das danach folgende Wegeprotokoll verdeutlichen die Problematik der Wegebelastrung anhand des Beispiels einer Frau im urbanen bzw. im ländlichen Raum. Im Tagesablaufprotokoll wird der Tagesablauf einer alleinerziehenden Straßenhändlerin aus dem Großraum Nairobi dargestellt.

Abbildung 13: Tagesablaufprotokoll einer Frau im Großraum Nairobi

- ◆ **4:00 Uhr:**
Aufstehen, Frühstück für die Familie zubereiten, 3 km Fußmarsch zur nächsten Bushaltestelle, Fahrt mit dem Bus ins 70km entfernte Nairobi.
- ◆ **6:30 Uhr:**
Kauf von 60 kg Gemüse auf dem Markt. Die Straßenhändlerin lebt von der Differenz zwischen dem Ankauf des Gemüses auf dem Markt und dem Verkauf auf der Straße. Transport der 60 kg Waren in Tragekörben auf dem Rücken!
- ◆ **9:15 Uhr:**
Im wohlhabenden Vorort "South C" beginnt der Verkauf. Sie läuft über 20 km, bis die Körbe leer sind. Der Straßenhandel ist kein Beruf - es ist das blanke Überleben.
- ◆ **15:10 Uhr:**
Es war ein guter Tag, denn sie hat alles verkauft. Andere hatten weniger Glück. Ihre Waren wurden wegen fehlender Handelslizenzen konfisziert. Das Einkommen einer ganzen Woche wird damit ruiniert.
- ◆ **17:20 Uhr:**
Ankunft zu Hause. Haushalt erledigen, um die Kinder kümmern.
- ◆ **19:30 Uhr:**
Essenszubereitung.
- ◆ **21:00 Uhr:**
Spülen, waschen, aufräumen, zu Bett gehen. Tag für Tag wiederholt es sich. Für die Frau zählt nur das Überleben der Kinder.

(Quelle: eigene Darstellung nach BMZ 2000, S. 16f.)

Abbildung 14: Wegeprotokoll einer Frau im ländlichen Raum eines Entwicklungslandes

(Quelle: eigene Darstellung)

Folgende Tabelle zeigt außerdem die unterschiedliche Transportbelastung von Männern und Frauen in Entwicklungsländern auf. Diese Aufstellung kann stellvertretend für ganz Ostafrika herangezogen werden. Laut dieser Tabelle ist die Transportlast der Frauen fast vier mal so groß wie die der Männer.

Tabelle 17: Vergleich der geschlechterspezifischen Transportbelastung

	Kasama (Zambia I)	Lusaka Rural (Zambia II)	Mbale (Uganda)	Kaya (Burkina Faso I)	Dedougou (Burkina Faso II)
Adult Females	35.7	30.3	39.0	10.3	15.5
Adult Males	7.1	9.8	8.6	3.6	4.4

(Quelle: BARWELL 1996, S. 25)

(Tonnen km pro Person und Jahr)

Die Transportaufgaben sind sehr beschwerlich und können zu Gesundheitsproblemen wie z.B. Rückenkrankheiten führen. Einem Bericht aus Bangladesch zufolge ereignen sich die Hälfte aller Halsbrüche beim Stürzen, während die Personen schwere Lasten tragen.

Frauen sind gleichzeitig die Hauptgruppe der "Mobilitätslimitierten", für die selbst *Fahrräder* nur schwer zugänglich sind. Die Gründe hierfür haben meist traditionellen Ursprung. Gesellschaftliche Geringschätzung und Verachtung von radfahrenden Frauen sind weit verbreitet. Es gehört sich nicht für eine Frau mit traditioneller Kleidung ein Herrenrad zu benutzen. Damenräder sind bisher aber nur selten vorhanden. (vgl. MEHNE 2001, S. 90f.)

Ein weiterer Grund, weshalb nur sehr wenige Frauen in der Lage sind, Fahrrad zu fahren, ist die Tatsache, dass die Frauen in den Entwicklungsländern wesentlich häufiger als in Industrieländern schwanger sind und meist schon mehrere kleine Kinder haben. Die Kinder können aber mit dem Fahrrad nicht ohne weiteres mitgenommen werden. Aber Kindersitze und Kinderanhänger sind auf dem Markt eigentlich nicht erhältlich bzw. unbezahlbar. Oft ist das Fahrrad auch als Verkehrsmittel für den Mann reserviert. (vgl. GRUEHL-KIPKE 1999, S. 3) Ferner fühlt sich die männliche Bevölkerung durch die Macht und die Freiheit, die Frauen durch das Fahrrad erhalten, stark herabgesetzt. Es kommt sogar zu aggressivem und beleidigendem Verhalten seitens der Männer gegenüber fahrradfahrenden Frauen.

In Ostafrika sind die geschlechterspezifischen Affinitäten zum Fahrrad fahren regional und ethnologisch sehr unterschiedlich. In "Western Kenya" und Uganda ist das Fahrrad fahren auch unter Frauen weit verbreitet, während man im Großraum Nairobi oder "Northern Kenya" selten eine Frau auf dem Fahrrad beobachten kann. In Tansania ist die Verbreitung nicht ganz so ausgeprägt wie z.B. in "Western Kenya" oder Uganda. Allerdings gibt es auch hier Orte mit hoher Fahrradaffinität.

Die Einstellung der Frauen gegenüber dem Fahrrad ist ganz verschieden. Ein ältere Frau ist der Meinung *"For us it is too late because we are too old, but times have changed and so we think the younger people should make life easier for themselves by cycling. There is no problem with women riding bicycles and especially because they can wear any type of clothing."* Ein junge Frau meinte: *"I am very scared to ride a bicycle in Nairobi because the matatus make life impossible."* Im Zusammenhang mit der Sicherheit war eine andere Frau der Meinung: *"Imagine a woman on a bicycle, these thieves would take it without much effort. One would also not be able to carry anything on the bicycle. Something has to be done to improve security otherwise one can not ride a bicycle in the city."* (WORLD BANK 1993, S. 10)

Allgemein können aber fast nur positive Veränderungen durch den Besitz eines ein Fahrrades bei Frauen festgestellt werden. Es kommt in allen Bereichen zu erheblichen Zeiteinsparungen. Auf diese Weise kann sie mehr Lasten wie z.B. agrarische und handwerkliche Güter zum Markt transportieren. Mit einem zusätzlichen Fahrradanhänger ist es auch möglich mehr Ware abzusetzen und folglich ein höheres Einkommen zu erzielen. Das ist ein besonders wichtiger Aspekt, da die Bevölkerung der Entwicklungsländer ihr Einkommen hauptsächlich im primären Sektor erwirtschaftet. Da mit Hilfe des Fahrrades bzw. von Handkarren eine größere Menge Wasser als zu Fuß getragen werden kann, steht beispielsweise für die Nahrungszubereitung viel mehr frisches Wasser zur Verfügung. Die hygienischen Verhältnisse können auf diese Weise verbessert werden. Außerdem können zusätzliche Kulturen angebaut werden, die auf Bewässerung angewiesen sind, und selbst die Viehhaltung wird möglich gemacht. Insgesamt kann die Mobilität einer Person mit Fahrrad im Gegensatz zum Gehen um mindestens ein Fünffaches gesteigert werden. (vgl. MEHNE 2001, S. 90f.)

Weitere positive Auswirkungen hat die Benutzung eines Fahrrades auf die Möglichkeit der Arbeitsteilung. Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich wird, versuchen Planer die einzelnen Aspekte der Arbeitsteilung in ihre Transportplanung mit einzubeziehen. In der Schule sollten bereits Aufklärungskampagnen gestartet werden, mit denen versucht werden soll, irrtümliche Ansichten über radfahrende Frauen auszuräumen. Radfahren schadet weder Schwangeren noch der Fruchtbarkeit der weiblichen Bevölkerung. Getrennte Übungsstunden für Jungen und Mädchen sollen gewährleisten, dass sich weibliche Personen nicht unterdrückt fühlen.

Des Weiteren wird berücksichtigt, dass den meisten Frauen das notwendige Kapital fehlt, um ein Fahrrad zu kaufen. Hierfür gibt es extra Finanzierungsprogramme. Um die Sicherheit der Fahrrad fahrenden Frau zu gewährleisten, sollen die Verkehrswege ausgebaut werden. Nicht nur die Straße an sich ist gemeint, sondern auch ihre Beleuchtung, um Überfällen vorzubeugen. Um die Attraktivität des Fahrrades hinsichtlich der traditionellen Ansichten zu steigern, sollen spezielle Fahrräder mit niedriger Mittelstange zur Verfügung gestellt werden, die es den Frauen ermöglicht auch mit den langen, weiten, traditionellen Gewändern, das Fahrrad zu benutzen. Ebenfalls ist es sinnvoll Sondervorrichtungen wie z.B. Gepäckträger an den Fahrrädern anzubringen, um den Lastentransport zu erleichtern. (vgl. GRUEHL-KIPKE 1999, S. 3)

Tabelle 18: Unterschiedliche Aspekte der Verkehrsmittelplanung

Arbeitsteilung	Auswirkungen der Verkehrsmittelplanung
Reiseabsicht: Lastentransport	Fahrräder, die für den Gütertransport konzipiert sind; Zusatzvorrichtungen an Fahrrädern etc.
Reiseabsicht: Wasser- und Holztransport	Streckenausbau und Streckenverbesserung
Soziale Akzeptanz	Kampagnen zur Akzeptanzförderung des Fahrrades
Tradition	Fahrräder sind eine relativ neue Technologie
Religion	verschiedene Interpretationen von einer Religion
Kleidung	Damenräder mit niedrigerem Querbalken
Schwaches Geschlecht	
Fahrräder können einfacher gestohlen werden	Überwachung der Nachbarschaft; Meidung von schwer überschaubaren Stellen
Gefahr der Vergewaltigung	beleuchtete Straßen
dasselbe Geschlecht, um Fahrradfahren zu lehren	Fahrräder in Schulen; separater Unterricht für Jungen und Mädchen
Rolle der Mutter	
Fahrrad fahren führt nicht zur Unfruchtbarkeit	Erziehungskampagnen in Schulen
spezielle Umstände während der Schwangerschaft	schwängere Frauen fahren in Europa Fahrrad, wenn sie gesund sind
Kinder, die transportiert werden	Verfügbarkeit von Kindersitzen auf dem Markt
Wirtschaftliche Situation	
höherer Anteil von Frauen mit niedrigerem Einkommen	spezielle Kreditmöglichkeiten für Frauen

(Quelle: aus dem Englischen nach GRUEHL-KIPKE 1999, S. 3)

Insgesamt können *Verbesserungen der Mobilität* der Frauen nur erreicht werden, wenn in der Bevölkerung die Akzeptanz gegenüber Innovationen gesteigert wird. (vgl. OVERTON 1994, S. 7) Dieses wäre aber nur möglich, wenn Frauen und Kinder, hinsichtlich der Planung zur Verbreitung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gegenüber den Männern gleichberechtigt werden. Um Mobilitätsunterschiede zu beseitigen sind gesellschaftliche Veränderungen erforderlich. Im Rahmen des notwendigen Abbaus von Macht –und Gewaltstrukturen zwischen Mann und Frau muss die Arbeit beider als gleichwertig angesehen werden. Dazu ist es notwendig, von der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung abzukommen, indem die Hausarbeit und die Kinderbetreuung beiden Elternteilen im gleichen Maße zukommt. In den Entwicklungsländern sind derartige Veränderungen allerdings schwierig, da die traditionelle Arbeitsteilung dort in der Kultur fest verankert ist.

Allerdings entstehen bereits in der Planung Ungleichheiten. Da die Planungen überwiegend von männlichen Ausländern durchgeführt werden, sind diese mit der lokalen Problematik selten vertraut und sehen meistens nicht die Notwendigkeit für eine Mobilitätssteigerung der Frauen. Sie orientieren sich hauptsächlich an den Bedürfnissen einer Minderheit der Bevölkerung und konzentrieren sich vor allem auf den motorisierten Verkehr. (vgl. GRUEHL-KIPKE 1999, S. 3) Eines der größten Hindernisse, die Situation der Lasten tragenden Frauen zu verändern, ist vermutlich finanziell begründet. Das fehlende Kapital und die traditionellen Begründungen sind für die meisten Frauen eine erhebliche Behinderung und erleichtern ihnen nicht die Möglichkeit zur Innovation. Um für dieses wesentliche Problem eine Lösung zu finden, muss man eine langfristige Perspektive betrachten. Solche tiefgründigen Ansichten können nicht von heute auf morgen verändert werden. Daher zielen die heutigen Aktionen und Kampagnen vor allem auf die nächste Generation, die dann eventuell dem Fahrrad als mobilitätssteigerndem Verkehrsmittel offener gegenüber steht. (vgl. GRUEHL-KIPKE 1999, S. 3)

Zusammenfassend kann man feststellen, dass Frauen demnach in folgenden Punkten benachteiligt werden:

- sie tragen im ländlichen Raum die Hauptlast der Transportaufgaben;
- kulturelle Aspekte verbieten ihnen oftmals die Nutzung von Fahrrädern;
- sie laufen Gefahr in öffentlichen Verkehrsmitteln sexuell belästigt zu werden.

Zahlreiche Projekte zur Stärkung der Stellung der Frauen haben durch die Mobilitätsförderung klare Erfolge erzielt. Zu nennen sind hier insbesondere das "Bicycle Sponsorship Project" in Jinja/Uganda, das die Verbreitung des Fahrrades bei Frauen im ländlichen Raum fördert und kleinräumige Projekte des ITDG Kenia. ITDG hat z.B. Projekte in ländlichen Gebieten, in welchen die Bevölkerung in der effizienten Beladung von Lasttieren geschult wird.

Aktionen und Kampagnen, die für die Attraktivität des das Fahrrades werben, müssen speziell auf die benachteiligten Gruppen ausgerichtet sein. Bereits bei der Verkehrsplanung sollte man darauf achten, dass sowohl Männern als auch Frauen an den Entwürfen beteiligt sind, um den verschiedenen Vorstellungen gerecht zu werden. (vgl. MEHNE 2001, S. 92)

Ein Sprichwort aus Uganda stellt die Bedeutung der Frauen für einen Wandel in der Gesellschaft treffend dar: "*Wenn du einen Mann erziehst, erziehst du einen einzelnen, wenn du eine Frau erziehst, erziehst du eine ganze Gesellschaft!*" (vgl. BAYERISCHER RUNDFUNK 2002, o. S.)

6.3.1.3 Arme

Eine weitere benachteiligte Gruppe sind die Armen, die einen hohen Anteil an der Bevölkerung Ostafrikas ausmachen. Es handelt sich dabei um meist ungebildete Mitbürger mit schwarzer Hautfarbe im ländlichen und städtischen Raum. Personen mit weißer Hautfarbe und die Nachfahren von Einwanderern asiatischer Herkunft können fast ausschließlich der Mittelklasse und Oberschicht zugeordnet werden. Die arme Bevölkerung lebt im Ballungsraum in eigenen Siedlungsgebieten. Diese sind wiederum meist nach Angehörigen den einzelnen Volksstämmen getrennt. Arme Wohngebiete mit einer kulturellen Mischbevölkerung sind eher selten.

Es gibt für die Zielgruppe der "Armen" einige wenige, wirksame Projekte von Nichtregierungsorganisationen. Der Grund für diese Tatsache liegt darin, dass die Teilnahme an Projekten der Entwicklungszusammenarbeit meistens ein gewisses Mindestmaß an Selbsthilfepotential voraussetzt. "*[...] dazu gehören unter anderem ein Minimum an eigenen Ressourcen (z.B. Land), die Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaft, Zeit zur Teilnahme oder vorhandene Arbeitskraft. Gerade die Ärmsten – Kranke, Alte, alleinerziehende Mütter, Straßenkinder – erfüllen diese Anforderungen nur selten.*" (BMZ 1997, S. 33)

Darum ist es notwendig, bei der Verkehrsplanung auch auf die mittellose Bevölkerungsgruppe einzugehen. In den afrikanischen Länder Benin, Kamerun, Malawi und Kenia wird die sozialpolitische Beratung unterstützt, um die ärmeren Bevölkerungsschichten in den Projektplanungen zu berücksichtigen. (vgl. BMZ 1996, S. 26)

Arme müssen ihre Mobilitätsbedürfnisse genau planen. Der Zugang zu Mobilität ist aufgrund der mangelhaften Entwicklung der Infrastruktur in armen Wohngebieten z.T. erheblich eingeschränkt. Wenn man bedenkt, dass diese Haushalte bis zu 30% des Einkommens für den Transport ausgeben müssen, erkennt man den Zusammenhang zwischen Armut und Mobilität.

6.3.2 Finanzielle Belastung der Regierungen durch den Autoverkehr

Für Entwicklungsländer, die kein Eröl fördern, bedeutet der Import von Energie eine hohe finanzielle Belastung. Die meisten Anteile des importierten Öls werden für den Straßenverkehr verwendet. (vgl. MUGANGA 1995, S. 22) Sowohl Kenia als auch Uganda sind mittlerweile dazu übergegangen die Benzinpreise deutlich zu erhöhen. Sie bewegen sich nun auf dem selben Preisniveau wie in Mitteleuropa. Trotzdem reichen die Einnahmen aus der Benzinststeuer nicht aus, um die durch den Verkehr verursachten Kosten (Straßeninstandhaltung, etc.) zu decken.

Im Jahre 1985 haben Entwicklungsländer durchschnittlich 33% ihrer Handelseinnahmen für **Energieimporte** ausgegeben. Da die meisten Entwicklungsländer über keine eigene Automobilindustrie verfügen, ist der Import von motorisierten Transportmitteln mit einem enormen Devisenverbrauch verbunden. Zusätzlich ist die Bewirtschaftung der Kraftfahrzeuge sehr kostenintensiv. Zudem unterliegt der Preis für Rohstoffe größeren Schwankungen auf dem Weltmarkt. (vgl. MEHNE 2001, S. 92) Hinzu kommt, dass die Ausfuhren der Entwicklungsländer insgesamt hinter den Einfuhren aus den Industrieländern zurückliegen. Daher machen sich die hohen **Devisenausgaben** für Benzin und Autoersatzteile in der Zahlungsbilanz negativ bemerkbar. Diese negativen Auswirkungen auf die Devisensituation kann außerdem enorme wirtschaftliche und soziale Auswirkungen auf die Haushalte der einzelnen Entwicklungsländer haben. Deshalb verfolgte man in den letzten Jahren zum einen das Ziel der Preisstabilisierung, um Preisschwankungen für diese Güter einigermaßen zu verhindern und zum anderen Übereinkommen, um zum Preisverfall führende Überschüsse auf dem Weltmarkt zu vermeiden. Auf der anderen Seite versucht man, die Abhängigkeit der Entwicklungsländer von importierten Energieträger zu vermindern. Der Umstieg von motorisierten auf alternative Verkehrsmittel könnte hierzu in der Zukunft einen großen Beitrag leisten. (vgl. MEHNE 2001, S. 93)

Die Entwicklungsländer können meist nur landwirtschaftliche Güter und Rohstoffe exportieren. Auf dem Weltmarkt gibt es aber in diesem Bereich eine große Konkurrenz, so dass die Abhängigkeit sehr groß ist. Die Einfuhren von Industriewaren können nicht durch die Ausfuhr der agrarischen Güter und Rohstoffen ausgeglichen werden. Hierdurch steigt gleichzeitig die Abhängigkeit der Entwicklungsländer von den Industrieländern weiter an. Sie verschulden sich immer mehr und können ohne fremde Hilfe meist nicht mehr aus dieser Misere herausfinden. Anfang der 80er Jahre waren beispielsweise die Exporterlöse gesunken, der Ölpreis sowie die Zinsen waren hoch, und die **Verschuldung** führte zur Krise. (vgl. BMZ 1997, S. 275) Das Problems versuchte man durch Umschuldung, Schuldenerlass durch die Geberländer und neuen Kreditkonditionen zu lösen. Trotz diesen Maßnahmen sind die Schulden der Entwicklungsländer südlich der Sahara von 1980 bis 1995 immer weiter angestiegen.

Tabelle 19: Auslandsschulden der Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen

Wirtschaftsraum	Gesamte Auslandsschulden (Mio. US-\$)		Auslandsschulden in % des BSP		Schuldendienst in % des Exports	
	1985	1995	1985	1995	1985	1995
Afrika südlich der Sahara	84.119	226.483	30,6	81,3	9,8	14,5
Ostasien/ Pazifik	64.600	404.458	17,3	32,9	11,5	12,8
Südasien	38.014	156.778	17,4	30,5	11,7	24,6
Europa und Zentralasien	87.919	425.319	9,9	39,9	7,4	13,8
Naher Osten und Nordafrika	83.793	216.046	18,3	37,3	5,7	14,9
Lateinamerika und Karibik	257.266	636.594	36,0	41,0	36,3	26,1
Zusammen	615.711	2.065.594	21,0	39,6	13,0	17,0

(Quelle: MEHNE 2001, S. 93)

Aufgrund der geringen, öffentlichen Mittel der Entwicklungsländer, kann der *ÖPNV* nicht mit dem starken Bevölkerungswachstum der Großstädte mithalten und verliert immer mehr an Möglichkeiten. In der Millionenstadt Nairobi werden dringend funktionsfähige Busse benötigt, um der Bevölkerung ein ausreichendes Transportangebot bieten zu können. Doch aufgrund fehlender finanzieller Mittel hat Nairobi eine zu kleine Busflotte. (vgl. UNCHS 1996, S. 91)

Für den Unterhalt des klassifizierten *Wegenetzes* ist in Kenia das "Ministry for Public Works & Housing" zuständig. Durch den "Road Maintenance Levy Fund Act" von 1993 wurden die Steuern auf Treibstoffe aller Art erhöht, um den Straßenunterhalt finanzieren zu können. Die dadurch erzielten Einnahmen reichen bei weitem nicht aus, um die Kosten zu decken. Im Haushaltsjahr 1995/96 wurden 2,1 Billionen KSh eingenommen. Benötigt wurden aber 3,9 Billionen KSh. Dem Management des "Fuel Levy Funds" wird Korruption nachgesagt, welche sich auf die gesamte Straßenbauindustrie erstreckt. Für die Inwertsetzung des Straßennetzes werden 35 Billionen KSh benötigt. (vgl. NIEBOER 2001, S. 85) Der Unterhalt der aktuellen Straßenverkehrsinfrastruktur überfordert die Regierung sowohl in finanzieller als auch in verwaltungstechnischer Hinsicht. Einige Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit vergeben nur noch Mittel für den Straßenunterhalt, wenn deren Verwendung genau belegt werden kann. Ohne Bekämpfung der Korruption und ohne externe finanzielle Hilfe ist die Regierung nicht imstande, die Verkehrsinfrastruktur zu unterhalten. Es fehlt ein klarer institutioneller Rahmen.

In Tansania wurde bereits 1991 ein "Road Fund" gegründet, der die Straßenunterhaltung und Verbesserung koordinieren sollte. Seit 1995 wird die Straßenunterhaltung komplett aus Einnahmen dieses Road Fundes beglichen. (vgl. SIEBER 1996, S. 49)

Lösungsansätze für die Problematik sind:

- Klärung der Zuständigkeiten zwischen den verschiedenen Behörden;
- Verbesserung des Managements in den Behörden, z.B. durch:
 - Bezahlung adäquater Gehälter gegen Korruption,
 - Installation wirtschaftlicher Kontrollinstrumente,
 - Abschluss von Verträgen mit privaten Straßenbaufirmen etc.;
- effektives Management der Mittel zum Straßenunterhalt;
- Stärkung der Finanzkraft der lokalen Haushalte,
- Schaffung und Stabilisierung einer unabhängigen Finanzierungsquelle für infrastrukturelle Belange, z.B. über:
 - Straßennutzungsgebühren, Brückenzoll, Transitsteuern,
 - Benzinsteuern, Kfz-Steuer, Fahrzeugzulassungskosten,
 - Luxussteuer auf teure und/oder Hubraumstarke Pkw.

6.3.3 Straßenbau und Straßenunterhalt

Obwohl die Hauptstraßennetze in den meisten Entwicklungsländern innerhalb der vergangenen 30 Jahre auf- und ausgebaut wurden, wird die Erhaltung dieser Straßen jedoch stark vernachlässigt. Es wird angenommen, dass nur etwa ein Drittel heute noch gut erhalten ist. Dies resultiert vor allem aus der Tatsache, dass der Bau vieler Straßen durch Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit finanziert wird, die Unterhaltskosten der Verkehrswege jedoch von den Entwicklungsländern selbst getragen werden sollte. Allerdings sind die Regierungen aufgrund fehlender Mittel für Wartungsarbeiten und dem Niedergang der öffentlichen Verwaltung meist trotzdem auf internationale Entwicklungshilfegelder angewiesen. Fünf Prozent der deutschen Gelder fließen in den Transportsektor. Etwa die Hälfte davon wird für die Erhaltungsarbeiten bestehender Straßen verwendet. (vgl. MEHNE 2001, S. 98f.)

Während eine Straße in Industrieländern eine *Lebensdauer* von ca. 40 Jahren hat, beträgt sie in Entwicklungsländern lediglich 8 Jahre. Dies liegt zum einen an der fehlenden Eigenverantwortung der Regierungen für die Unterhaltung der Straßen und zum anderen an klimatischen und verkehrlichen Bedingungen. In den Tropen sind die Straßen stärkeren klimatischen Einflüssen ausgesetzt. Dazu kommen überladene Fahrzeuge mit unakzeptablen Achslasten. Das Gewicht der Lkw lässt den Fahrbahnbelag überproportional schnell verschleifen. Wiegestationen mit Achslastkontrollen müssen zum Standard werden. In Uganda wurden diese bereits gesetzlich verankert und implementiert.

Aufgrund der Knappheit staatlicher Finanzmittel sind die Straßen in Entwicklungsländern generell in einem schlechtem Zustand. Der *Straßenzustand* ist im ländlichen Raum deutlich schlechter. In Kenia wird davon ausgegangen, dass nur 10% des gesamten Straßennetzes in einem guten Zustand sind.

Tabelle 20: Zustand der Straßen anhand ausgewählter Beispiele

	Nairobi	Dar-es-Salaam
guter Zustand	45 %	10 %
schlechter Zustand	45 %	90 %
sehr schlechter Zustand	10 %	

(Quelle: verändert nach MUGANGA 1995, S. 16)

Foto 24: Beschädigte Straßendecke einer innerstädtischen Straße in Jinja/ Uganda

(Quelle: Christoph Mehne)

Die wirtschaftlichen Konsequenzen dieses Zustandes sind enorm. Aufgrund erhöhter Betriebs- und Transportkosten und wegen den anfallenden Rehabilitierungskosten für vernachlässigte Straßen gehen bis zu 3% des Bruttosozialproduktes eines Landes verloren. (vgl. GTZ 1999a, o.S.)

Die Ursachen liegen jedoch nicht nur im finanziellen Bereich. Eine ineffiziente Planung und Wartung des Straßennetzes und eine übermäßige Beanspruchung durch oft sehr stark überladene Fahrzeuge sowie Fehler bei der Planung und beim Bau der Straßen führen dazu, dass sich das gesamte Straßennetz immer schneller verschlechtert. (vgl. GTZ 1999a, o.S.) Oftmals werden Straßenwartungsarbeiten auch hinter andere zu behebbende Mängel, wie zum Beispiel Strom- oder Wasserversorgung gestellt, da sie oft nicht ganz offensichtlich sind oder wichtiger erscheinen. Darin liegt auch das Problem, denn letztendlich werden die Kosten immer höher, wenn die Straßen zuerst verkommen und dann erst repariert oder wiederaufgebaut werden.

Bei den *Instandhaltungsarbeiten* werden sowohl bei der Finanzierung mit nationalen, als auch bei der mit internationalen Geldern nur das Verkehrsnetz der Städte und die Hauptverkehrsrouten des Landes berücksichtigt. Daraus ergibt sich, dass die Landstraßen verkommen und schließlich die Entwicklung der ländlichen Regionen zum Stillstand kommt. Die Landwirte können dann aufgrund der vernachlässigten Infrastruktur die lokalen Märkte nicht oder nur noch schlecht erreichen und deshalb ihre Anbauprodukte nicht mehr absetzen. Folglich produzieren sie nur noch für den Eigenbedarf, was letztendlich die gesamte Ernährungssituation des Landes verschlechtert und den

Handlungsspielraum der Landwirte erheblich einschränkt. Das Einkommen reicht schließlich nicht mehr aus, um Saatgut, Arztbesuche oder Schulgeld für die Kinder zu bezahlen. (vgl. KfW 1998, S. 3) Überhaupt sind in ländlichen Regionen viele Straßen für den motorisierten Verkehr unpassierbar. Typischerweise sind lokale und regionale Straßen in einem schlechteren Zustand als nationale.

Die Straßen der Städte sind oftmals nur deshalb besser gewartet, weil sich dort das Kapital, die wichtigen Firmen sowie die Geldgeber und Entscheidungsträger befinden.

Durch die Einrichtung von speziellen Fonds zur Straßenerhaltung, die durch Steuern und Abgaben, so zum Beispiel durch die Benzinsteuern, finanziert werden könnten, wäre es möglich, die finanziellen Mittel für die Wartungsarbeiten aufzubringen. In den meisten Ländern Afrikas sind jedoch solche Steuern zu niedrig, oder die Gelder werden für vermeintlich wichtigere Zwecke ausgegeben. Zur Lösung dieses Problems könnte ein privater Wirtschaftszweig für Wartungsarbeiten entwickelt werden, um auf diese Weise die Straßen besser zu erhalten und gleichzeitig einen neuen Arbeitsmarkt zu schaffen. Die Unternehmer könnten durch Leistungsanreize die Effizienz der Arbeiten steigern, und ferner wäre es durch den freien Wettbewerb möglich, die Arbeiter nach Fähigkeit und Können und nicht nach Qualifikationen auf dem Papier auszuwählen. Auf diese Weise wäre es auch einfacher, geeignete Technologien für die einzelnen Maßnahmen zu finden. Dabei könnten auch verstärkt Mittel und Wege gefunden werden, die mit den lokal verfügbaren Ressourcen zu guten Ergebnissen führen, also ohne auf teure Importprodukte oder aufwendige Technologien angewiesen zu sein. (vgl. MEHNE 2001, S.99f.)

Die Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit müssen ihren Schwerpunkt verlagern. Dabei sollte der Straßenneubau in den Hintergrund treten und die Sanierung und vor allem regelmäßige Wartungsarbeiten mit Einbeziehung der beschäftigten Unternehmen durchgeführt werden. (vgl. ZIETLOW 1992, S 289)

Es gibt Straßen in Ostafrika, die von der KfW schon mehrmals rehabilitiert, das heißt vollständig erneuert wurden. Sie wurden gebaut, aber kaum durch Instandsetzungsmaßnahmen unterhalten. Dadurch wird eine permanente Rehabilitierung notwendig. Gerade aus diesem geldintensiven und wenig produktiven Verfahren resultiert auch das schlechte Image des Verkehrssektors im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit. Schuld daran ist nicht die KfW, sondern die Bundesregierung, die diese Projekte, trotz absehbarer Mängel in der Straßenunterhaltung, immer wieder genehmigt. Dabei wäre es sinnvoller eine nachhaltige Unterhaltung zu fördern.

Am effizientesten geschieht dies, wenn Straßenbauprojekte von Anfang an Rückstellung zur Instandhaltung beinhalten. Das bedeutet zum Beispiel, dass 40% der Mittel für den Bau der Straße und 60% für den Unterhalt von Anfang an einkalkuliert werden sollten. Beim Bau der Wasserversorgung sind Komplettlösungen hingegen längst Standard. Die Straßenunterhaltung steht auch in einem direkten Zusammenhang mit der Korruption. Aufgrund von Korruption fließen

Straßenbauinvestitionen nur unvollständig in den Straßenbau. Es kann durchaus vorkommen, dass eine Straße mit einer geplanten Teerdecke von 13 cm, aufgrund von Schwund an finanziellen Mitteln nur mit einer Teerdecke von 3 cm ausgestattet wird. Diese Teerdecke ist natürlich bei weiten nicht so widerstandsfähig und bedarf einer baldigen Instandsetzung. (vgl. Interview ADUWO 2001)

Durch einen arbeitsintensiven Straßenbau ohne hochtechnisierte Gerätschaften kann der Straßenbau ca. 25-30% günstiger durchgeführt werden. Der Arbeitskräfteeinsatz wäre dabei fünffach höher, wodurch eine Beschäftigungs- und Einkommenssteigerung in den ärmeren Bevölkerungsschichten eintreten würde.

Folgende Lösungsansätze wären denkbar:

- Bereitstellung ausreichender Mittel zur Straßenunterhaltung und - Instandsetzung;
- Etablierung einer effizienten Institution zur Straßeninstandhaltung, die eventuell privatwirtschaftlich organisiert wird;
- Klassifizierung des gesamten Straßen- und Wegenetzes;
- Berücksichtigung des gesamten Wegenetzes bei der Instandhaltung.

Ein positiver Ansatz ist, dass die Weltbank zur Implementierung eines "Road Maintenance Management System" seit 1998 im Auftrag des "Ministry of Local Authority" ein Forschungsprojekt finanziert. (vgl. <http://www.vd.dk/wimpprinten.asp?page>)

Die endgültigen Ergebnisse lagen bis zur Fertigstellung der Arbeit noch nicht vor. Derartige Projekte gab es in der Vergangenheit schon oft. Meistens sind diese Vorhaben nach Beendigung der Finanzierungsperiode wieder eingeschlafen.

6.3.4 Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Verkehr

Der Kfz-Bestand und das Verkehrsaufkommen in Entwicklungs- und Schwellenländern sind während der letzten Jahrzehnte stark gestiegen, so dass man heute von einem *Motorisierungsboom* sprechen kann, der die Ausmaße der Bevölkerungsexplosion noch übertrifft. Der Autoverkehr in Entwicklungsländern wächst proportional zur Bevölkerung und zum Pro-Kopf-Einkommen um durchschnittlich etwa drei bis sieben Prozent pro Jahr. Dieses Wachstum bedeutet, dass sich das Verkehrsaufkommen in den letzten 20 bis 30 Jahren verdoppelt hat. Der Aufbau der Verkehrsinfrastruktur konnte mit dieser Entwicklung nicht mithalten. (vgl. GTZ 1999b, o.S.)

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie viele Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner zugelassen sind. Deutlich erkennbar ist der Zusammenhang zwischen dem jeweiligen Entwicklungsstand eines Landes und dem Grad der Automobilisierung. Während in Ländern wie Tansania nur fünf Kfz pro tausend Einwohner zugelassen sind, liegt der Anteil in den Industrieländern zwischen 30 und 60%.

Tabelle 21: Fahrzeuge je 1.000 Einwohner in Ostafrika 1997

Land	Bevölkerung.	Kraftfahrzeuge in Tsd.	Kfz/ 1.000 Einwohner
Kenia	28.400.000	420.000	14,8
Uganda	20.800.000	149.000	7,2
Tansania	31.500.000	135.000	4,3
Deutschland	82.000.000	42.533.000	518,6

(Quelle: eigene Darstellung)

In China, dem traditionellen Fahrradland, wird die Zurückdrängung des Fahrradverkehrs immer stärker von der Regierung propagiert. Die Verkehrssituation in China lässt sich durch eine vergleichsweise geringe Anzahl von Automobilen charakterisieren. Nur einer von 3.300 Chinesen besitzt einen Pkw. Eine Prognose besagt, dass bis in das Jahr 2030 jede chinesische Familie ein Auto besitzen wird, was schließlich zu einer Pkw-Anzahl von 300 Mio. und somit zu einer beachtlichen Umweltbelastung führen wird. Die Straßen Chinas sind infolge der Fahrradmassen hoffnungslos überfüllt, so dass der Kfz-Verkehr nicht reibungslos funktionieren kann. Aufgrund der gemeinsamen Nutzung der Straßen von Fußgängern, tiergetriebenen Karren, Fahrrädern, Bussen und Autos kam es allein 1992 in China zu 220.000 Verkehrsunfällen, von denen 58.723 tödlich endeten. (vgl. KIENAST 1995, S. 2ff.)

Die Entwicklung Kenias weist einen ähnlichen Verlauf auf.

Tabelle 22: Motorisierung am Beispiel Kenias

Jahr	1975	1980	1985	1987	2000
Population	13.373.000	15.843.000	18.726.000	20.020.000	30.700.000
Gesamtzahl motorisierter Fahrzeuge	199.721	240.435	280.218	296.879	414.471
Pkws	98.285	113.629	126.188	133.335	172.262
Busse	4.605	5.075	8.217	9172	26.094

(Quelle: BARRETT et al. 1989, S. 64)

Die Anzahl der motorisierten Fahrzeuge stieg von 92.005 im Jahre 1963 auf 298.056 im Jahre 1993 an, während sich die Gesamtbevölkerung von 8.520.000 Personen im Jahr 1963 auf 28.113.000 Personen im Jahr 1993 erhöhte. Der Anstieg des Straßenverkehrs in Kenia resultiert vor allem aus der verstärkten Nachfrage des Transports von Gütern und Menschen. (vgl. KHAYESI 1999, S. 64)

Etwa 2/3 der gesamten motorisierten Fahrzeuge sind in Nairobi zugelassen. Daher sind die Probleme durch den motorisierten Individualverkehr insbesondere ein Problemfeld der Stadtplanung. Auf dem 6-spurigen Uhuru-Highway verkehrten bereits 1997 pro Stunde 3.442 Fahrzeuge und auf der 4-spurigen Thika-Road sogar 3.979. (vgl. ONYANGO 1999, S. 3)

Foto 25: Thika-Road außerhalb der Rushhour in der Nähe von Nairobi

(Quelle: Christoph Mehne)

In Uganda existierten 1998 110.000 Kraftfahrzeuge (exklusive Motorräder). Davon waren 89,6% PKW und 11,4% LKW und Busse. (vgl. WAGENDA 2001, S. 12)

Tabelle 23: Gesamtfahrzeugbestand Kenia, Uganda, Tansania 1959 bis 1997

Land	1950	1980	1997
Kenia	32.400	214.525	420.000
Uganda	8.600	50.000	149.095
Tansania	13.900	100.506	135.000
ehem. DDR	383.552	4.612.427	~41.000.000
Deutschland	~3.300.000	~27.000.000	

(Quelle: ARCHONDO-CALLAO 2000, S. 3 und ARAL 1998, S. 310ff.)

Tabelle 24: Fahrzeugzunahme im Vergleich zum BSP 1980 bis 1996

Land	Wachstum des Fahrzeugbestandes p.a.	Wachstum des BSP p.a.
Kenia	3,6%	3,3%
Uganda	4,2%	5,4%
Tansania	1,9%	3,2%

(Quelle: ARCHONDO-CALLAO 2000, S. 4)

Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in den Entwicklungsländern hat die Nachfrage im Verkehrssektor, besonders in den Großstädten, rapide ansteigen lassen. (vgl. UNCHS 1994, S. I) Die Zahl der motorisierten Fahrzeuge wird in Zukunft weiterhin stark zunehmen. Für 2010 wird weltweit ein Bestand von 816 Millionen Fahrzeugen vorhergesagt, während 1990 nur 580 Millionen Fahrzeuge existierten. (vgl. ZEGRAS 1996, S. 82) Bisher besaßen die Industrienationen die größten Zuwachsraten bei den motorisierten Verkehrsmitteln. Mittlerweile wird für die Entwicklungsländer ein größerer Zuwachs erwartet. Während in Industrieländern der Zweitwagen der Reichen die Zahlen explodieren lies, sind es in Ostafrika die Zulassungen von Kleinbussen, Pick-Ups und Lkws. Allerdings werden die Mobilitätsgewohnheiten einer Bevölkerung immer auch durch den wirtschaftlichen Handlungsspielraum des Einzelnen geprägt. Daher kann man einen Anstieg der Pkw-Verkehrsleistungen pro Person zum Beispiel als eine Folge einer erhöhten Pkw-Verfügbarkeit werten. Der Wunsch und das Streben nach mehr individueller Mobilität durch einen Pkw ist gerade

in den Entwicklungsländern sehr stark ausgeprägt. Ein Pkw erhöht das Ansehen und die soziale Akzeptanz des Besitzers erheblich.

Das gesteigerte Verkehrsaufkommen erweist sich vor allem in den Städten als äußerst problematisch. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte erhöht sich das Unfallrisiko, die hoch konzentrierten Schadstoffwerte bedrohen die Bevölkerung und mindern die Lebensqualität. Zusätzlich wird die Fortbewegung durch Verkehrsstaus erheblich eingeschränkt.

Foto 26: Straßenverkehrschaos im Stadtzentrum von Nairobi



(Quelle: Christoph Mehne)

In vielen Städten Asiens zum Beispiel ist die Durchschnittsgeschwindigkeit des Autoverkehrs in den Großstädten inzwischen auf fünf bis sieben Stundenkilometer abgesunken. Der Stau muss als unvermeidbarer Bestandteil von Ballungsgebieten akzeptiert werden. Die Autonutzung wird durch das Verkehrsaufkommen begrenzt. Auch der Bau neuer Umgehungsstraßen trägt kaum zur Entlastung eines Ballungsraumes bei. Gegen Stau kann man nicht einfach nur "anbauen". Die Kfz-Zuwächse müssen reduziert und der ÖPNV gefördert werden. (vgl. MEHNE 2001, S. 94)

Die nachfolgenden Tabellen beinhalten Angaben zum Modal Split in Großstädten und im Vergleich dazu in fahrradaffinen Mittelstädten. Es zeigt sich, dass der Fußgängerverkehr dominiert und der öffentliche Verkehr Marktanteile zugunsten des Fahrrades verliert. Der Paratransit wurde hierbei dem öffentlichen Verkehr zugerechnet. Trotz des hohen Bestandes an Kraftfahrzeugen spielt der motorisierte Individualverkehr eine eher untergeordnete Rolle.

Tabelle 25: Modal Split von Dar-es-Salaam und Nairobi im Vergleich

Mode	Dar-es-Salaam	Nairobi
Fußgänger	46%	47%
öffentlicher Verkehr	44%	42%
motorisierter Individualverkehr	6%	7%
Fahrrad	3%	1%
Sonstige	k.A.	2%

(Quelle: HOWE 2000, S. 60)

Tabelle 26: Modal Split Vergleich zwischen Eldoret und Morogoro

Mode	Morogoro	Eldoret
Fußgänger	67%	48%
öffentlicher Verkehr	12%	24%
motorisierter Individualverkehr	4%	10%
Fahrrad	23%	12%
Sonstige	k.A.	6%

(Quelle: HOWE 2000, S. 76)

Folgende Tabelle beschreibt die anteilmäßige Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel je nach Transportbedürfnis in Nairobi in Prozent.

Tabelle 27: Verteilung von Fahrten nach Zweck und Verkehrsmittel in Nairobi

Anteil nach Verkehrsart (%)	Arbeit	Schule	Einkauf
Kenia Bus	24,5	12,5	22,5
Nairobi Bus	2,6	1,5	
Matatu	27,6	6,9	
Pkw/ Motorrad/ Moped	24,2	11,9	23,6
zu Fuß/ Fahrrad	21,2	62,9	50,6
Schulbus	-	3,8	-
Sonstiges	-	-	3,3
Fahrrad	-	0,5	-

(Quelle: World Bank and UN Economic Commission of Africa, 1993 o.S.)

Auffällig ist, dass bei den Betrachtungen des Verkehrsaufkommens meist nur der motorisierte Verkehr von den Entscheidungsträgern berücksichtigt wird, obwohl fast alle zurückgelegten Wege auf den nicht-motorisierten Verkehr wie Fußgänger, Radfahrer, Ochsenkarren, Handkarren etc. entfallen. (vgl. KOTENKAR 1995, S. 99)

Das Verkehrsaufkommen kann auch durch die Schaffung von Güterverkehrszentren reduziert werden. Dadurch ließen sich Transporte koordinieren und Leerfahrten von Lkw vermeiden. Doch Güterverkehrszentren setzen eine Logistik und Infrastruktur voraus, die in Ostafrika in naher Zukunft nicht zu erwarten ist.

6.3.5 Verkehrserziehung, Verkehrsunfälle und Unfalltod

Eine umfassende Verkehrserziehung, wie es sie beispielsweise in Europa gibt, ist in den Entwicklungsländern nicht vorhanden. Viele Verkehrsteilnehmer haben keine oder nur unzureichende Kenntnisse von Verkehrsschildern und Verkehrsregeln. Sie nehmen am motorisierten Verkehr teil, ohne eine rechtliche Fahrerlaubnis dafür zu besitzen.

Besonders Fußgänger und Fahrradfahrer, die oft selbst noch nie am Steuer eines Autos gesessen haben, müssen verstärkt mit den allgemeinen Verkehrsregeln und dem Verkehrsverhalten des motorisierten Verkehrs vertraut gemacht werden. Sie sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und ihre Unkenntnis erhöht das allgemeine Unfallrisiko. In den Entwicklungsländern resultieren mehr als

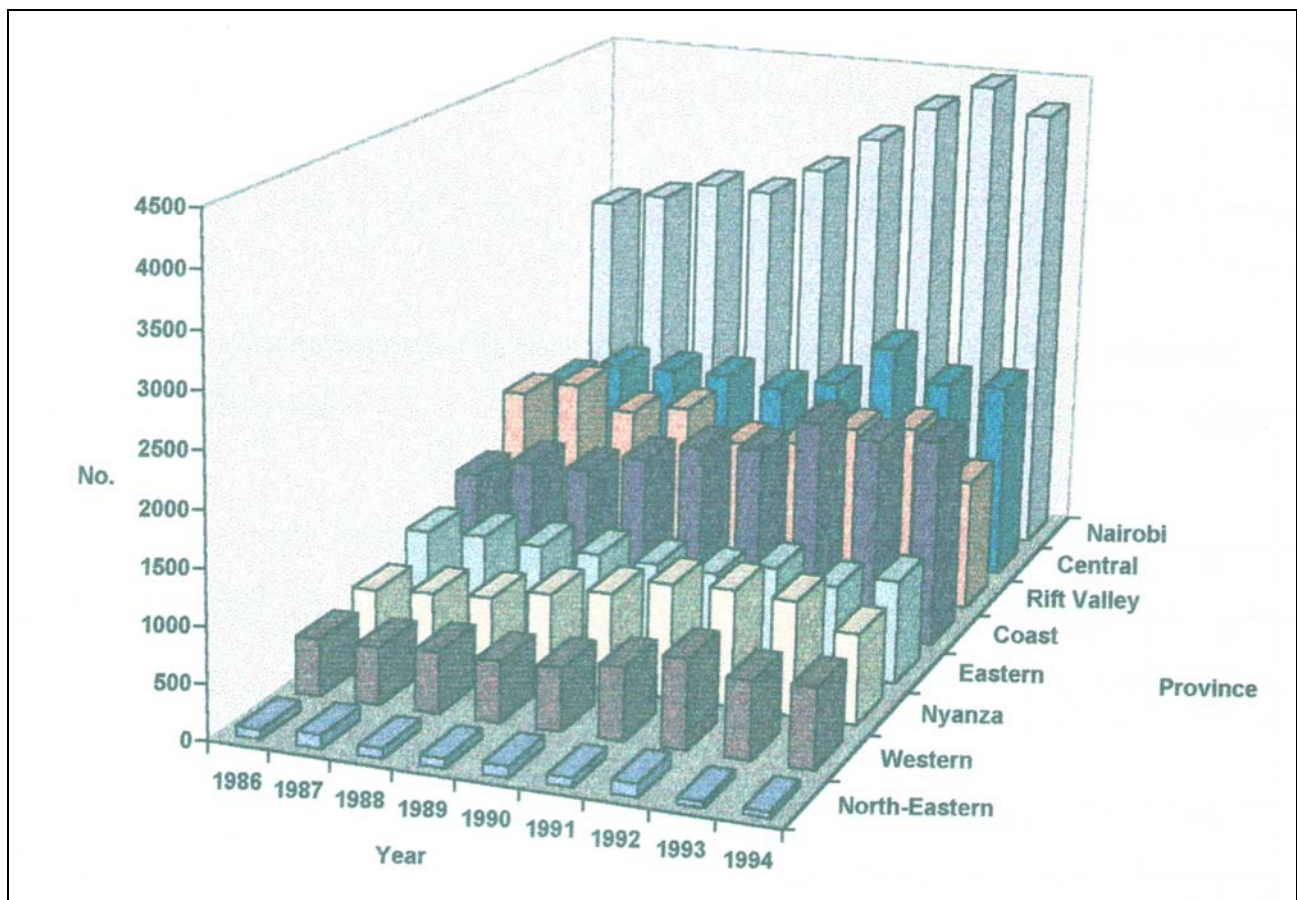
75% der Unfälle aus *menschlichem Fehlverhalten*. Unzureichende Kenntnis der Verkehrsregeln sowohl bei aktiven als auch bei passiven Verkehrsteilnehmern und zu hohe Geschwindigkeiten sind dabei die Hauptursachen der Unfälle. (vgl. HAAS 1992, S. 18)

In Kuba z.B. wurde mit dem Fahrradboom ein Konzept zur Sicherheitserziehung entwickelt, welches durch Werbung am Arbeitsplatz, in Bildungseinrichtungen und in den Medien bekannt gemacht wurde. Einige Straßen oder Stadtteile werden an den Wochenenden für den motorisierten Verkehr gesperrt, um der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, Fahrrad fahren zu lernen. Politiker und andere Entscheidungsträger zeigen sich in der Öffentlichkeit auf dem Fahrrad, um so den Status und das Ansehen des Fahrrades zu heben. Möchte man also eine neue Entwicklung im Bereich des nicht-motorisierten Verkehrs initiieren, so müssen gleichzeitig verkehrserzieherische Maßnahmen durchgeführt werden, um erfolgreich zu sein.

Ein zusätzliches Unfallrisiko bergen die Städte, in denen aufgrund der Konzentration von Menschen und des Industrie- und Dienstleistungsbereiches ein erhöhtes Verkehrsaufkommen besteht. Die ohnehin chaotische Verkehrssituation wird durch falsches Verhalten der Verkehrsteilnehmer in verstärktem Maße verschärft. (vgl. MEHNE 2001, S. 100)

Abbildung 15: Kenia - Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten oder Toten

(aufgeteilt nach Provinzen, 1986 – 1994)



(Quelle: KHAYESI 1998, S. 76)

In Nairobi passierten im Jahre 1994 34% aller Unfälle in Kenia. Das relative Risiko bezogen auf die Einwohnerzahl beträgt 53%. Das heißt, dass im Großraum Nairobi das Risiko bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden deutlich höher ist als im ländlichen Raum. (vgl. KHAYESI 1998, S. 79ff.)

Unfälle können aber nicht allein durch die Kenntnis der *Verkehrsregeln* verhindert werden. Es muss auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer geändert werden. Autofahrern muss bewusst gemacht werden, dass Fahrradfahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind, deren Rechte respektiert werden müssen. Radfahrer müssen hingegen zu einer defensiven Fahrweise erzogen werden und dürfen gleichzeitig nicht davon ausgehen, dass sie vom motorisierten Verkehr ausreichend beachtet werden. (vgl. SALIFU 1993, S. 65)

Wegen der enorm großen Bedeutung des nicht-motorisierten Verkehrs läge es nahe, ein Regelwerk zu entwickeln, das die Stellung des nicht-motorisierten Verkehrs in weit stärkerem Maße berücksichtigt, als dies die klassischen, westlich geprägten Regelwerke tun. Doch Regelwerke alleine nützen nichts. Es mangelt insbesondere an deren Umsetzung.

Neben der Kenntnisvermittlung von Verhaltensregeln im Verkehr und der Bedeutung der Verkehrsschilder und -zeichen gibt es eine Vielzahl anderer Maßnahmen, welche die Sicherheit auf den Straßen für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen könnte. Dazu zählen Alkoholkontrollen, gesetzliche Verpflichtung zum Tragen des Sicherheitsgurtes, Helmpflicht für Zweiradfahrer, Erste-Hilfe-Training, Festsetzung allgemeiner gesetzlicher Rahmenbedingungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Straßenberuhigungen, Straßenunterhaltungen, sinnvolle Verkehrsplanung und regelmäßige Inspektion der Fahrzeuge. Zur größeren Sicherheit, vor allem entlang der viel befahrenen Straßen, könnten auch Geschwindigkeitskontrollen von staatlicher Seite beitragen. Hierzu muss jedoch die Sicherheitsproblematik insbesondere ins Bewusstsein der Berufsfahrer und der Fahrlehrer gelangen. Neben den strengen Sanktionen könnten auch Informations- und Aufklärungsveranstaltungen über Unfallzahlen und Unfallverhütung die allgemeine Situation verbessern. Die Ergebnisse eines Überraschungsbesuches des deutschen TÜV in Kenia ergaben, dass die getesteten Fahrzeuge im Durchschnitt ca. 70 Mängel aufwiesen - die Höchstzahl lag sogar bei 117 Mängeln - und dass alle diese Fahrzeuge nach deutschen Maßstäben absolut verkehrsunsicher sind und somit das Unfallrisiko deutlich erhöhen. (vgl. MEHNE 2001, S. 101) Die Gefahr, die durch diese Fahrzeuge den Besitzern und den anderen Verkehrsteilnehmern droht, müsste der Bevölkerung deutlich bewusst gemacht werden. Aber der anzusetzende Maßstab ist relativ. In Ostafrika wird dem Wert eines Lebens weniger beigemessen als in Europa. Dies hat kulturelle und soziale Aspekte (z.B. AIDS, Überbevölkerung, Religion). Im gleichem Maße wird daher auch der Einhaltung von Regeln weniger Bedeutung beigemessen.

Foto 27: Sicherheitsrisiko durch Reifen ohne Profil

(Quelle: Christoph Mehne)

Als allgemein sehr problematisch erweist sich das in Entwicklungsländern stark ausgeprägte System der Korruption, denn es stellt einen Hemmfaktor dar, der nur schwer oder gar nicht beseitigt werden kann, weil es kaum Möglichkeiten gibt, die korrupten Aktivitäten zu erfassen oder die Verantwortlichen dafür zur Rechenschaft zu ziehen.

Gleichzeitig müssten Projekte zur Verkehrssicherheit auch von den Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit berücksichtigt werden. Leider ist jedoch bis heute eher eine fehlende Sensibilisierung der Entscheidungsträger für die Verkehrssicherheit in den Entwicklungsländern zu beobachten. (vgl. HAAS 1992, S. 19)

In Kenia konnte durch die Einführung eines umfassenden Programms zur Verkehrssicherheit im Jahre 1992 die Zahl der schweren Unfälle verringert werden. Dieses Programm ist das Ergebnis einer seit 1985 andauernden Kooperation mit Finnland zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit. (vgl. KHAYESI 1998, S. 189ff)

Tabelle 28: Zeitlicher Trend der Unfallzahlen in Kenia von 1963 bis 1994

Jahr	Anzahl schwerer Unfälle
1963	3.578
1970	5.163
1975	6.534
1980	6.162
1985	8.474
1991	11.110
1992	12.735
1993	12.355
1994	11.701
Insgesamt von 1963 bis 1994 für alle Jahre	234.356

(Quelle: verändert nach KHAYESI 1998, S. 59)

Seit August 2001 wird eine *Aufklärungskampagne* über den Fernsehsender KBC durch die US AID gesponsert. Ein mal pro Woche läuft ab 21:45 Uhr ein Film von 15 Minuten Dauer über

Straßenverkehrsunfälle und ihre sozioökonomischen Folgen. Die darin gezeigten Bilder sind zum Teil erschütternd.

Foto 28: Matatu-Wrack in Uganda nach einem Verkehrsunfall



(Quelle: Christoph Mehne)

Die Ursachen lassen sich jedoch nicht nur auf die vermehrte Motorisierung zurückführen, sondern basieren auch auf dem unvorsichtigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer, dem schlechten technischen Zustand, der fehlenden Wartung der Fahrzeuge, der unzureichenden Beschaffenheit der Wege und Straßen sowie der meist fehlenden Sicherheits- und Verkehrsregelungsmaßnahmen. (vgl. MUGANGA 1995, S. 18)

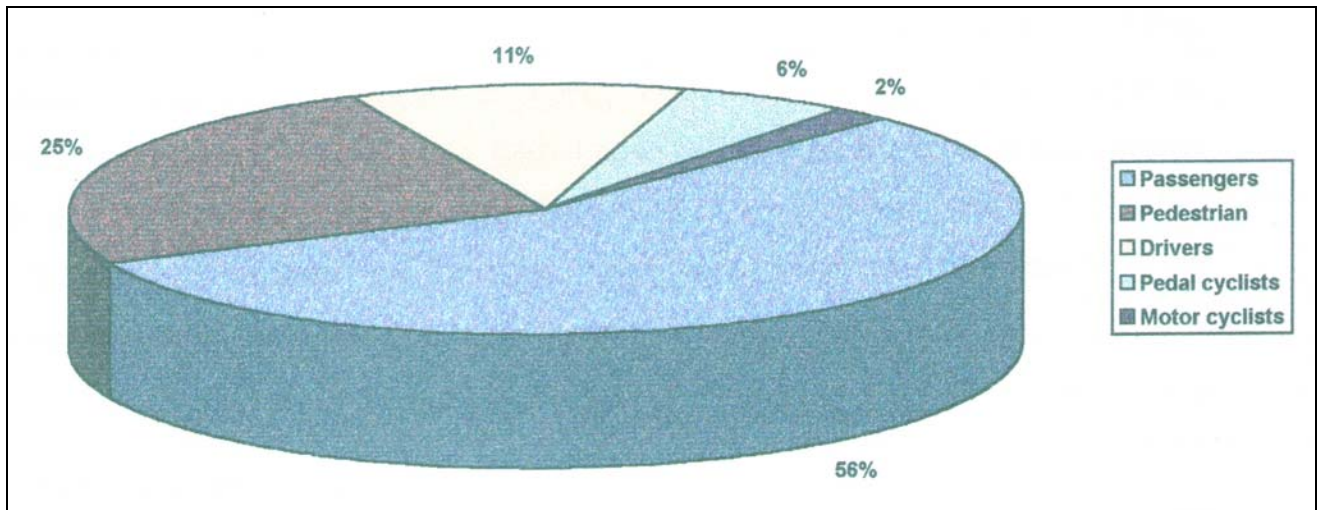
Am stärksten sind davon Fußgänger, Fahrgäste und Radfahrer betroffen. Aus der folgenden Tabelle wird ersichtlich, wie sich die Unfälle auf die einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen aufteilen. Mit der Zunahme der Motorisierung in den Entwicklungsländern ist auch die Zahl der Verkehrsunfälle stark angestiegen. Dieser Zusammenhang wird in folgender Tabelle verdeutlicht.

Tabelle 29: Straßenverkehrsunfälle in Entwicklungsländern nach Straßenbenutzern

Verkehrsteilnehmer	Anteil an Unfällen (%)
Fußgänger	26,2
Autofahrer	24,7
Fahrgäste/ Pkw	23,6
Motorräder	2,5
Radfahrer	7,7
Fahrgäste/ ÖPNV	16,5

(Quelle: MUGANGA 1995, S. 18)

Wenn man nun diese Zahlen von 1979 mit den Zahlen von Kenia für den Zeitraum zwischen 1986 und 1994 vergleicht, kann man feststellen, dass sich an der Verteilung wenig geändert hat. Auffällig ist nur, dass sich der Anteil der verunglückten Fahrradfahrer erhöht hat. Das liegt daran, dass es insgesamt mittlerweile mehr Fahrzeuge auf den Straßen gibt - sowohl Fahrräder als auch Autos - und somit auch mehr Verkehr entstanden ist.

Abbildung 16: Verteilung der Straßenverkehrsunfälle in Kenia nach Opfergruppen

(Quelle: Khayesi 1998, S. 81)

Im Vergleich zu Europa ist die Zahl der Toten bei Verkehrsunfällen in Entwicklungsländern durchschnittlich etwa 20 mal so hoch. Die toten, verletzten und behinderten Menschen stellen einen erheblichen Verlust an menschlichem Potential dar, der oft nur schwerlich ausgeglichen werden kann. Nach einer Studie der Weltgesundheitsorganisation, die Anfang der 80er Jahre in 19 Entwicklungsländern durchgeführt wurde, zählt der Unfalltod zu den zehn häufigsten Todesursachen. Wenn man nur die Altersgruppe der 5- bis 45jährigen betrachtet, also die natürlichen Todesfälle durch Kindersterblichkeit und Alter außer Acht lässt, stellt er sogar die häufigste Todesursache dar.

Bei der zeitlichen Verteilung der Unfälle wurde festgestellt, dass mehr Unfallopfer bei geringerem Verkehrsaufkommen getötet werden, als in den Hauptverkehrszeiten. In Indien zum Beispiel beträgt das Verhältnis 60% bei geringerem zu 40% bei stärkerem Verkehrsaufkommen. Dies liegt vor allem daran, dass bei geringem Verkehrsaufkommen den motorisierten Verkehrsteilnehmern, beispielsweise durch fehlende Geschwindigkeitskontrollen bzw. geringe Verkehrsdichte, die Möglichkeit gegeben wird, schneller und somit auch risikoreicher zu fahren. (vgl. MEHNE 2001, S. 104)

Menschliches Verschulden, menschliche Fehler und gefährliches Fahren stellen in Kenia mit einem Gesamtanteil von 83% die Hauptursache aller Unfälle dar. 8,6% der Unfälle passieren aufgrund von schlechtem Wetter und plötzlich auftretenden Hindernissen, 7% aufgrund technischer Fehler der Fahrzeuge und 1,4% wegen defekten Straßen und fehlender Beschilderung. (vgl. KHAYESI 1998, S. 17) In Kenia ist die Anzahl der Verkehrsunfälle seit 1963 kontinuierlich angestiegen. Die Jahreswerte belaufen sich auf 3.578 für 1963 und 12.735 für 1992, was einem Gesamtanstieg von 227% oder einer jährlichen Steigerung von 4,2% entspricht. (vgl. KHAYESI 1998, S. 57f) Dieser Trend hält aktuell noch an. Wie in Europa ab dem Beginn der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts, wird es aber sicherlich auch in Ostafrika zu einer allmählichen Zivilisierung des Straßenverkehrs

kommen, das heißt, dass die Unfallzahlen in naher Zukunft konstant verlaufen werden, um anschließend zu sinken.

Die Gesamtkosten der Verkehrsunfälle stellen für die Entwicklungsländer immense Verluste dar. Sie bedeuten den Verlust eines Menschen und verursachen bei den Angehörigen Schmerz und Trauer. Oftmals bleiben die Opfer auch für Monate oder Jahre auf medizinische Betreuung und/oder Medikamente angewiesen. Das verschlechtert einerseits die finanzielle Lage der Familien und wirkt sich andererseits negativ auf die wirtschaftliche Situation des Landes aus, da medizinische Geräte und Medikamente importiert werden müssen. Zu diesen Summen addieren sich die Kosten für Krankenwagen, Polizei oder die Reparaturen der bei Unfällen zerstörten Verkehrsinfrastruktur. Die vereinnahmten Summen sind sehr bedeutsam und stellen einen wesentlichen Abfluss der öffentlichen Gelder dar.

Lösungsansätze sind:

- Disziplinierung von Betreibern des halb-öffentlichen Verkehrs (Kollektivtaxi) in Bezug auf Fahrweise und Fahrzeugzustand;
- Schaffung von sicheren Straßenüberquerungsmöglichkeiten;
- Bauliche Trennung der Fahrbahn für nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr;
- Etablierung einer effizienten, nicht korrupten Straßenverkehrsüberwachung und Verkehrstauglichkeitsüberwachung der Kraftfahrzeuge;
- Einführung und Umsetzung härterer Strafen für Verkehrssünder;
- Einsatz von Geschwindigkeitsbegrenzern in Kraftfahrzeugen;
- Umfangreiche Programme zur Verkehrserziehung.

6.3.6 Umweltverschmutzung durch den motorisierten Verkehr

Der Verkehr belastet insbesondere in den Entwicklungsländern die Umwelt und die Menschen sehr stark. Zu den Belastungen zählen neben Energie- und Flächenverbrauch auch Bodenverunreinigung, saurer Regen, hohe Ozonwerte, Lärm, **Luftverschmutzung** und die daraus resultierenden Folgekrankheiten.

Bedingt durch die extreme Konzentration der Kraftfahrzeuge in den Städten der Entwicklungsländer werden dort besonders hohe Schadstoffemissionswerte gemessen, die eine ernst zu nehmende Gefahr für die ansässige Bevölkerung darstellen. In den Entwicklungsländern ist der Verkehrssektor der Hauptkonsument von Erdöl und somit ein großer Energieverbraucher und Luftverschmutzer. Im Bereich der Luftverschmutzung spielen aber auch die Verbrennung der Holzkohle zur Energiegewinnung in den Haushalten sowie die unkontrollierte Müllverbrennung eine große Rolle.

Foto 29: Unkontrollierte Müllverbrennung in Nairobi



(Quelle: Christoph Mehne)

Aber der motorisierte Straßenverkehr verbraucht in den meisten Ländern bis zu 80% des Kraftstoffes im Verkehrssektor. In Ländern wie zum Beispiel Brasilien beläuft sich der Anteil sogar auf 93%. (vgl. MEHNE 2001, S. 95)

Foto 30: Luftverschmutzung durch Verkehr



(Quelle: Christoph Mehne)

Die im obigen Foto ersichtliche Rußentwicklung ist nicht auf einen falsch eingestellten oder gar defekten Motor zurückzuführen, sondern es liegt daran, dass dem Dieseltreibstoff Wasser beigemischt wird. Dieses Vorgehen der Mineralölindustrie bzw. Tankstelleninhaber ist allgemein bekannt. Keine staatliche Kontrollinstitution hat sich aber bislang diesem Problem angenommen.

Der Lkw-Verkehr schädigt dabei die Umwelt am meisten. Deshalb wirkt sich die immer stärkere Arbeitsteilung in der Herstellung der heutigen Konsumprodukte zunehmend negativ aus. Lebensmittel und andere Produkte werden über immer weitere Entfernungen mit dem Lkw transportiert. Dieser Trend wurde zuerst in den Industrienationen bemerkt, wird aber mittlerweile verstärkt in Entwicklungsländern wahrgenommen. (vgl. BÖGE 1995, S. 18)

Bei der Verbrennung des Kraftstoffes entstehen vor allem Kohlenmonoxid, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe, Blei und das besonders klimawirksame Schadgas Kohlendioxid, dessen Konzentration direkt mit der verbrannten Kraftstoffmenge zusammenhängt und welches als Hauptverursacher des Treibhauseffektes gilt. Die erhöhte Luftverschmutzung, vor allem der Ausstoß von Stickoxiden, bedeutet für die Bevölkerung ein vergrößertes Risiko für Atemwegserkrankungen. Durch Stickoxide wird auch das Pflanzenwachstum behindert, was somit durch negative Rückkoppelungen direkte Auswirkungen auf die Lebensmittelversorgung und die -qualität hat.

Die *technischen Standards* der Fahrzeuge und die sozialen Gegebenheiten tragen zu einer erhöhten Abgasemission bei. Motorräder, Roller, Mopeds und auch die dreirädrigen Motorrikschas, die wegen ihrer erschwinglichen Anschaffung, dem geringeren Kraftstoffverbrauch und der niedrigeren Unterhaltskosten sehr populär sind, belasten die Umwelt durch ihre Zweitaktmotoren zu sehr. Zwischen 25 und 40% des Benzin-Öl-Gemisches im Motorenraum können nicht richtig verbrannt werden. Ähnlich verhält es sich auch mit den Dieselfahrzeugen wie Busse, LKW, Autos und Jeeps, für die noch keine Filterungssysteme vorhanden sind. Abgase mit viel Ruß, Formaldehyd, Kohlenmonoxid, Stickoxiden und ungebrannten Kohlenwasserstoffen gelangen direkt in die Luft.

Alle anderen Autos belasten die Umwelt in verstärktem Maße, da fast keine dieser Autos mit Katalysatoren ausgestattet sind. Wenn dies doch der Fall sein sollte, werden diese von den Besitzern wieder abmontiert, da sie nicht auf die wenigen Tankstellen, die bleifreies Benzin verkaufen, angewiesen sein wollen. (vgl. MEHNE 2001, S. 96)

Hinzu kommt auch, dass die generell *minderwertigen Kraftstoffe*, die in den Entwicklungsländern verkauft werden, zu überdurchschnittlich hohen Schadstoffemissionen führen. Außerdem haben die Fahrzeuge aufgrund ihres Alters einen sehr hohen Benzinverbrauch. Gleichzeitig existieren keinerlei Kontrolleinrichtungen, die beispielsweise mit dem deutschen TÜV vergleichbar sind. Untersuchungen, wie zum Beispiel die Abgasuntersuchung werden nicht durchgeführt.

Genau wie die Luft- nimmt auch die Wasserqualität in vielen afrikanischen Städten bedrohliche Werte an. Untersuchungen zeigen, dass die Wasserqualität in Städten oft schlechter ist, als die von gereinigten Abwässern. (vgl. MOZER 1997, S. 4)

Der Stress, der durch die hohe Konzentration beim Fahren, Frustration und langes Warten in Verkehrsstaus entsteht und dauernd die Menschen in den Städten belastet, stellt ein Sicherheitsrisiko im Verkehr dar. Das bedeutet gleichzeitig ein Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung.

Die Lärmbelastung nimmt in den Städten gefährliche Werte an, die weiterhin steigen. In Kalkutta sind zum Beispiel 50% der Bevölkerung Tag und Nacht einem extrem hohen Lärmpegel ausgesetzt, der die gesetzlich festgelegten Höchstgrenzen mit 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht erheblich überschreiten.

Zunehmend gefährlich werden durch die prekäre Verkehrssituation in den Entwicklungsländern auch die Unfälle der Lkw mit Sonderladungen auf den Überlandstraßen, bei denen gefährliche Gifte, wie Benzin, Säuren, Flüssiggas, Pestizide und andere Chemikalien auslaufen, im Boden versickern und so auch ins Grundwasser gelangen können. Diese Gefahr hat sich mit dem schnellen Wachstum der chemischen Industrie rasant erhöht.

Selbst bei der Produktion und der Entsorgung der Autos entstehen bedrohliche, hoch giftige Endprodukte wie zum Beispiel die metall- und bleihaltigen Shredderabfälle. Trotz all dieser teils offensichtlichen, teils verdeckten Gefahren des Verkehrssektors ist das Umweltbewusstsein und ein Erkennen der Notwendigkeit zum Handeln noch immer sehr gering oder gar nicht vorhanden. In Nairobi zum Beispiel werden Fahrzeuglärm, Umweltverschmutzung und verkehrsbedingter Stress von der Bevölkerung nicht als signifikante Probleme angesehen. Überhaupt besteht in Ostafrika eine große Ignoranz der Bevölkerung gegenüber Umwelt- und Verkehrsproblemen. Gesundheit und Lebensqualität aber auch die Sterblichkeit haben einen anderen Stellenwert. Ein Leben zählt in politischer, öffentlicher und individueller Hinsicht weniger als in Industrieländern. Dies ist sicherlich auch eine Folge des starken Bevölkerungswachstums, der AIDS-Problematik und der Dominanz anderer Probleme des täglichen Lebens. Stimmen, die auf die Gefahr der meist farb- und geruchlosen Abgase hinweisen, werden nur vereinzelt laut. (vgl. MEHNE 2001, S. 96) Auffällig ist auch, dass kein afrikanisches Land Gesetze zur Luftqualität hat, obwohl in fast jeder Stadt in Afrika Gesundheitsrisiken vorliegen. (vgl. MOZER 1997, S. 4) Atemwegserkrankungen gehören zu den Haupttodesursachen der Bevölkerung in Ballungsgebieten der Dritten Welt.

Für die Lösung der direkten Luftverschmutzungsprobleme sind technische Innovationen bzw. Standards am effektivsten. Doch deren Implementierung kostet Geld. In Ländern, wo über 90% der Bevölkerung kein Auto besitzen, sind die Kosten zur Reduzierung der Luftverschmutzung durch den motorisierten Individualverkehr nicht auf die Allgemeinheit abzuwälzen. Die Kosten für bleifreies Benzin und Katalysatoren haben alleine die Autofahrer zu tragen. Nach einer vernünftigen Vorlaufzeit müsste ein bestimmter Umweltstandard für Kraftfahrzeuge einzuhalten sein. Öffentliche Busflotten könnten durch Investitionsprogramme renoviert werden.

Lösungsansätze sind:

- erhöhte Besteuerung von Treibstoff;
- Überwachung der Treibstoffqualität;
- Einführung von bleifreiem Benzin, da die meisten Kfz-Importe aus Japan stammen und die Katalysatoren erst in Ostafrika ausgebaut werden;
- Steuervergünstigung für schadstoffarmen Motoren;
- Einführung einer standardisierten Abgasuntersuchung;
- Programm zur Umwelterziehung.

6.3.7 Fazit

Die in den einzelnen Teilbereichen dargestellten Probleme und Schwierigkeiten der zunehmenden Motorisierung in Entwicklungsländern zeigen, dass es sich um einen Bereich handelt, der in Zukunft viel besser untersucht und gefördert werden muss. Gleichzeitig rücken diese Probleme verstärkt ins öffentliche Interesse, da sich durch die zumindest teilweise Beseitigung der bestehenden Probleme, zum Beispiel durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur, die Lebensbedingungen der Bevölkerung und die wirtschaftliche Situation des Landes erheblich verbessern ließen.

Es wird auch deutlich, dass die Entwicklungszusammenarbeit zwischen den Entwicklungsländern und den Industriestaaten nicht unbedingt immer positive Konsequenzen hat. Teilweise wird den Entscheidungsträgern und Planern oft erst zu spät klar, dass sie bei manchen Projekten an ganz falschen Stellen angesetzt haben und dann eher das Gegenteil von dem erreicht haben, was ursprünglich geplant war. Beispiel hierfür sind zahlreiche überdimensionierte Straßenbauprojekte.

Bei der Entwicklung künftiger Zusammenarbeitskonzepte sollte die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs besonders berücksichtigt werden, um dadurch die Lebensgrundlage der Bevölkerung zu verbessern.

Die Industrieländer sollten sich bei ihren Planungen auch verstärkt den Gegebenheiten der Entwicklungsländer anpassen und gemeinsam mit den Betroffenen nach den Grundsätzen "Partizipation der Bevölkerung" und "Hilfe zur Selbsthilfe" handeln. Dabei darf allerdings nicht außer Acht gelassen werden, dass in Entwicklungsländern traditionelle, fest verankerte Ansichten vorherrschen, die nur schwer zu beseitigen sind und erhebliche Nachteile mit sich bringen sowie die Entwicklung stark behindern.

6.4 Einordnung in das Gefüge der Arbeit

Diese Situationsanalyse des Verkehrssektors in Ostafrika dient als unerlässliche Grundlage für die Erhebungen und Auswertungen. Durch sie werden die Aussagen der Experten ergänzt und verifiziert. Auf dieser Analyse und den erörterten Lösungsansätze basieren die zukünftigen Empfehlungen.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus den drei Unterkapiteln sind hier kurz vorgestellt:

- Insgesamt betrachtet, enthält die *Verkehrerschließung* der Länder Kenia, Uganda und Tansania deutliche Parallelitäten. Trotz unterschiedlicher Regierungsformen ist die aktuelle Situation weitestgehend vergleichbar. Nationale Unterschiede existieren nur in einem relativierbaren Rahmen. Absolute Priorität haben die nationale Planung und die Erschließung von sogenannten Gunsträumen. Ungunsträume werden stark vernachlässigt. Daher können die nationalen Untersuchungsregionen bezüglich der Verkehrerschließung, der Infrastruktur und des institutionellen Rahmens auf die Untersuchungsregion "Ostafrika" reduziert werden.

- Die Bedeutung der einzelnen *Verkehrsmittel* muss in zweierlei Hinsicht erklärt werden:
 1. Bedeutung für die Bevölkerung: Hier ist klar ersichtlich, dass der Fußgängerverkehr und der öffentliche Verkehr (Bus und Kollektivtaxi) die wichtigsten Fortbewegungsarten für die große Masse der Bevölkerung darstellen. Dem schließen sich Lasttiere und Handkarren sowie das Fahrrad an. Der Autoverkehr ist anteilig weniger bedeutend.
 2. Bedeutung für die Politiker: Hier richtet sich das zentrale Augenmerk auf den motorisierten Individualverkehr (Pkw/ Lkw). Finanziell und infrastrukturell erfolgen in diesem Bereich die größten Investitionen. In den letzten Jahren erfolgt ein langsames Umdenken in Richtung nicht-motorisierten Verkehr und öffentlichen Verkehr. Nach wie vor finden hier kaum Investitionen bzw. Förderungen statt.
 - ⇒ Zwischen den Belangen der Bevölkerung und den Prioritäten der Politiker bestehen erhebliche Disparitäten. Diese müssen im Zuge einer nachhaltigen Entwicklung reduziert werden, da die größten Potenziale in den Bereichen nicht-motorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr bestehen. Diese Verkehrsarten müssen demnach in der Praxis stärker gefördert und in die Planung integriert werden.
- Bezüglich der *Motorisierung* lässt sich in Ostafrika ein Trend beobachten, der sich als konzeptlos und desorientiert beschreiben lässt. Ungeachtet dessen, dass jährlich mehrere tausend Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen, wird kaum etwas unternommen, der fortschreitenden Motorisierung und zunehmenden Regellosigkeit des Straßenverkehrs entgegenzutreten. Es werden weder genügend Straßenfläche noch eine adäquate Infrastruktur oder ausreichend schützende Regeln dem nicht-motorisierten Verkehr gewidmet. Der nicht-motorisierte Verkehr wird sogar als Haupthindernis für den Autoverkehr verantwortlich gemacht und zusehends "an den Rand" gedrängt. Ein Umdenken in Richtung zukunftsfähige Mobilität ist dringend erforderlich. Wie die Chancen hierfür sind, wird in den Ergebnissen der Auswertungen dargelegt.

TEIL III - EXPERTENBEFRAGUNGEN

7 DIE METHODIK DER EMPIRISCHEN ERHEBUNGEN

Die im Rahmen der Status-quo-Analyse gewonnenen Erkenntnisse werden durch verschiedene eigene empirische Untersuchungen ergänzt. Im Vordergrund stehen schriftliche und mündliche Erhebungsmethoden. Ziel ist es, ein umfangreiches und differenziertes Meinungsprofil von Entscheidungsträgern und Meinungsbildnern in der Bundesrepublik Deutschland zu erstellen. Darüber hinaus werden auch relevante Experten aus dem Ausland miteinbezogen. (siehe Adressenliste im Anhang)

Um diese Zielsetzung zu erreichen, wurde eine schriftliche Befragung mittels eines postalisch an ausgewählte Personen versandten Fragebogens durchgeführt. Die Auswahl dieser Personen ist in diesem Kapitel entsprechend dargelegt. Um einen vollständigen Überblick über die Situation zu erhalten, wurde auch die "beplante" Bevölkerung vor Ort in die Untersuchung miteinbezogen. Es wurden in Ostafrika zwei weitere Erhebungen durchgeführt. Diese Befragung wurde vor Ort mittels eines Fragebogens in Englisch durchgeführt. Der Fragebogen war nicht mit dem "Hauptfragebogen" der ausgewählten Personen aus der Entwicklungszusammenarbeit identisch. Er diente auch als Hilfsmittel zur Hypothesengenerierung im Anfangsstadium der Untersuchung. Des Weiteren wurden 30 verschiedene Expertengespräche durchgeführt.

Die Auswertung des Hauptfragebogens sowie der Fragebogenuntersuchungen aus Kenia und Tansania wurden vom Autor im Rahmen einer Lehrveranstaltung vorgenommen (vgl. MEHNE 2001, S. 155ff.). Studierenden wurden bei der Durchführung der schriftlichen Befragungen sowie der Expertengespräche in Deutschland integriert, damit sie entsprechende empirische Fertigkeiten und Erfahrungen während ihres Studiums erwerben konnten. Es erfolgte eine Überarbeitung dieser Ergebnisse sowie eine Ergänzung durch weitere Expertengespräche.

7.1 Auswahl der Probanden

Erster Schritt war hier die Auswahl der zu befragenden Personen, wobei folgende Probleme auftauchten:

- (a) Wie sollten die Zielpersonen der Hauptbefragung ermittelt werden?
- (b) Welche Aussagekraft hat die Studie aufgrund dieser Auswahl und wie repräsentativ ist sie?
- (c) Nach welchen Gesichtspunkten kann eine Klassifikation der Befragten in Kategorien erfolgen?

Die Beantwortung dieser Fragen war nicht nur zur Erstellung einer Befragungskonzeption (Zielgruppen, Samples) wichtig, sondern musste auch im Hinblick auf die Dissertation und ihre Ergebnisse sorgfältig erfolgen. Nur so konnte sichergestellt werden, dass das theoretische Grundgerüst auf nachvollziehbarem, transparentem Fundament gebaut wurde.

Zu a) Es sollten Personen befragt werden, die alle folgenden Merkmale erfüllen:

- Die Personen müssen für lokal, regional, national oder international tätige Organisationen, Institutionen oder Firmen arbeiten (z.B. bei NGO's, Regierungsorganisationen, staatlichen oder halbstaatlichen Stellen, bi- oder multilateralen Organisationen, bei Forschungseinrichtungen, Universitätsfakultäten und -instituten oder in der freien Wirtschaft).
- Ihre Tätigkeit sollte sich auf die Länder Afrikas südlich der Sahara bzw. Ostafrika beziehen.
- Sie müssen sich direkt oder indirekt mit Verkehrsfragen in den Entwicklungsländern beschäftigen.

Direkt bedeutet,

- beruflich mit Planung, Forschung oder Ausführung von Projekten des Verkehrssektors beauftragt zu sein;
- sich hauptsächlich für Belange des Verkehrs zu engagieren bzw. darüber journalistisch oder wissenschaftlich zu berichten;
- sich aus wirtschaftlichem, entwicklungspolitischem, sozialem oder ökologischem Engagement mit diesem Bereich zu befassen;
- politisch in Gremien zu arbeiten, die hauptsächlich Verkehrsfragen erörtern.

Indirekt bedeutet,

- sie müssen sich in leitender Position befinden, also über Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich finanzieller und personeller Mittel verfügen oder sich durch ihre Fachkenntnisse auf dem Verkehrssektor oder der Verkehrsverhältnisse vor Ort qualifizieren;
- Entscheidungen zu treffen, die den Verkehr in erheblichem Maße beeinflussen. Dabei sind in erster Linie Entscheidungen über finanzielle Mittel gemeint, die von verschiedenen Politikbereichen oder der freien Wirtschaft getroffen werden.

Eine Befragtenauswahl und deren Kategorisierung bzw. Clusterung kann nicht absolut trennscharf sein, da die Übergänge oftmals fließend sind.

Selbstverständlich besteht auch das Problem der praktikablen Operationalisierbarkeit, also der Messbarkeit bestimmter Größen: Wie z.B. soll man das oben erwähnte „Engagement für den Verkehr“ in Entwicklungsländern bestimmen? Die Auswahl der Untersuchungseinheiten, welche die oben genannten Kriterien erfüllen sollten, erfolgte durch einige der im „Literatur- und Quellenverzeichnis“ angegebenen Quellen (hauptsächlich die Verzeichnisse von Institutionen und Veranstaltungen) und z.T. im Schneeballverfahren. Ergänzt wurde diese Liste durch Recherchearbeit im Internet oder in einschlägigen Fachzeitschriften sowie durch telefonische Rückfragen (siehe Adressenliste im Anhang). Auf diese Weise wurde erst eine Grundgesamtheit von insgesamt ca. 2.700 Adressen bzw. Ansprechpartner ermittelt, welche dann anhand der im Vorfeld generierten

Merkmale selektiert wurden. Hinzu kamen einschlägig bekannte Adressen von Experten aus dem Internationalen Umfeld sowie aus Ostafrika. Die Ansprechpartner aus Ostafrika wurden über persönliche Gespräche mit Verkehrsexperten aus Ostafrika generiert. Bezüglich der internationalen Experten wurde keine Grundgesamtheit ermittelt. Hier wurden Ansprechpartner, die im bundesdeutschen Kontext bekannt waren in die Befragung miteinbezogen. Es wurde allerdings auf eine möglichst große institutionelle Bandbreite der Befragten geachtet. Übrig geblieben sind 302 Ansprechpartner (= 11,18 % der Grundgesamtheit von 2.700 Personen), welche alle im Rahmen der Hauptbefragung angeschrieben wurden. Es konnte für die Befragung auf keine vordefinierte Grundgesamtheit zurückgegriffen werden. Es ist nicht bekannt, wie viele Experten es in Deutschland und vor allem international auf diesem Themengebiet gibt. Die vorgenommene Selektion kann daher keine Vollerhebung darstellen.

Zu b) Es war von Anfang an klar, dass zum Thema "Verkehr in Entwicklungsländern" kein repräsentatives Meinungsbild der Einheimischen bzw. der Betroffenen (= Einwohner der Entwicklungsstaaten aller sozialen Klassen) zu erhalten sein wird, da aus organisatorischen und finanziellen Gründen keine Untersuchung mit ausreichender Fallzahl und Zufallsauswahl vor Ort durchführbar war. Die schriftliche Befragung (zweiter Analysestrang) diente zur Hypothesengenerierung und Unterstützung der Hauptbefragung. Durch die "Verkehrsexperten" vor Ort ließen sich zusätzliche Erkenntnisse über die Situation erhalten, was als Bestandteil der Expertengespräche unbedingt erforderlich war. Die politische Komponente, wie die Geberländer die Situation "vor Ort" zum Positiven oder Negativen beeinflussen, hatte einen wichtigen Stellenwert. Die Aussagen beziehen sich daher auf das Meinungsbild der nationalen und internationalen Experten auf dem Sektor der Verkehrspolitik in Entwicklungsländern (Schwerpunkt: Ostafrika). Durch die schriftliche und somit anonyme Befragung wurde versucht, das denkbare Problem der „Sozialen Erwünschtheit“ der Antworten, weitestgehend auszuschließen. Durch die vorgenommene Selektion der in Frage kommenden Experten war eine Annäherung an die mögliche Grundgesamtheit möglich. Daher kann die Auswahl durchaus als repräsentativ gewertet werden.

Zu c) Nachdem die Grundgesamtheit definiert war und dadurch gewisse Typen bzw. Cluster erkennbar waren. Nächster Schritt war die genaue Klassifizierung (Clusterung) der ausgewählten Probanden in Kategorien. Ziel der Clusterung ist es, eine Grundlage für den Vergleich zwischen den einzelnen Kategorien und innerhalb des jeweiligen Typus zu erhalten. Da die Sozialwissenschaften kein geeignetes Klassifizierungsinstrument zur Verfügung stellen, erfolgte die Einteilung anhand bestehender Typisierungsvorstellungen. Diese sind auch in der Fachliteratur bzw. in Verzeichnissen von Institutionen zu finden. Ob also eine Kategorie fehlt, zu viele oder zu wenige Cluster gebildet worden sind bzw. ein Cluster zu umfassend oder zu speziell definiert worden ist, darüber lässt sich

diskutieren. Ein wissenschaftliches und gleichzeitig praktisch handhabbares Vorgehen ist aber gewährleistet.

Beim Erstellen des Adressenverteilers mit den ausgewählten Personen kristallisierten sich folgende Kategorien heraus, bei der die angeschriebenen Personen und Organisationen nach ihrer Art und Funktion unterschieden wurden. Die Einteilung erfolgte nach folgender Liste, die hier mit einigen Beispielen ergänzt wird, um die Einteilung zu verdeutlichen. Die genau Anzahl der angeschriebenen Ansprechpartner ist jeweils in Klammern hinter der Kategorie angegeben. Alle angeschriebenen Stellen sind einzeln im Anhang aufgeführt. Daraus lässt sich unter anderem auch erkennen, wie viele Personen bei einer bestimmten Institution kontaktiert wurden.

- **Nichtregierungsorganisationen** (63)
(Bsp.: GERMANWATCH e.V., Jugendhilfe Ostafrika e.V.)
- **Kirchliche Einrichtungen** (12)
(Bsp.: Katholische Zentralstelle für Entwicklungshilfe e.V.)
- **Staatliche Stellen** (55)
(Bsp.: Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Office of the Vice President and Ministry of Planning and National Development of Kenya)
- **Internationale Regierungsorganisationen** (15)
(Bsp.: United Nations Development Program oder World Trade Organization)
- **Deutsche Regierungsorganisationen** (6)
(Bsp.: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit)
- **Forschung und Lehre** (58)
(Bsp.: Zentrum für regionale Entwicklungsländerforschung an der Justus-Liebig-Universität Gießen oder Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH)
- **Medien** (43)
(Bsp.: Süddeutsche Zeitung - Ressort Außenpolitik, Matatu - Zeitschrift für Afrikanische Kultur und Gesellschaft oder das ARD-Studio in Nairobi)
- **Wirtschaft** (20)
(Bsp.: Bundesverband des deutschen Exporthandels e.V., Verband der Automobilindustrie e.V. oder AHT International GmbH)
- **Parteien** (13)
(Bsp.: Die jeweiligen Sprecher für Entwicklungspolitik oder Verkehr der im Bundestag vertretenen Parteien sowie parteinahe Stiftungen)
- **Finanzorganisationen** (13)
(Bsp.: Kreditanstalt für Wiederaufbau, Europäische Investitions- und Strukturbank oder Deutsche Bank AG)
- **Sonstige** (4)
(Einzelne Personen oder Organisationen, die aufgrund ihres oder ihrer Hauptaktivitäten nicht einer der o.g. Kategorien zugeordnet werden konnten)

Teilweise wurden auch mehrere Personen bei der gleichen Institution (z.B. BMZ) angeschrieben. Problematisch war die Abfrage einer persönlichen Meinung, also die Meinung einer ganz bestimmten Person oder der Abfrage der Selbstdarstellung der Institution, bei der die Person beschäftigt ist. Letzteres kann praktisch ebenfalls nur durch eine konkrete Person abgegeben werden und ist somit nicht frei von persönlichen Einschätzungen. Wenn Institutionen sowohl Büros im

Inland als auch im Ausland unterhalten, wurden meistens beide Stellen angeschrieben, um auch die Einschätzung der Person, die vor Ort arbeitet, zu erfassen.

Bestand die Möglichkeit, bestimmte Personen oder auch Organisationen in mehrere Kategorien oder Untersuchungseinheiten einzuordnen (z.B. bei gleichzeitigem Parteiamt und Mitarbeit in einem Ministerium), erfolgte die Zuordnung in nur einer Kategorie. Wenn möglich handelt es sich dabei um die Kategorie, in der die- oder derjenige zeitlich gesehen den größten Teil der Arbeit leistet. Analoges gilt für die Auswertung.

7.2 Fragebogen- und Leitfadengestaltung

7.2.1 Gestaltung des Hauptfragebogens

Bei der Gestaltung des Hauptfragebogens (siehe Anhang) war eine hohe Detailtiefe sowie eine Polarisierung nach Grundsätzen der Entwicklungszusammenarbeit beabsichtigt. Außerdem sollte der Fragebogen in höchstens 20 Minuten zu beantworten sein und ein hohes Maß an Vergleichbarkeit gewährleisten. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein Limit von acht Seiten Umfang festgelegt und größtenteils geschlossene Fragen eingesetzt. Es wurde darauf geachtet, explizite „weiß nicht“-Kategorien einzufügen, um die Befragten nicht zur Abgabe einer nicht vorliegenden Meinung zu zwingen. Der Hauptfragebogen wurde sowohl in deutscher als auch in englischer Sprache verfasst und entsprechend des Adressaten versendet.

Der Fragebogen wurde dabei in vier *Fragenkomplexe* eingeteilt:

1. *Persönliche Angaben der befragten Person;*
2. *Statements zu Fragen der Verkehrspolitik;*
3. *Fragen zur Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland;*
4. *Fragen zum Verkehrssektor innerhalb der Entwicklungszusammenarbeit und in Ostafrika.*

Die einzelnen Fragen innerhalb dieser Fragenkomplexe waren auf die in der Einführung der Studie genannten Thesen und Leitfragen abgestimmt und sollten zielgerichtet zu ihrer Beantwortung beitragen.

Der *strukturelle Aufbau* wurde so gewählt, dass die Abfrage der demographischen Daten der befragten Person als einfacher Einstieg diene. Danach kamen die am schnellsten zu beantwortenden Fragen (*die Statements*) während die offenen Fragen den Abschluss bildeten. Vorteil dieses Aufbaus ist es, dass die Personen gedanklich in das Thema eingeführt werden, bevor sie die offenen Fragen beantworten. Thematisch beginnt der Fragebogen mit einer persönlichen Zustandsbeschreibung über das Heimatland im Bereich Mobilität. Anschließend wird auf die allgemeinen Grundsätze der Entwicklungszusammenarbeit übergeleitet, um schließlich die Vernetzung der Mobilität in der Entwicklungszusammenarbeit zu hinterfragen.

Provokante **Statements** wurden ebenso wie **Auswahlfragen** oder Aufgaben der **Ranglistenbildung** angewandt. Beispiele hierfür sind:

Wirtschaftliches Wachstum kann nur durch mehr Mobilität erreicht werden!

ja nein

Für wie wichtig halten Sie den Verkehrssektor in der EZ?

sehr wichtig wichtig weniger wichtig unwichtig

Welche der folgenden Sektoren zählen für Sie zu den wichtigsten Bausteinen der Entwicklungszusammenarbeit (EZ)? (Bitte kreuzen Sie genau 2 Bereiche an!)

- Menschliche Grundbedürfnisse (Wasser, Nahrung, medizinische Versorgung etc.)
- Infrastruktur (Energie, Straßen, Telekommunikation etc.)
- Soziales (Menschenrechte, Bildung etc.)
- Wirtschaft (Landwirtschaft, produzierendes Gewerbe, Industrie etc.)
- Politik (Demokratie, Sicherheit etc.)

Um Raum für qualitative und hypothesengenerierende Anteile zu lassen, hatten die Befragten bei vier **offenen Fragen** die Möglichkeit, ihre Erfahrungen und Meinungen in eigene Worte zu fassen. Die vier offenen Fragen lauteten:

- *Welche Wechselwirkungen gibt es Ihrer Meinung nach zwischen der Verkehrspolitik westlicher Industrienationen und den Leitbildern in den Entwicklungsländern?*
- *Wie schätzen Sie den zukünftigen Trend der Mobilität in Entwicklungsländern ein?*
- *Was würden Sie an der Verkehrsplanung in Entwicklungsländern ändern, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?*
- *Was würden Sie an der Verkehrsplanung in Industrienationen ändern, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?*

7.2.2 Gestaltung der Begleitfragebögen

Bei der Gestaltung der Fragebögen für Kenia und Tansania (siehe Anhang) standen ein möglichst kompaktes Layout sowie die Konzentration auf wenige **Kernfragen** im Vordergrund. Um eine rasche Durchführung vor Ort zu ermöglichen, wurde der Fragebogen auf zwei Seiten begrenzt und konnte so innerhalb von etwa zehn Minuten von jedem Befragten beantwortet werden. Die Kernfragen bezogen sich auf die benutzten Transportmittel (siehe folgendes Beispiel), die Ausgabe für Transportdienstleistungen und demographische Angaben. Die Formulierungen erfolgten in englischer Sprache. Außerdem wurde ein Leitfaden an die "Verteiler" mitgesendet, um die Beantwortung zu erleichtern.

Which means of transport do you use and how frequently? *(please tick the boxes)*

Means of transport	daily	weekly	monthly	once a year	less	never
Walking						
Cycling						
Hitch-hiking						
Minibus/Matatu						
Bus						
Car						
Train						
Aeroplane						
Taxi						
Others (please name)						

Für diese Befragungen wurde keine Grundgesamtheit ermittelt. Sinn und Zweck der Begleitbefragung waren die Überprüfung der Hauptbefragung und die Generierung von länderspezifischen Daten zu den benutzten Transportmitteln und den sich daraus ergebenden Kosten. Die Anzahl der versendeten Fragebögen richtete sich nach der Anzahl der Schüler. So wurden 70 Fragebögen nach Tansania und 120 Fragebögen nach Kenia gesendet.

7.2.3 Gestaltung des Leitfadens für die Expertengespräche

Die Ausgestaltung des Leitfadens für die Expertengespräche (siehe Anhang) soll dem Interviewer ausreichend Spielraum für die Gestaltung des Gesprächs geben. Auf der anderen Seite dient der Leitfaden als Gedächtnisstütze, um zu gewährleisten, dass alle Themenbereiche abgehandelt werden. Die Interviewsituation soll möglichst einem informellen Gespräch entsprechen, um so vom Interviewten eine wahrheitsgemäße Antwort zu erhalten. Der strukturelle Aufbau des Leitfadens lehnt sich stark an den Hauptfragebogen an, mit dem fast alle Befragten bereits vertraut waren. Zur Optimierung des Leitfadens wurde ein Pre-Test mit Studierenden der Universität Trier durchgeführt. Die Auswahl der Interviewpartner erfolgte in Deutschland und Europa aus der ermittelten Grundgesamtheit von 302 Personen. Aus dieser Grundgesamtheit wurden aus den einzelnen Clustern Experten herausgefiltert, die aufgrund ihrer beruflichen Stellung und Erfahrung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit alle Fragen des Leitfadens kompetent beantworten konnten. Diese Personen wurden dann mit einem separaten Anschreiben hinsichtlich ihrer Gesprächsbereitschaft kontaktiert. Die Experten in Ostafrika wurden aus persönlichen Kontakten generiert. Nach der Auswertung aller Interviews wurde jedem Teilnehmer der vollständige Bericht auf CD-ROM als kleine Aufmerksamkeit für die Mitarbeit zugesandt.

7.3 Datenerhebung, Datenauswertung und Datenverarbeitung

7.3.1 Die technische Auswertung

Die Auswertung der geschlossenen Fragen wurde mit der Statistiksoftware "SPSS 8.0 FÜR WINDOWS™" durchgeführt. Die Grafiken wurden mit "MICROSOFT EXCEL 97™" erstellt. Dabei

wurden größtenteils nominale Daten gewonnen, die mittels Häufigkeitstabellen sowie deskriptiver Statistik einfach und somit universell nachvollziehbar ausgewertet werden konnten. Des Weiteren wurden Kreuztabellen sowie vergleichende Balkendiagramme zur Auswertung und Beschreibung des Hauptfragebogens erstellt, um eine Differenzierung nach Gruppen (z. B. nach Organisationen) durchzuführen. Aufgrund der gezielten und *bewussten* Auswahl der Befragten kann das Kriterium der Repräsentativität nicht erfüllt werden. Durch die hohe Anzahl an ausgewerteten Fragebögen können für einen Kreis von 101 Entscheidungsträgern Aussagen getroffen werden.

7.3.2 Die schriftliche Hauptbefragung

Die schriftliche Hauptbefragung stellt den Hauptstrang der Analyse dar. Nachdem die Auswahl relevanter Befragungseinheiten getroffen und die Kategorisierung vorgenommen war, wurde ab Juni 1999 der standardisierte Fragebogen versandt. (siehe Hauptfragebogen im Anhang)

Insgesamt wurden 302 Fragebögen versendet. 101 Fragebögen kamen ausgefüllt zurück und wurden ausgewertet. Dieses entspricht einer Rücklaufquote von 33,4%, was als äußerst zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Durch sofortige Trennung von Fragebogen und Versandtasche konnte absolute Anonymität gewährleistet werden. Institutionen, die ihre Adresse auf der Versandtasche hinterließen, erhielten die Zusage, den Ergebnisbericht als kleines Dankeschön für ihre Teilnahme zu erhalten.

Interessant ist die Tatsache, dass immerhin 82 der 101 Fragebögen mit Absender auf dem Rückumschlag eingereicht wurden. Es ist davon auszugehen, dass diese Institutionen an weitergehenden Informationen über die Themenstellung interessiert sind. Das entspricht 27,2% aller versendeten bzw. 81,2% aller zurückgeschickten Fragebögen. Der geringe Anteil der total anonymisierten Rücksendungen zeigt möglicherweise, dass bei diesem Thema ein offener Diskussionsbedarf vorhanden ist, was sich auch in der hohen Rücklaufquote widerspiegelt.

Tabelle 30: Die Aufteilung der angeschriebenen Einheiten mit der relativen Verteilung

Art der Organisation	absolute Anzahl an Personen	relativer Anteil	Rücklauf absolut	Rücklauf in %
Nichtregierungsorganisation	63	20,9%	25	39,7%
kirchliche Einrichtung	12	4,0%	12	100,0%
staatliche Stelle	55	18,2%	14	25,4%
int. Regierungsorganisation	15	5,0%	6	40,0%
dt. Regierungsorganisation	6	2,0%	4	66,7%
Forschung und Lehre	58	19,2%	24	41,4%
Medien	43	14,2%	5	11,6%
Wirtschaft	20	6,6%	10	20,0%
Parteien	13	4,3%		
Finanzorganisation	13	4,3%		
Sonstige	4	1,3%		
keine Angabe	-	-	1	-
Summe	302	100,0%	101	33,4%

Die Fragebögen wurden, gemäß der Themenstellung, überwiegend in Deutschland verschickt. Einige ausgewählte Adressaten waren auch in anderen EU-Ländern, Industrienationen außerhalb der EU sowie in den betreffenden Entwicklungsländern ansässig. Die Adressaten der Fragebögen waren anteilmäßig auf die in der folgenden Tabelle aufgezeigten Ländergruppen verteilt:

Tabelle 31: Angeschriebene Einheiten nach Ländergruppen sortiert

Ländergruppe	absolute Anzahl an Personen	relativer Anteil	Rücklauf absolut	Rücklauf %
Deutschland	216	71,5%	81	37,5%
Europa	26	8,6%	7	26,9%
Industrienationen außerhalb der EU	20	6,6%	11	18,3%
Entwicklungs- oder Schwellenländer (Schwerpunkt: Ostafrika)	40	13,2%		
keine Angabe	-	-	2	-
Summe	302	100,0%	101	33,4%

7.3.3 Die schriftlichen Begleitbefragungen in Ostafrika

Die standardisierten Fragebögen (siehe Tansania-Fragebogen im Anhang) wurden ebenfalls ab Juni 1999 in Moshi (im Nordosten von Tansania), an einem Jungengymnasium (Form 6 der "Umbwe Secondary High School") und einem Mädchengymnasium (Form 6 der "Weru Weru Secondary High School") in jeweils 35 Exemplaren an die Abschlussklasse ausgeteilt. Von den 70 Fragebögen wurden insgesamt 35 ausgefüllt abgegeben, womit sich der Rücklauf auf genau 50% bezieht. Die zweite Befragung vor Ort wurde unter Geographiestudenten der Kenyatta Universität in Nairobi (Kenia), durchgeführt. Von 120 Fragebögen (siehe Kenia-Fragebogen im Anhang) wurden 66 beantwortet, womit sich eine Rücklaufquote von 55% ergibt. Die zu Anfang geplante schriftliche Begleitbefragung in Dar-es-Salaam musste aus organisatorischen Gründen leider entfallen. Diese Begleitbefragungen haben den Charakter einer zusätzlichen Informationsgewinnung zur Hinterlegung von Aussagen in der Status-Quo-Analyse, z.B. hinsichtlich der Fahrtpreise im ÖV, sowie in der Schlussbetrachtung.

7.3.4 Die Expertengespräche

Die Expertengespräche fanden sowohl mit Experten aus Deutschland/Europa als auch mit Experten aus Ostafrika statt. Die Auswahl der Experten in Deutschland erfolgte anhand des aufgestellten Adressenverzeichnis (siehe 7.1.2 und Anhang). Es wurden 50 Experten aus den einzelnen Clustern ausgesucht, die für die Fragestellung der Verkehrsentwicklung für besonders wichtig erachtet wurden. Diese wurden in der Hauptbefragung gesondert angeschrieben, mit der Bitte, sich für ein Expertengespräch zur Verfügung zu stellen. Mit 13 Personen aus Deutschland/Europa (siehe Anhang) konnte im Zeitraum von Mai 1999 bis Februar 2000 ein Expertengespräch anhand eines

detaillierten Leitfadens (siehe Anhang) durchgeführt werden. Die 17 Interviews in Ostafrika wurden im August und September 2001 durchgeführt. Die Auswertung der Expertengespräche erfolgte rein qualitativ, um die Auswertung der schriftlichen Befragungen zu überprüfen und zu ergänzen. Die Probanden waren dabei Ausgangspunkt für die Befunde. Darüber hinaus dienten sie als Grundlage für die zu entwickelnden Szenarien. Die Expertengespräche wurden als qualitative Ergänzung der quantitativen Hauptbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Interviews wurden anschließend zusammengefasst. Die wichtigen Erkenntnisse wurden in die Status-quo-Analyse eingearbeitet.

7.3.5 Die Szenariotechnik

Ein weiteres methodisches Hilfsmittel wird für die mögliche Zukunftsvision verwandt: die qualitativ ausgerichtete Szenariotechnik. Dabei wird die ferne Zukunft mit einem Zeithorizont von 25 Jahren vom Autor detailliert betrachtet und Abhängigkeiten bewertet. Daraus wird schließlich ein "Gesamtbild" zusammengefügt. Ziel ist es, mögliche Entwicklungslinien im Verkehrssektor der Entwicklungsländer und deren Beeinflussung durch Verkehrspolitik, Verkehrsplanung und den verschiedenen Rahmenbedingungen in der Zukunft aufzuzeigen.

Auf prognostische Aussagen hinsichtlich quantitativer Verkehrsmittelanteile, der Höhe der Umweltbelastungen, des Energieverbrauchs, des Motorisierungsgrades oder der wirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrs wurde weitestgehend verzichtet. Hierzu liegen eigene, statistische Berichte vor, die vor allem Status-quo-Prognosen enthalten. Zudem hat sich in der Vergangenheit immer mehr die Fehlerhaftigkeit der mathematischen Prognosen herausgestellt, so dass hier mehr Wert auf kreative Arbeitstechniken gelegt wurde, welche die Chancen und Gefahren der Verkehrsentwicklung in Entwicklungsländern aufzeigen können. Da die Szenario-Technik diskursive Elemente einschließt, wurden auch visionäre Ideen miteingebracht. Die Aussagen und Meinungen, die sich hinsichtlich des Themas beim Autor im Laufe der Bearbeitung herauskristallisiert haben, sind mit einbezogen worden. Es handelt sich um eine Mixtur aus explorativen und normativen Szenarios, was zwar ein nicht streng wissenschaftliches Vorgehen darstellt, wodurch sich aber in knapper und einfacher Form die unterschiedlichen Einflüsse auf die zukünftige Entwicklung zusammenfassen lassen. Die Ergebnisse sind im Kapitel 9.4 nachzulesen.

8. DIE AUSWERTUNG DER ERHEBUNGEN

Die Auswertung der Untersuchung „Entwicklungszusammenarbeit und Verkehr“ erfolgt auf der Basis von zwei quantitativen und einer qualitativen empirischen Erhebungen:

- Hauptfragebogenuntersuchung mit Entscheidungsträgern aus Entwicklungszusammenarbeit und Verkehrspolitik (8.1);
- Fragebogenuntersuchung von Verkehrsteilnehmern „vor Ort“, d.h. in den Teilräumen Nairobi/ Kenia und Moshi/ Tansania (8.2);
- Expertengespräche in Deutschland, Europa und Ostafrika (8.3);
- Qualitative Zusammenfassung der einzelnen Ergebnisse in Form von Fragenkomplexen (8.4).

Die Auswertung des Hauptfragebogens sowie der Fragebogenuntersuchungen aus Kenia und Tansania wurden vom Autor im Rahmen einer Lehrveranstaltung vorgenommen (vgl. MEHNE 2001, S. 155ff.). Es erfolgte eine Überarbeitung dieser Ergebnisse sowie eine Ergänzung durch die Expertengespräche. Die Ergebnisse werden deskriptiv und ohne persönliche Wertung dargestellt. Die qualitative Zusammenfassung der gesamten Auswertung mit ihren Hauptaussagen dient als Grundlage für die Erarbeitung der Schlussbetrachtung inklusive Ableitungen und Empfehlungen. Die jeweiligen Ergebnisse werden nur dann weiter aufgeschlüsselt (z.B. nach Beruf, Organisation oder Herkunft), wenn dadurch eine differenziertere Aussage getroffen werden kann. Im Rahmen der Auswertung wurden zunächst sämtliche hypothetisch sinngebenden Differenzierungen durchgeführt. Es wurde auch immer durch Diskriminanzanalysen untersucht, ob z.B. die Probanden einer Gruppe ähnliche Antworten gaben wie die Probanden einer anderen Gruppe. Aber nur die Kombinationen, die im Rahmen einer Diskriminanzanalyse ein signifikantes Ergebnis hervorbrachten, wurden explizit aufgeführt. So sind z.B. die Aussagen internationaler Experten nur dann aus der Grundgesamtheit hervorgehoben, wenn Sie von dieser abweichen (siehe Frage "Bundesrepublik Deutschland als Verkehrsvorbild für Entwicklungsländer oder nicht?").

8.1 Auswertung des Hauptfragebogens

Die Auswertung dieser Erhebung stützt sich auf eine Grundgesamtheit von 101 gültigen Fragebögen. Dies entspricht einem Rücklauf von 33,44%. Die Ergebnisse sind nach Fragekomplexen (vgl. Einteilung des Fragebogens) gegliedert.

Bei den Fragen 4.5, 4.8, 4.9.1 und 4.9.2 handelt es sich um sogenannte "offene Fragen" ohne Antwortvorgaben. Diese offenen Fragen dienen im Rahmen der Befragung als Kontrollfragen, um die Aussagen aus den geschlossenen Fragen zu verifizieren und als Möglichkeit qualitative Aussagen zu treffen.. Daher wird zu diesen offenen Fragen keine quantitative Aussage getätigt, sondern es werden Trends aufgezeigt.

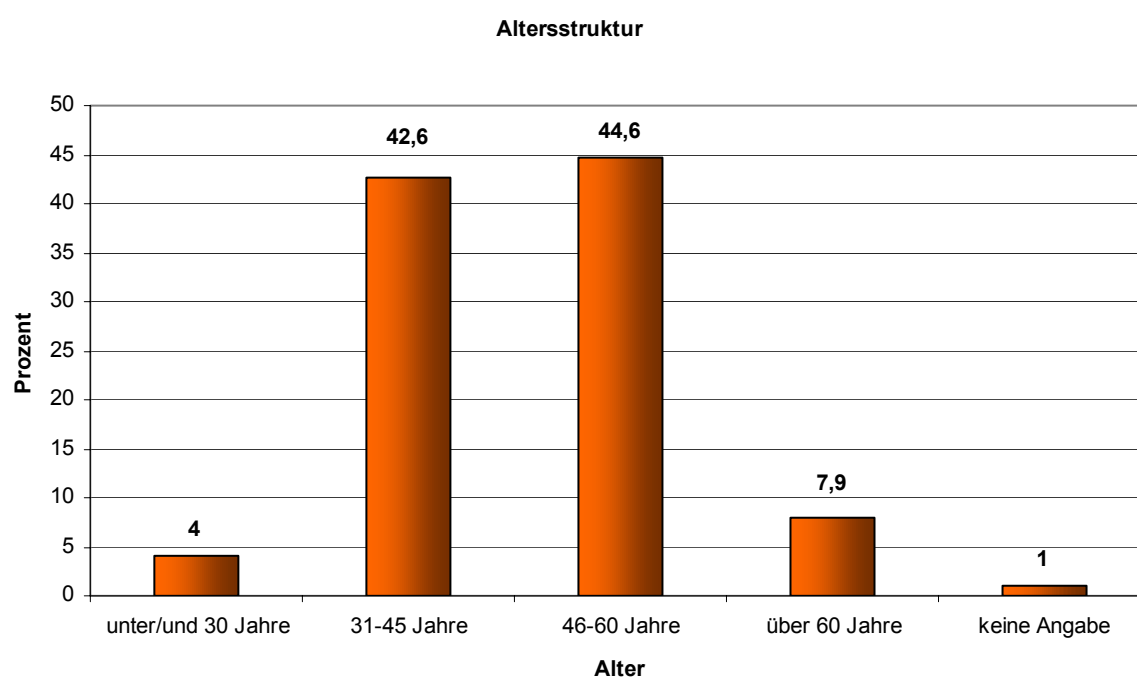
Das Spektrum der geschlossenen Fragen wurde durch die offenen Fragen in ihrem Aussagewert bestätigt. Die Originalantworten auf die offenen Fragen befinden sich im Anhang.

8.1.1 Demographie

Im ersten Frageabschnitt wurden demographische Daten erhoben, um mögliche Rückschlüsse zwischen charakteristischen Antwortprofilen und Befragentypen zu untersuchen. Die Zusammensetzung der Grundgesamtheit der Befragten in Bezug auf Altersstruktur, Geschlecht, Nationalität, Beruf sowie Organisationszugehörigkeit wird im Folgenden dargestellt.

8.1.1.1 Alter

Abbildung 17: Altersstruktur der Befragten



Der überwiegende Teil der Befragten gehörte der Gruppe der 31-45 bzw. der 46-60 jährigen an. Unter 31 bzw. über 60 Jahre waren nur 4% bzw. 8%. Vergleicht man diese Angaben mit dem für die Arbeitswelt in Deutschland repräsentativen Altersquerschnitt, so ergeben sich z.T. erhebliche Abweichungen.

Tabelle 32: Vergleich der Alterstruktur der Befragten mit dem bundesdeutschen Durchschnitt

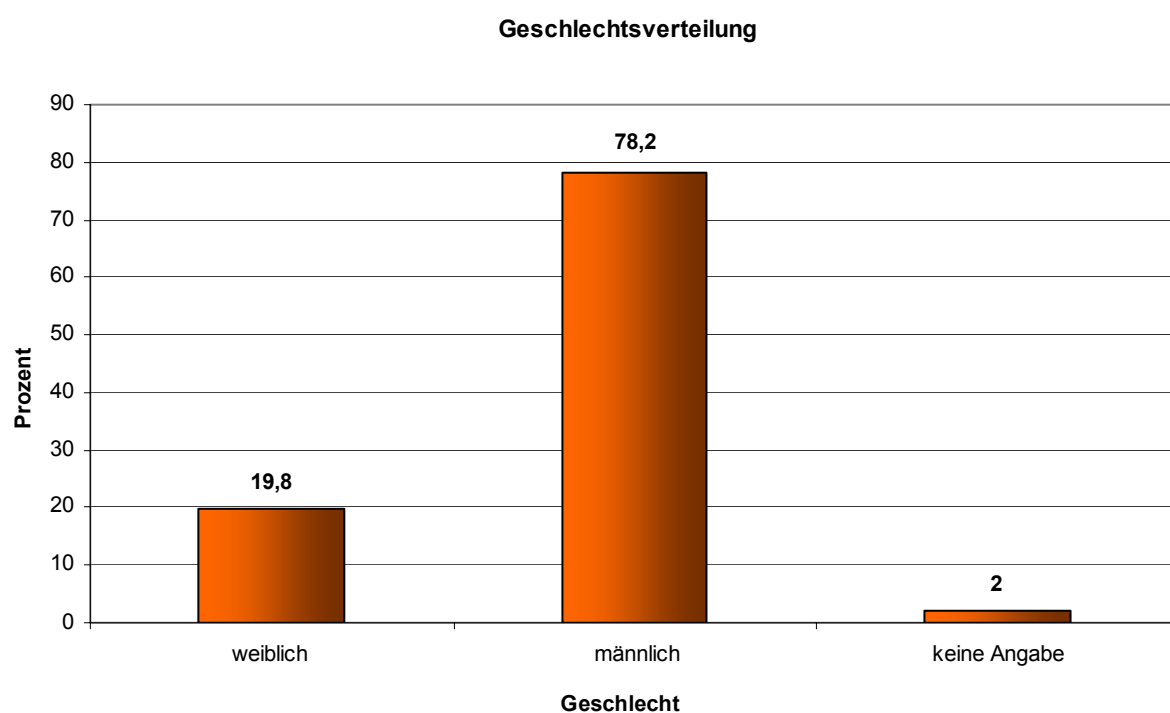
Altersgruppe	Befragte Personen	Durchschnitt BRD
bis 30 Jahre	4%	28%
31 bis 45 Jahre	42,6%	37%
46 bis 60 Jahre	44,6%	22%
über 60 Jahre	7,9%	13%
ohne Angabe	1%	-

(Quelle: BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND 2000, S. 25)

Insbesondere in der Gruppe der "bis 30 jährigen" und der "46 bis 60 jährigen" ist der Unterschied signifikant. Man kann daraus schließen, dass die bis 30 Jahre alten Entscheidungsträger im Vergleich zum Bundesdurchschnitt der Arbeitswelt unterrepräsentiert und die über 45 Jahre alten Entscheidungsträger überrepräsentiert sind. Eine Ursache hierfür kann z.B. darin begründet sein, dass die meisten befragten Entscheidungsträger einen langen Ausbildungsweg in Form eines Studiums absolviert haben und somit erst spät in die Arbeitswelt eingetreten sind. Dadurch kann es durchaus zur Verschiebungen der Altersgruppen kommen.

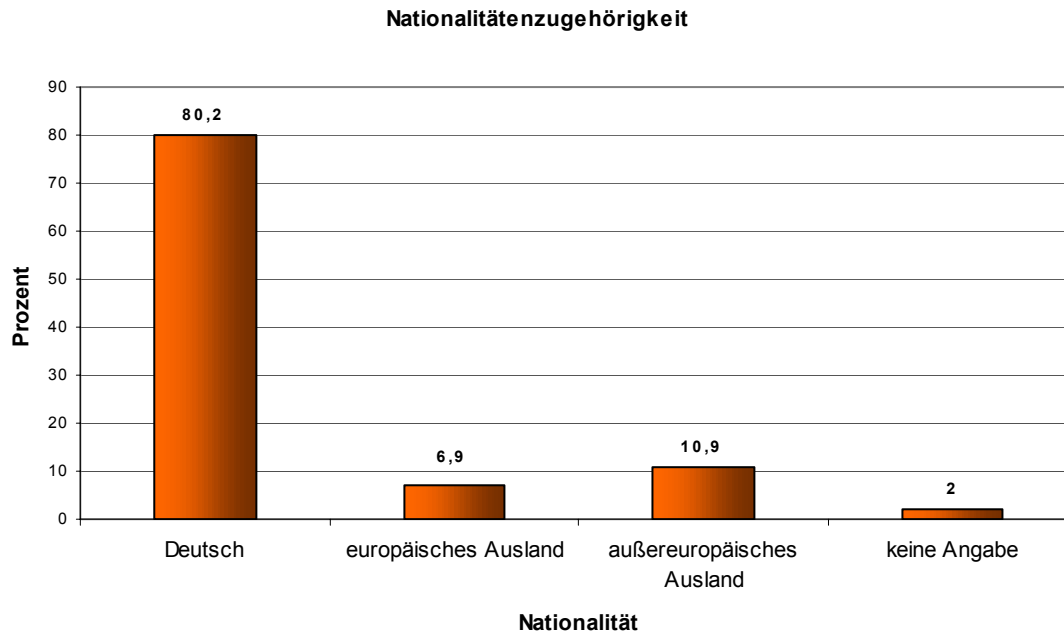
8.1.1.2 Geschlecht

Abbildung 18: Geschlechterverteilung der Befragten



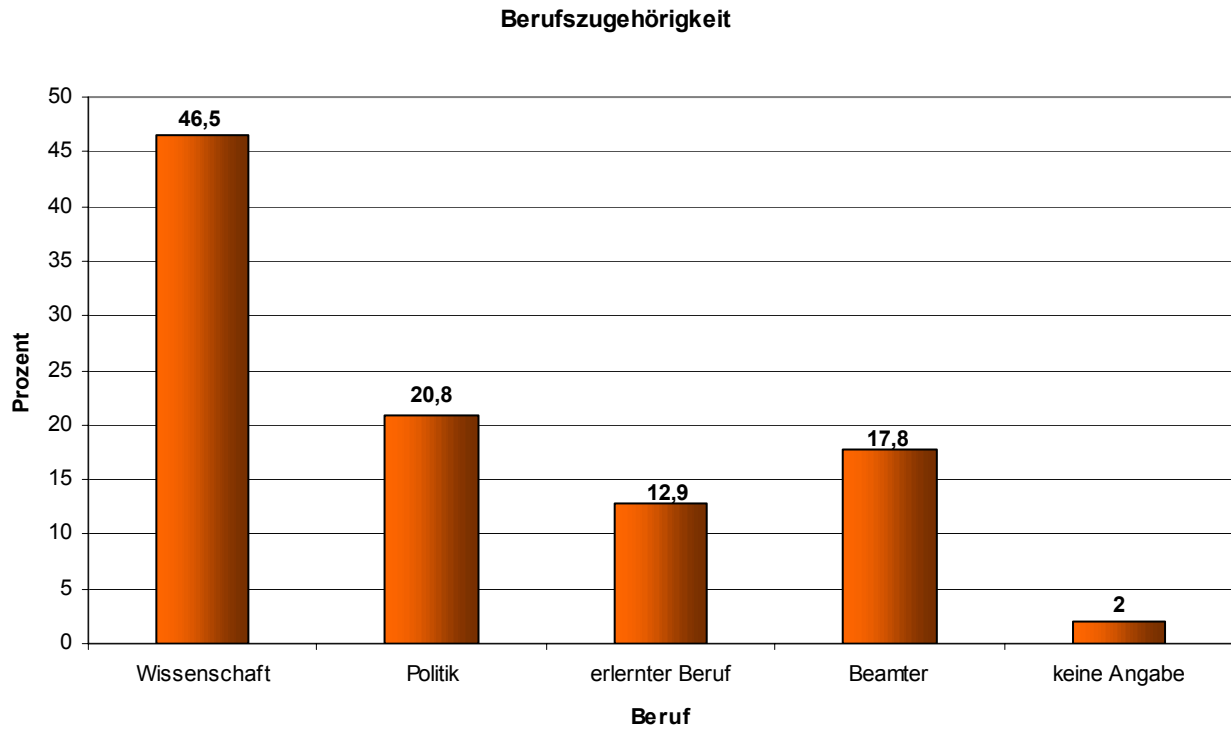
Bei der Geschlechterverteilung ist eine klare Unterrepräsentation des weiblichen Geschlechts festzustellen. Diese ist auf die ungleiche Besetzung von Ämtern und Posten im Berufsfeld der Entwicklungszusammenarbeit zurückzuführen. Da bundesweit nur 6% aller Führungspositionen, 9% aller Professuren, 10% aller Referatsleitungen in Behörden und 7,9% aller Unterabteilungen durch Frauen besetzt sind, (vgl. BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND 2000, S. 16) ist das Ergebnis dieser Befragung positiv zu werten.

8.1.1.3 Nationalität

Abbildung 19: Nationalitätenverteilung der Befragten

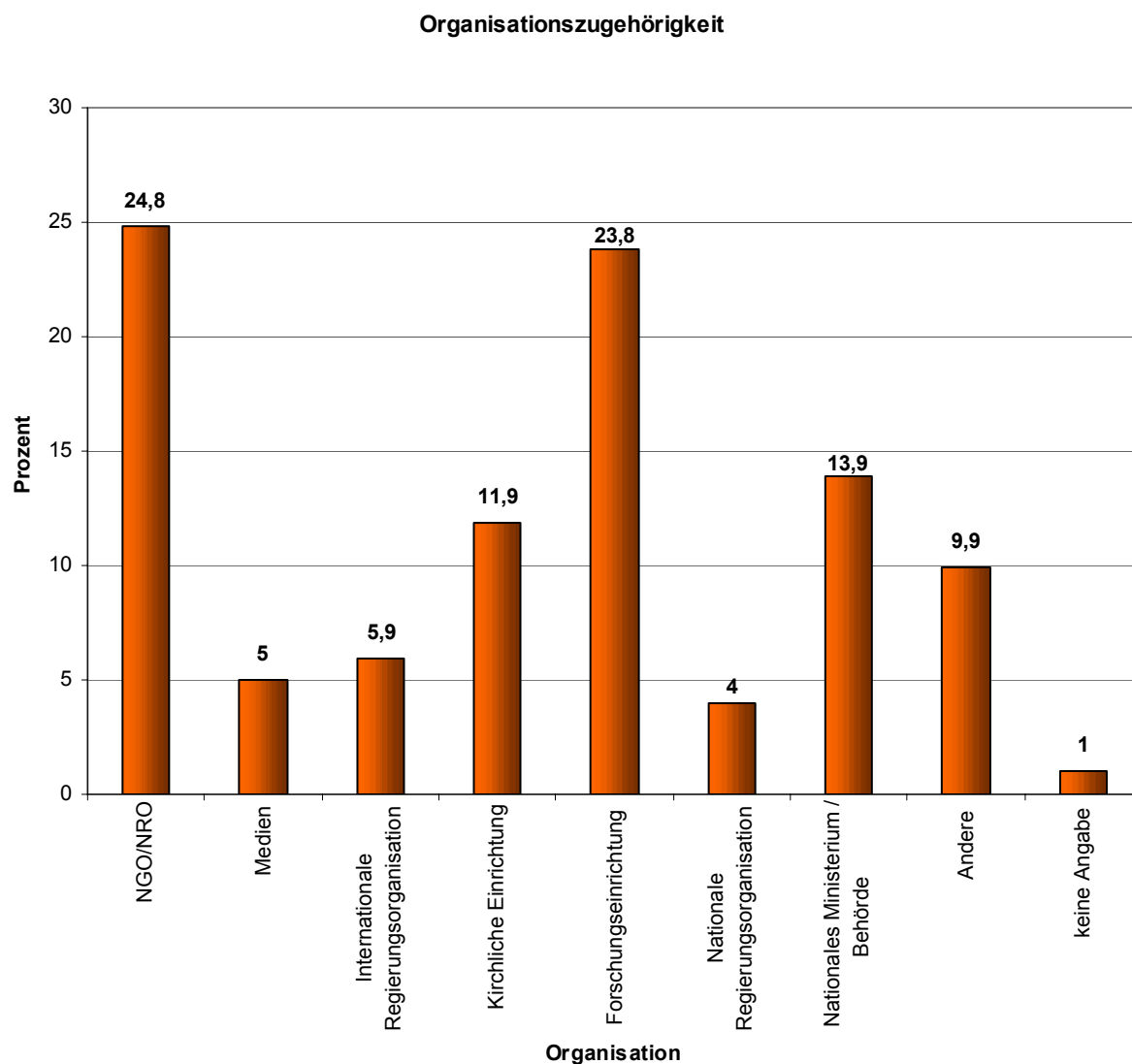
Die Aufschlüsselung der Grundgesamtheit nach Nationalitäten zeigt, dass die überwiegende Mehrheit (80%) die deutsche Staatsangehörigkeit besitzt und nur ein geringer Teil aus dem europäischen bzw. außereuropäischen Ausland stammt. Die im Verlauf der Auswertung getroffenen Aussagen spiegeln also primär die Meinungen der deutschen Experten wider. Allerdings wird im Rahmen der Auswertung immer darauf hin gewiesen, wenn die Ergebnisse der ausländischen Befragten von denen der deutschen Befragten abweichen.

8.1.1.4 Beruf

Abbildung 20: Tätigkeitsverteilung der Befragten

In Bezug auf die von den Befragten ausgeübten Berufe ist festzustellen, dass fast die Hälfte der Befragten sich der Wissenschaft und Instituten zurechnet. Je etwa 20% entfallen auf die Sparte Politik oder sind Beamte (Verwaltung) und gut 10% führen einen erlernten Beruf aus. Unter einem erlernten Beruf versteht man in diesem Zusammenhang eine klassische Berufsausbildung in Form einer Lehre.

8.1.1.4 Organisationszugehörigkeit

Abbildung 21: Organisationszugehörigkeit der Befragten

Bei der Organisationszugehörigkeit fällt auf, dass die größten Anteile der Befragten mit je etwa 25% bei den Nichtregierungsorganisationen bzw. bei Forschungsinstituten beschäftigt sind. Bei nationalen Ministerien bzw. kirchlichen Einrichtungen sind jeweils auch deutlich über 10% tätig. Insgesamt kann festgestellt werden, dass sich eine breit gefächerte Organisationszugehörigkeit ergibt, bei der aber der Anteil der in „unabhängigen“ Organisationen Beschäftigten (Nichtregierungsorganisationen, Medien, kirchliche Einrichtungen, Forschung) den Anteil der in „abhängigen“ Organisationen (Internationale und nationale Regierungen, nationale Ministerien) mit einem Verhältnis von knapp 3 zu 1 übertrifft. Stellt man hier nun die absoluten Zahlen der angeschriebenen Befragten gegenüber ("unabhängige" = 176 Personen; "anhängige" = 102) so ergibt sich in Bezug auf diese Einteilung ein deutlich geringeres Verhältnis von 1,7 zu 1. Daraus kann man schließen, dass der Rücklauf der

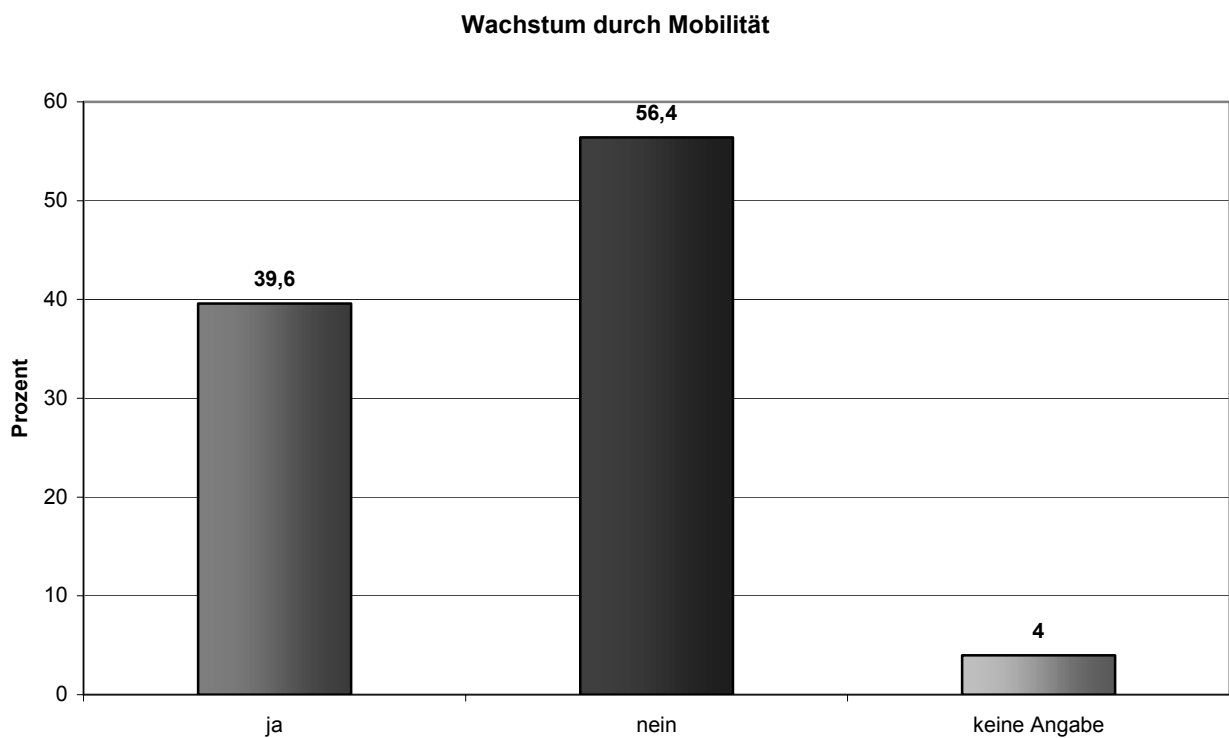
"unabhängigen" deutlich höher ist als der Rücklauf der "abhängigen". Dies stimmt mit den absoluten Rücklaufzahlen überein.

8.1.2 Statements

Der zweite Fragenabschnitt soll anhand von polarisierenden Statements einen Einstieg in die Verkehrsproblematik in Entwicklungsländern ermöglichen und zudem grundsätzliche Einstellungen der Befragten offen legen.

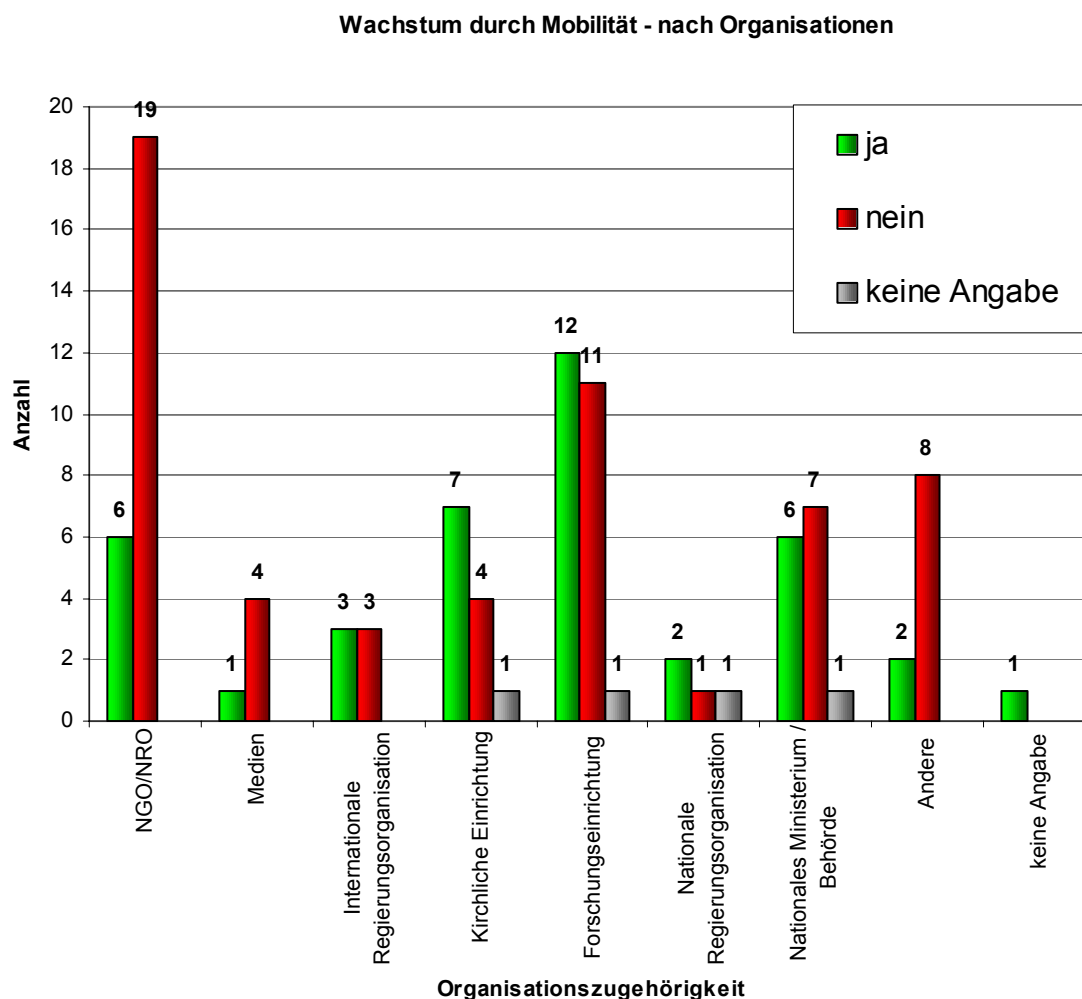
8.1.2.1 Persönliche Einstellung zur Verkehrssituation

Abbildung 22: Einstellung zum Statement "Wachstum durch Mobilität" (a)



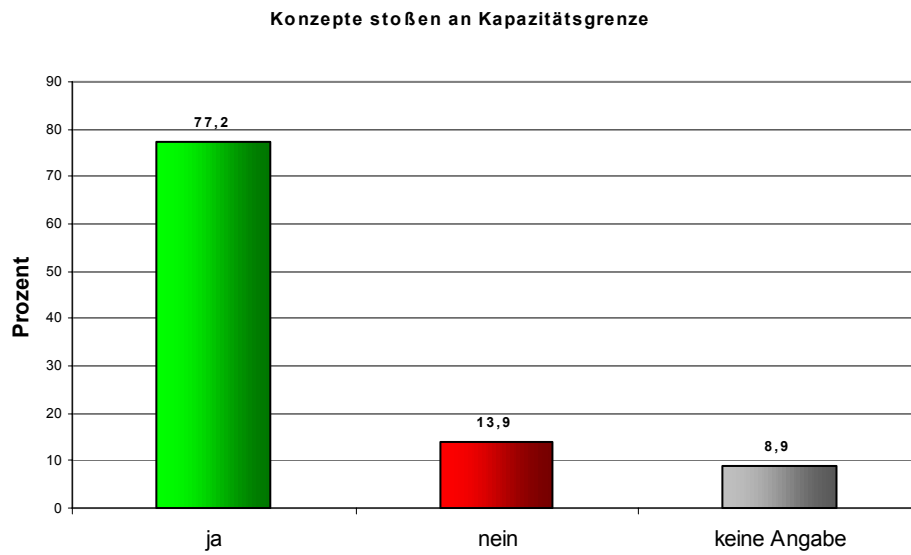
Bei dem Statement, ob *"wirtschaftliches Wachstum nur durch einen Zuwachs an Mobilität zu erreichen sei"*, bejahten dies nur 40%. Knapp 60% dagegen halten wirtschaftliches Wachstum ohne eine Steigerung der Mobilität für möglich.

Abbildung 23: Einstellung zum Statement "Wachstum durch Mobilität" (b)

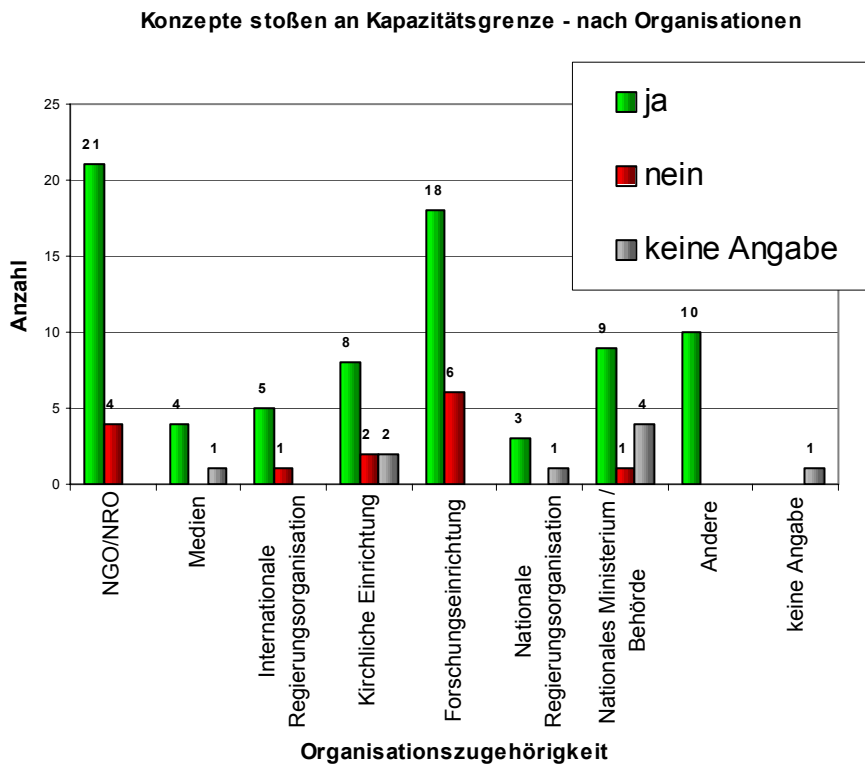


Bei einer Differenzierung der oben getroffenen Aussage nach Organisationszugehörigkeit fällt ein heterogenes Muster auf. So lehnen die befragten aus "Nichtregierungsorganisationen" sowie die Gruppe der „Anderen“ und der "Medien" dieses Statement wesentlich häufiger ab als der Durchschnitt. Bei den "nationalen Ministerien" und den "internationalen Regierungen" ist es in etwa ausgeglichen. Die Befragten der "nationalen Regierungen", der "Forschungseinrichtungen" und vor allem aber der "kirchlichen Einrichtungen" tendieren verstärkt zu einer Bestätigung der These, *dass wirtschaftliches Wachstum nur durch eine Steigerung der Mobilität erreicht werden kann*. Insgesamt betrachtet ist es aber bemerkenswert, dass durch alle Organisationen hindurch eingeschätzt wird, dass ein wirtschaftliches Wachstum nicht zwangsläufig mit einem Mehr an Mobilität einhergehen muss.

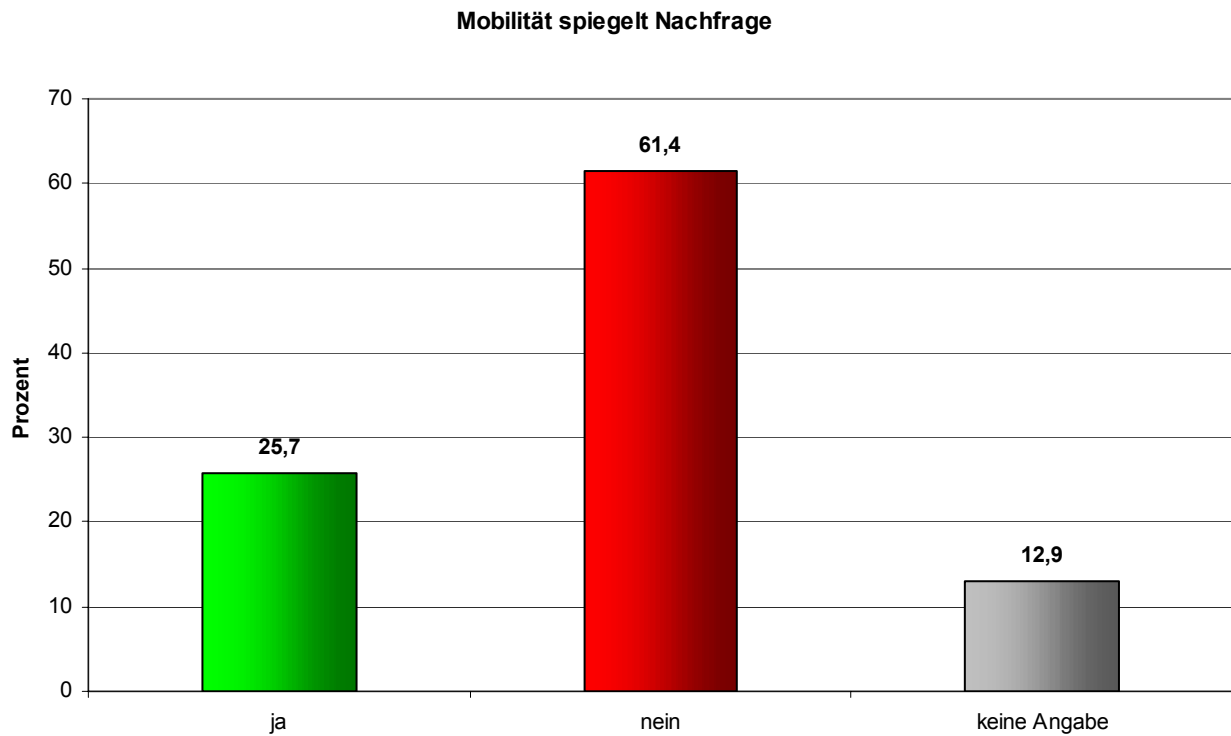
Eine weitere Detailbetrachtung der Antworten in Bezug auf die unterschiedlichen Forschungsdisziplinen der Forschungseinrichtungen hat ergeben, dass die Probanden aus "ingenieurwissenschaftlichen Disziplinen" zu einer Verneinung des Statements tendieren, während Probanden aus den "geistes- und naturwissenschaftlichen Disziplinen" das Statement bestätigen.

Abbildung 24: Einstellung zum Statement "Kapazitätsgrenze der Konzepte" (a)

Fast 80% bestätigen das Statement, *dass bestehende Verkehrskonzepte an ihre Kapazitätsgrenze stoßen*. Es herrscht also in großem Maße Einigkeit der Befragten darüber, dass es neuer mobilitätsverbessernder Konzepte bedarf, um Kapazitätsengpässe zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

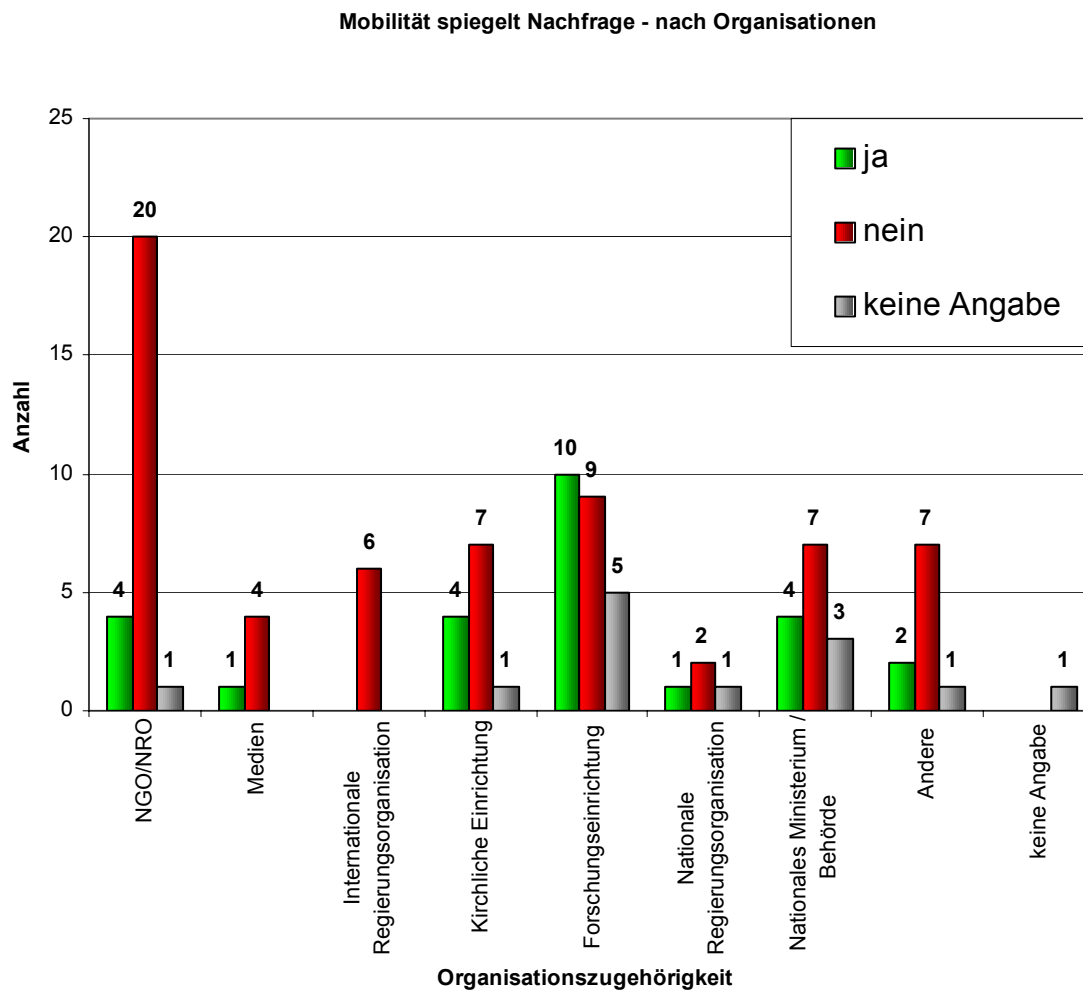
Abbildung 25: Einstellung zum Statement "Kapazitätsgrenze der Konzepte" (b)

Die Differenzierung der Befragten zu diesem Statement bestätigt die oben festgestellte relative Einigkeit der Befragten in Bezug auf die These, *dass bestehende Konzepte an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen*.

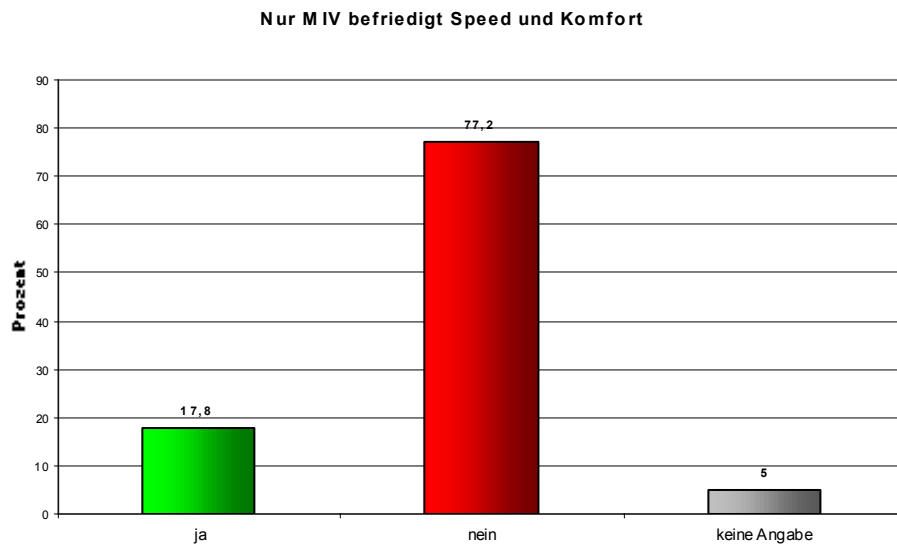
Abbildung 26: Einstellung zum Statement "Mobilität spiegelt die Nachfrage" (a)

Das aktuelle Verkehrskonzepte die Verkehrsnachfrage widerspiegeln, verneinen mit über 60% die Mehrheit der Befragten. Nur etwa 25% sind der Auffassung, dass die Verkehrskonzepte bedarfsgerecht ausgelegt sind, d.h. die gegebene Nachfrage repräsentieren.

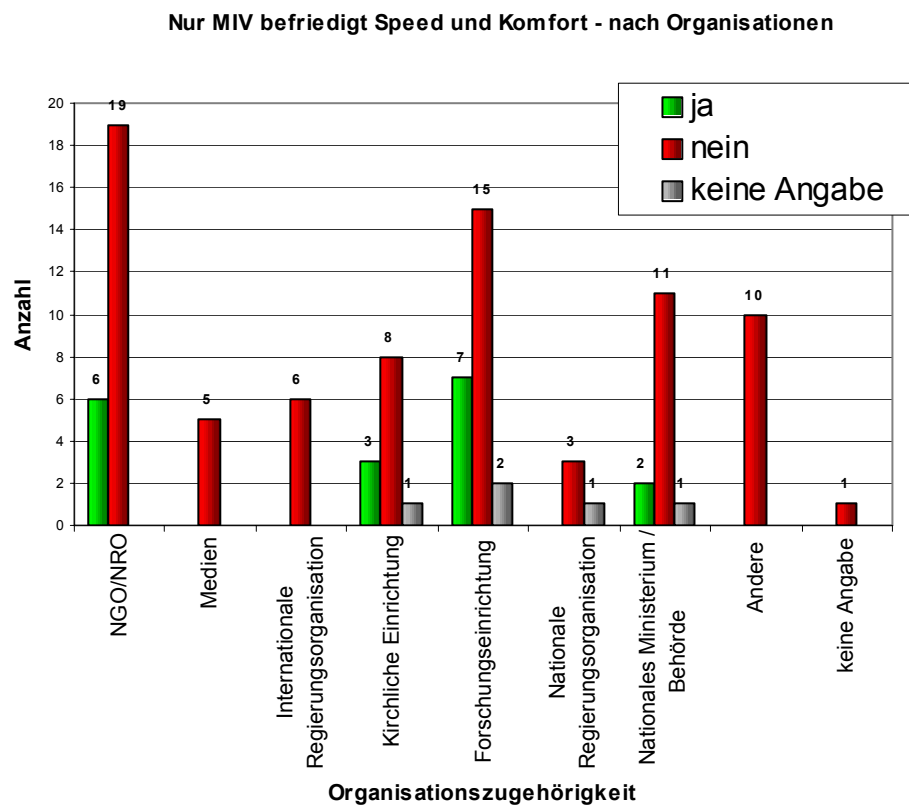
Abbildung 27: Einstellung zum Statement "Mobilität spiegelt die Nachfrage" (b)



Ähnlich wie bei der These „*Wachstum ist nur durch ein Mehr an Mobilität zu erreichen*“ ergibt die Aufschlüsselung nach Organisationszugehörigkeit auch hier, dass die Befragten aus "Nichtregierungsorganisationen", die „Anderen“, die "Medien" und hier auch die "internationalen Regierungen" diese These deutlich ablehnen. Die Befragten der "Forschungseinrichtungen" stimmen der These allerdings mit leichter Mehrheit zu. Hier wird aber eine Orientierung auf den nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehr unterstellt. Allerdings könnte diese These auch anders interpretiert werden. Der hohe "Nein-Anteil" könnte auch bedeuten, dass es zu wenig Straßen- und Parkraum gibt. Durch eine Korrelation mit den Ergebnissen der anderen Statements stellt sich eine Orientierung auf den nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehr als richtige Interpretation heraus.

Abbildung 28: Einstellung zur These "Nur MIV befriedigt Speed und Komfort" (a)

Deutlich wird von den Befragten auch die These abgelehnt, dass nur der motorisierte Individualverkehr die gegenwärtigen Geschwindigkeits- und Komfortbedürfnisse der Wohlstandsgesellschaft der Industrieländer befriedigt.

Abbildung 29: Einstellung zur These "Nur MIV befriedigt Speed und Komfort" (b)

Die Differenzierung der Befragten zu diesem Statement bestätigt die oben festgestellte Ablehnung der These, dass nur der motorisierte Individualverkehr die gegenwärtigen Geschwindigkeits- und Komfortbedürfnisse der Gesellschaft befriedigt.

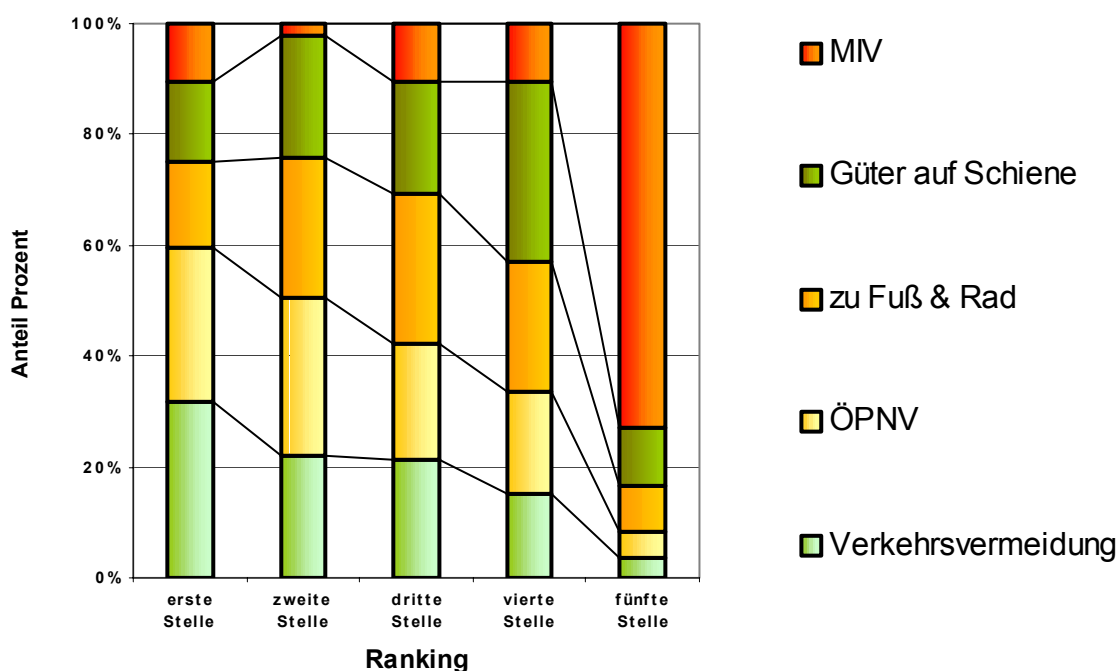
8.1.2.2 Präferenzen zur Verbesserung der Verkehrssituation

Dieser zweite Fragenabschnitt gab den Befragten die Möglichkeit, fünf Verkehrskonzepte anhand von charakteristischen Statements in eine Prioritätenliste einzuordnen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit ist die Originalfrage nochmals aufgeführt (siehe unten). Die Antworten beziehen sich auf das jeweilige Heimatland.

Bitte ordnen Sie die folgenden Statements nach Ihrer persönlichen Priorität von 1 bis 5 zu. (Bitte lesen Sie zuerst alle Aussagen und tragen Sie dann eine Rangfolge mit der Zahl 1 für „finde ich am wichtigsten“ bis Zahl 5 für „finde ich am unwichtigsten“ in die Kästchen ein!)

- Um der steigenden Nachfrage nach Mobilität gerecht zu werden, ist ein verstärkter Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) notwendig.
- Mobilitätssicherung in hochverdichteten Räumen kann nur durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgen.
- Verkehrsvermeidung (z.B. durch Schaffung kurzer Wege und kleinräumiger Versorgungseinheiten) ist ein weitgehend ungenutztes Instrument der Verkehrspolitik.
- Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs unterstützt die „Stadt der kurzen Wege“, was zu einer Erhöhung der Lebensqualität führt.
- Politische Entscheidungen und steuerliche Transferleistungen sollen in Zukunft den Güterverkehr auf die Schiene bringen.

Abbildung 30: Prioritätenranking für einzelne Verkehrskonzepte



(Anmerkungen: Nur gültige Nennungen, ohne „weiß nicht“ und „keine Angabe“. Werte sind gerundet)

Dem Konzept der Verkehrsvermeidung wurde am häufigsten die höchste Priorität eingeräumt. Insgesamt zählt dieses Konzept für über zwei Drittel aller Befragten zu den drei wichtigsten Verkehrskonzepten überhaupt. Dagegen setzen etwa 15% die Verkehrsvermeidung an die vierte Stelle und nicht einmal 5% sehen darin die geringste Priorität aus den fünf dargestellten Möglichkeiten.

Dem „ÖPNV zur Mobilitätssicherung“ wird eine ähnlich hohe Priorität von den Befragten zugeordnet wie der Verkehrsvermeidung. Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ wird eher eine mittlere Priorität eingeräumt. Der Großteil der Befragten nennt es an zweiter oder dritter Stelle. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird zwar von etwa einem Fünftel der Befragten an zweiter Stelle genannt, im Durchschnitt liegt dieses Konzept aber nur an vierter Stelle. Die deutlichste Aussage dieses Prioritätenrankings allerdings ist die Feststellung, dass die Förderung des motorisierten Individualverkehrs zur Mobilitätssicherung nach Ansicht des überwiegenden Anteils der Befragten die geringste Priorität genießen sollte, nur etwa jeder fünfte Befragte nennt die MIV-Förderung unter den ersten drei Stellen und über 70% der Befragten setzen dagegen den MIV an die letzte Stelle.

Wenn man aus der oben dargestellten Prioritätenliste ein durchschnittliches Ranking, ähnlich einer Durchschnittsnote, berechnet, so werden die oben gemachten Aussagen bzw. die Reihenfolge, bestätigt. Eine weitere Untergliederung, z.B. nach der Organisationszugehörigkeit, ergibt ein ähnliches Bild, das heißt, dass die Ergebnisse in Bezug auf die Organisationszugehörigkeit der Befragten homogen sind.

Durchschnittliches Ranking (ähnlich einer Durchschnittsnote):

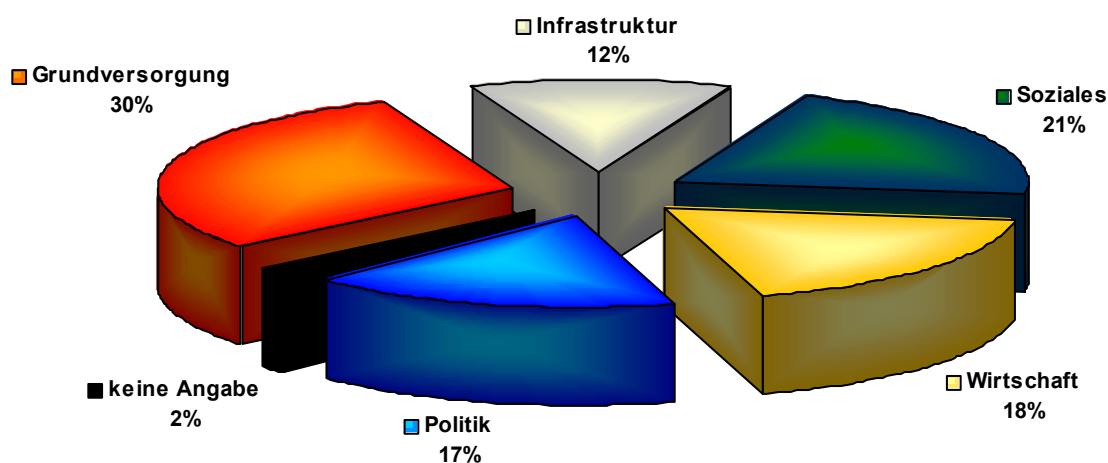
<i>Verkehrsvermeidung</i>	2,3
<i>ÖPNV-Förderung</i>	2,4
<i>Förderung Fußgänger- & Radverkehr</i>	2,8
<i>Güter auf Schiene</i>	3,0
<i>MIV- Förderung</i>	4,2

8.1.3 Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland

8.1.3.1 Wichtigkeit der einzelnen Sektoren der Entwicklungszusammenarbeit

Abbildung 31: Wichtigste Sektoren der Entwicklungszusammenarbeit

Wichtigste Bausteine der EZ

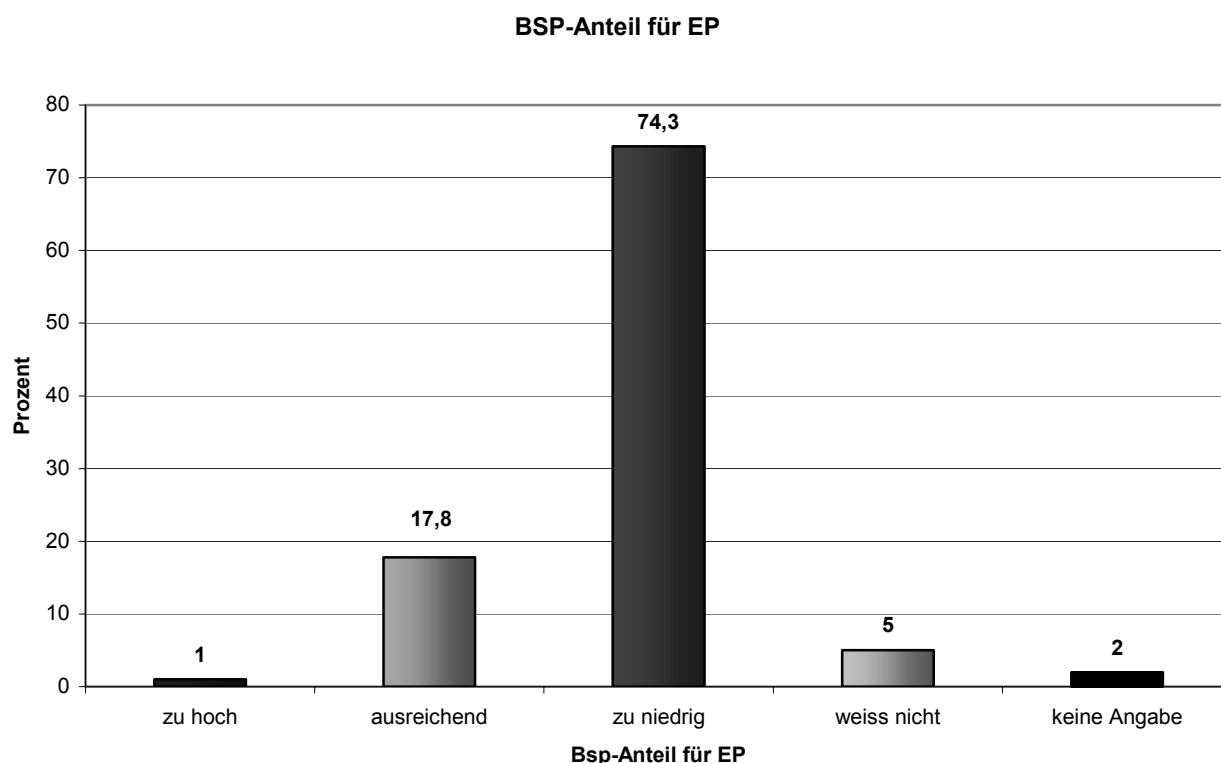


Die Befragten hatten die Möglichkeit, aus den fünf Sektoren Grundversorgung, Infrastruktur, Soziales, Wirtschaft und Politik die zwei ihrer Meinung nach wichtigsten Bereiche der Entwicklungszusammenarbeit zu benennen. Dabei wurde mit 30% der Bereich der Grundversorgung am häufigsten zu den wichtigsten Bereiche der Entwicklungszusammenarbeit gezählt. 21% rechneten den Bereich Soziales, 18% die Wirtschaft und 17% die Politik dazu. Der Bereich der Infrastruktur wurde dem gegenüber mit 12% weniger häufig genannt. Insgesamt ergibt sich ein recht ausgewogenes Bild, d.h. es kann für die Gruppe der Befragten keine eindeutige Festlegung von bevorzugten Sektoren der Entwicklungszusammenarbeit vorgenommen werden.

8.1.3.2 Quantitative Einschätzung der Entwicklungszusammenarbeit

Abbildung 32: Beurteilung des finanziellen Umfangs der EZ

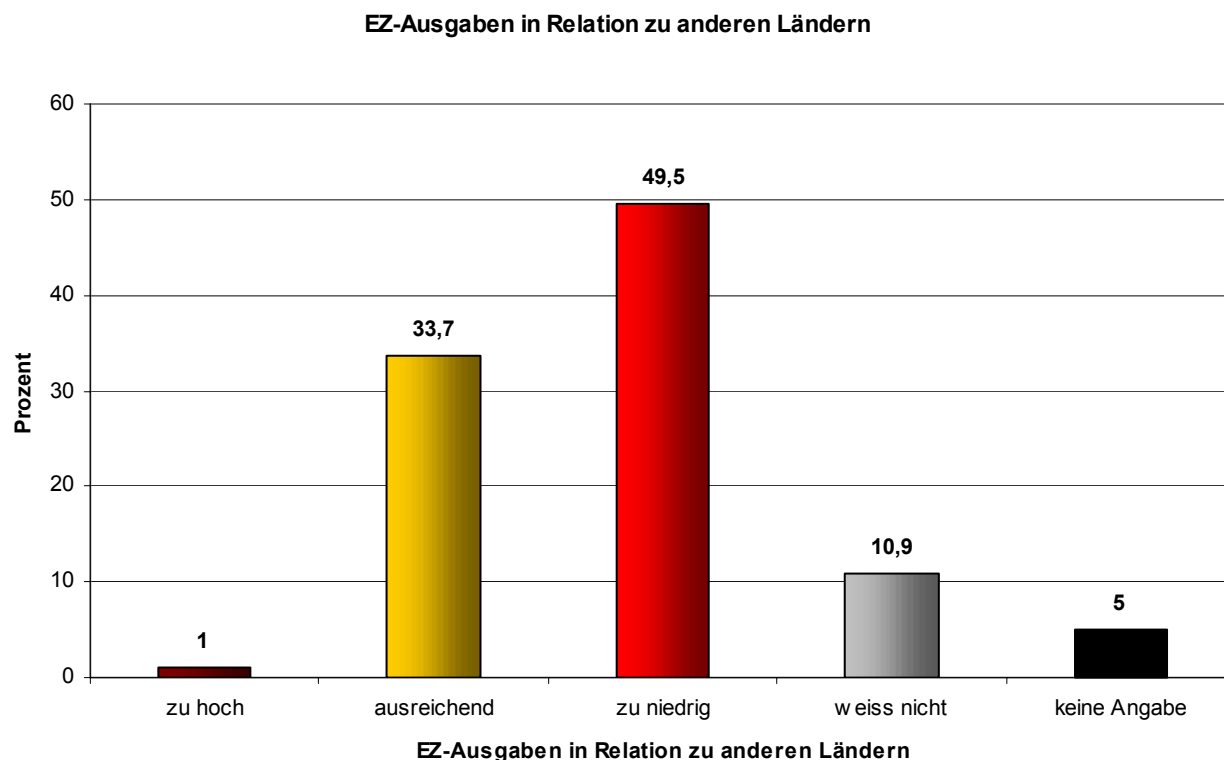
(in Relation zum BSP der Bundesrepublik Deutschland)



Die überwiegende Mehrheit (74,3%) der Befragten beurteilt den finanziellen Umfang der deutschen Entwicklungszusammenarbeit in Relation zum Bruttosozialprodukt der Bundesrepublik Deutschland als zu niedrig. Knapp ein Fünftel (17,8%) halten den finanziellen Umfang für ausreichend und nur ein Befragter für zu hoch. Damit wird deutlich, dass die Bundesrepublik Deutschland aus Sicht der Befragten einen höheren Anteil des Bruttosozialprodukt für die Entwicklungszusammenarbeit zur Verfügung stellen sollte.

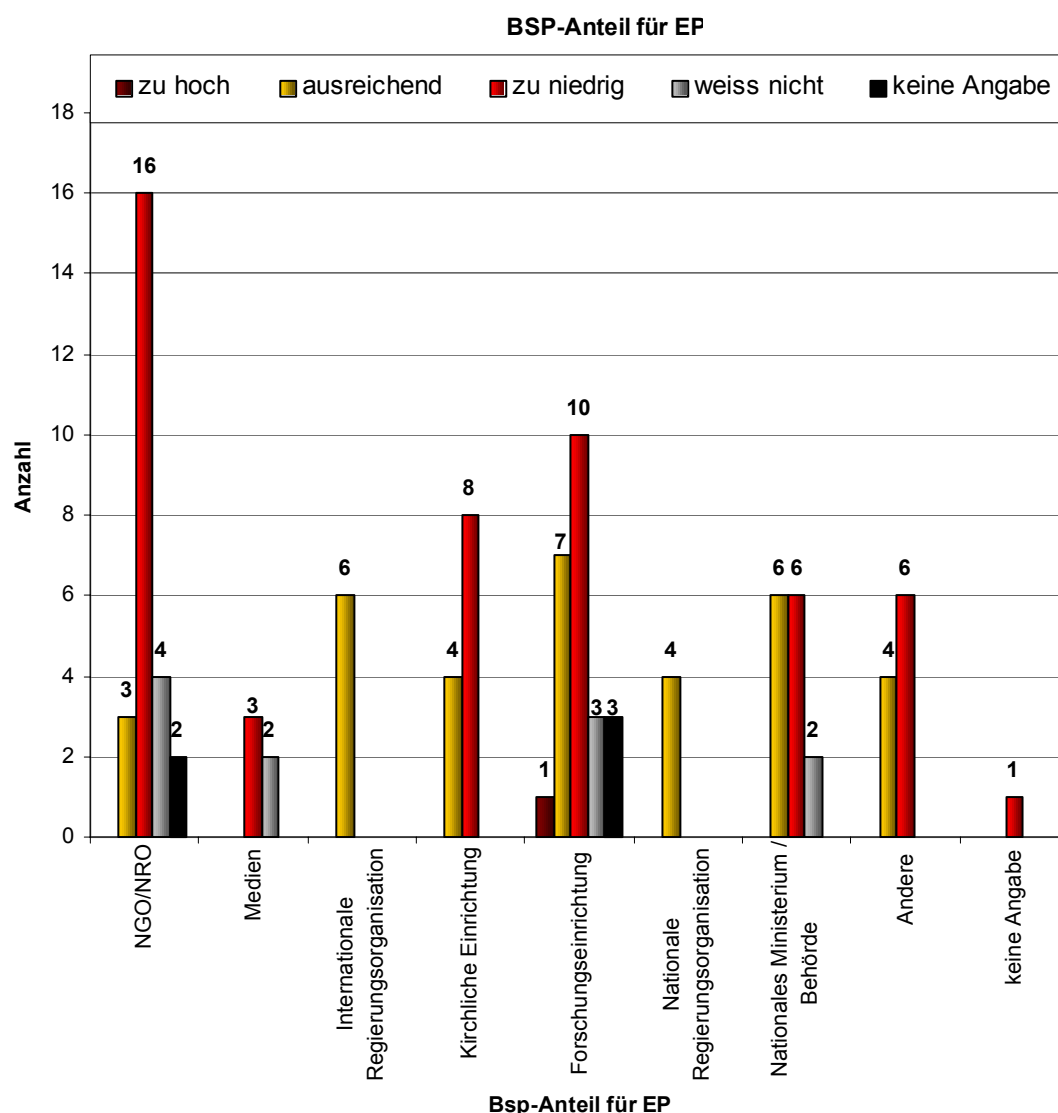
Abbildung 33: Beurteilung des finanziellen Umfangs der EZ der BRD

(in Relation zu anderen Industrieländern)



Bei einem Vergleich des finanziellen Umfangs der Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland zu anderen Industrieländern sind 49,5% der Befragten der Meinung, die deutsche Entwicklungszusammenarbeit sei finanziell zu eng bemessen. 33,7% der Befragten sind der Meinung, dass die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich mit anderen Industrieländern ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung stellt. Dies steht im Gegensatz zur vorangegangenen Frage.

Abbildung 34: Beurteilung der Höhe der EZ der BRD



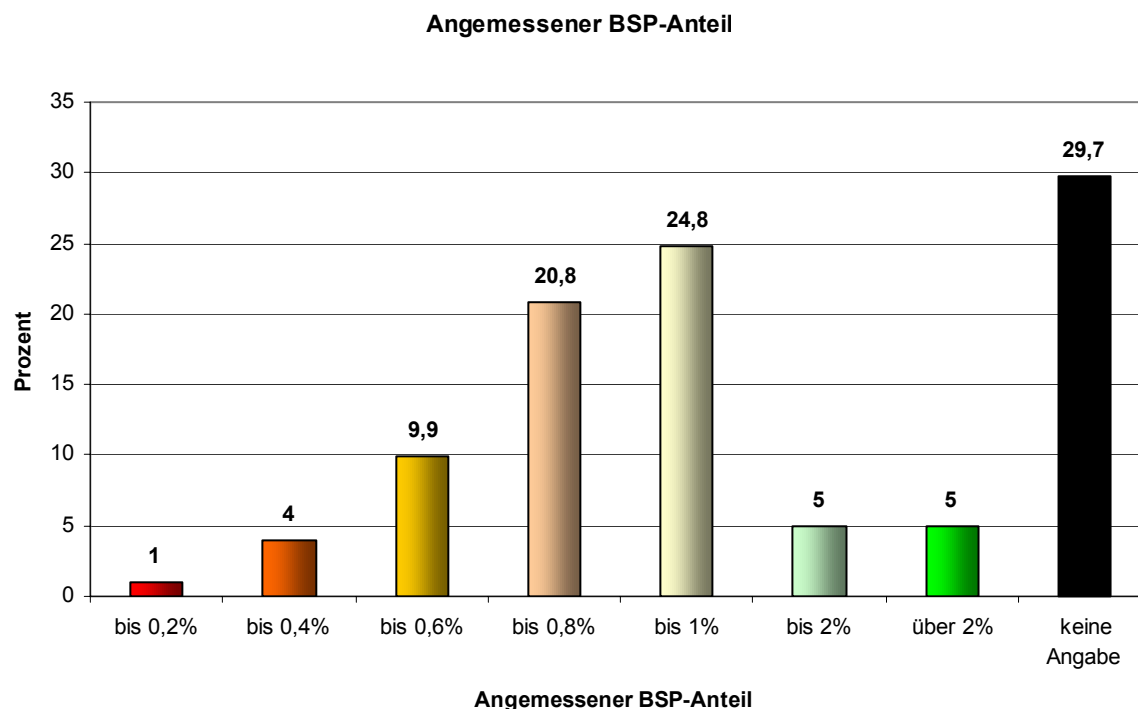
Die Aufschlüsselung zeigt, dass alle Befragten der internationalen und nationalen Regierungen die bereitgestellten Finanzmittel der Bundesrepublik Deutschland als ausreichend hoch beurteilen. Am deutlichsten kritisieren die Nichtregierungsorganisationen sowie Forschungs- und kirchliche Einrichtungen den finanziellen Umfang der deutschen Entwicklungszusammenarbeit im Vergleich zu anderen Industrieländern. Diese Aussage gibt Anlass zu der These, dass die Angehörigen von mittelvergebenden Institutionen (internationale und nationale Regierungen), die von ihnen bereitgestellten Gelder als ausreichend bewerten. Der Großteil der Anderen teilt diese Meinung jedoch nicht. Auch ist es ihrer Ansicht nach nicht damit zu rechtfertigen, dass andere Industrieländer auch keinen höheren BSP-Anteil für die Entwicklungszusammenarbeit zur Verfügung stellen.

Bei einer Differenzierung nach Nationalitäten fällt auf, dass von den ausländischen Befragten, die zu diesem Punkt eine Meinung abgaben, nur ein einziger der Meinung war, dass die Finanzmittel der Bundesrepublik Deutschland ausreichend hoch seien. Alle anderen halten die Finanzmittel allesamt

für zu niedrig. Somit kann die These aufgestellt werden, dass das ausländische Experten den deutschen Beitrag für die Entwicklungszusammenarbeit wesentlich kritischer einschätzen als der Durchschnitt der deutschen Befragten.

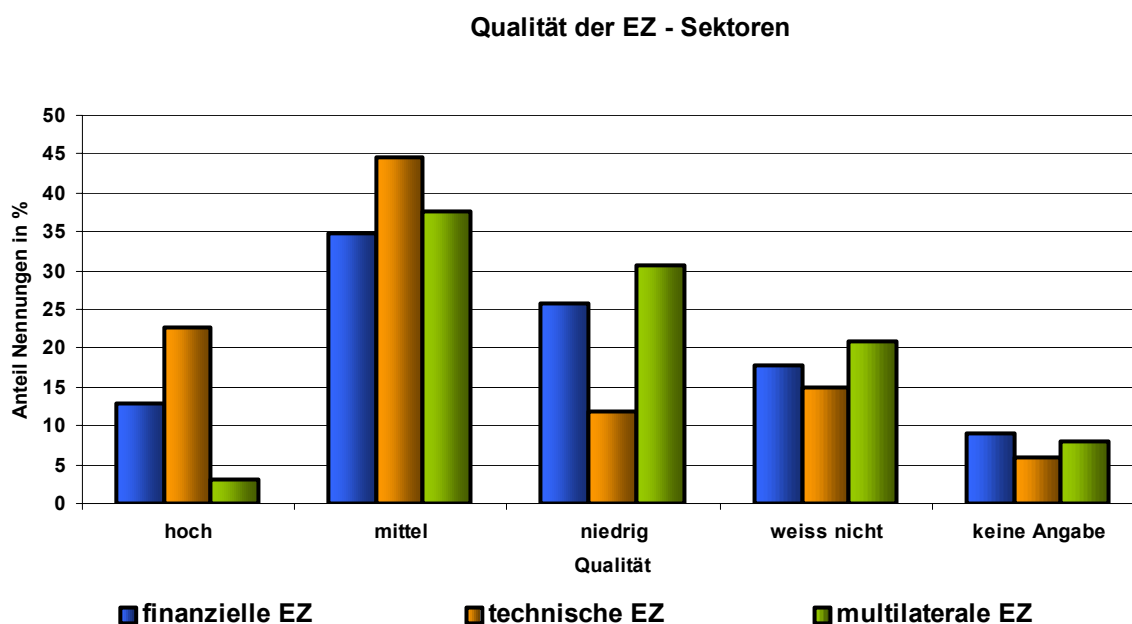
Abbildung 35: Quantifizierung eines angemessener BSP-Anteil der BRD für EZ

Die Befragten wurden in diesem Abschnitt gebeten, den ihrer Meinung nach angemessenen Anteil des BSP der Bundesrepublik Deutschland für die Entwicklungszusammenarbeit zu quantifizieren.



Sieht man von den knapp 30% Befragten, die keine Angabe machten ab, so ergibt sich eine deutliche Ausprägung im Bereich bis 0,8% bzw. 1% des deutschen BSP. Dieser Anteil wird demnach als angemessener finanzieller Beitrag zur Entwicklungszusammenarbeit erachtet. Die überwiegende Mehrheit der Befragten ist demnach der Meinung, die Selbstverpflichtung der Industrieländer von 0,7% sei zu überbieten. Bis auf einen Befragten sind sich alle Interviewten einig, dass die Regierung einen deutlich höheren Anteil des BSP für die Entwicklungszusammenarbeit zur Verfügung stellen sollte als die 0,27% zum Zeitpunkt der Befragung (vgl. Statistisches Bundesamt 3/1999). Insgesamt jeder zehnte Befragte fordert sogar einen BSP-Anteil von bis zu 2% bzw. darüber.

8.1.3.3 Qualitative Einschätzung der Entwicklungszusammenarbeit nach Sektoren

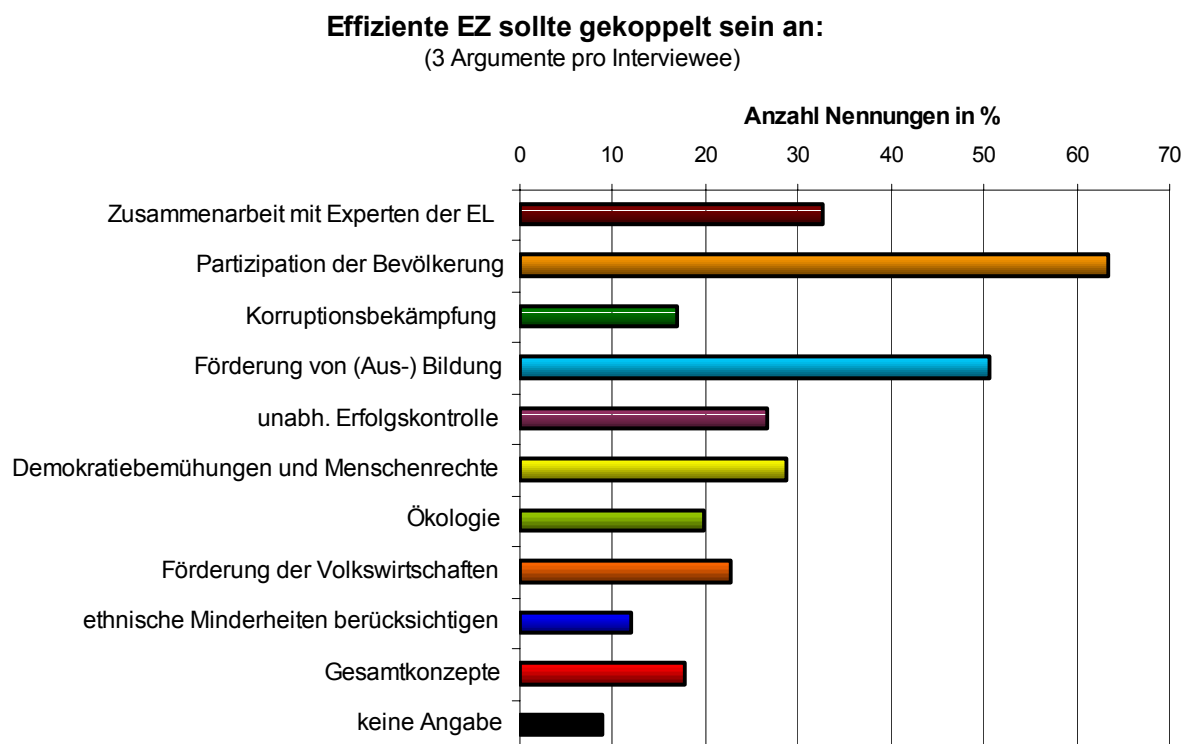
Abbildung 36: Qualitätsbeurteilung der Sektoren der Entwicklungszusammenarbeit

Die Befragten beurteilen die Qualität der deutschen Entwicklungszusammenarbeit sektorübergreifend als eher mittelmäßig, mit einer leicht negativen Tendenz. Jedoch ist das Bild in Bezug auf die einzeln, abgefragten Sektoren divergent. So wird die technische Zusammenarbeit wesentlich besser beurteilt als die finanzielle Zusammenarbeit. Die multilaterale Zusammenarbeit wird dagegen von fast einem Drittel (30,7%) als "von niederer Qualität" eingeschätzt. Nur 3% sind der Meinung, dass die Qualität hier mit „hoch“ zu bewerten sei, wohingegen es bei der technischen Zusammenarbeit immerhin ein gutes Fünftel (22,8%) und bei der finanziellen Zusammenarbeit noch knapp ein Siebtel (12,9%) sind. Es bleibt jedoch zusammenfassend festzuhalten, dass die Qualität der deutschen EZ als mittelmäßig eingeschätzt wird, im Falle der multilateralen Entwicklungszusammenarbeit sogar deutlich darunter. Die Befragten zeigen sich demnach überwiegend unzufrieden mit der Qualität der deutschen Entwicklungszusammenarbeit. Dabei ergeben sich keine signifikanten Unterschiede aufgrund der Organisationszugehörigkeit, Berufsgruppe, Nationalität oder Alterstruktur.

8.1.3.4 Kopplung von Entwicklungszusammenarbeit zur Effizienzsteigerung

Die Befragten hatten die Möglichkeit aus zehn Thesen, die jeweils eine mögliche Maßnahme zur Effizienzsteigerung durch ihre Verknüpfung mit der Entwicklungszusammenarbeit darstellen, drei auszuwählen, die ihrer Meinung nach zur Erreichung dieses Ziel am wirkungsvollsten wären.

Abbildung 37: Koppelung von EZ zur Effizienzsteigerung

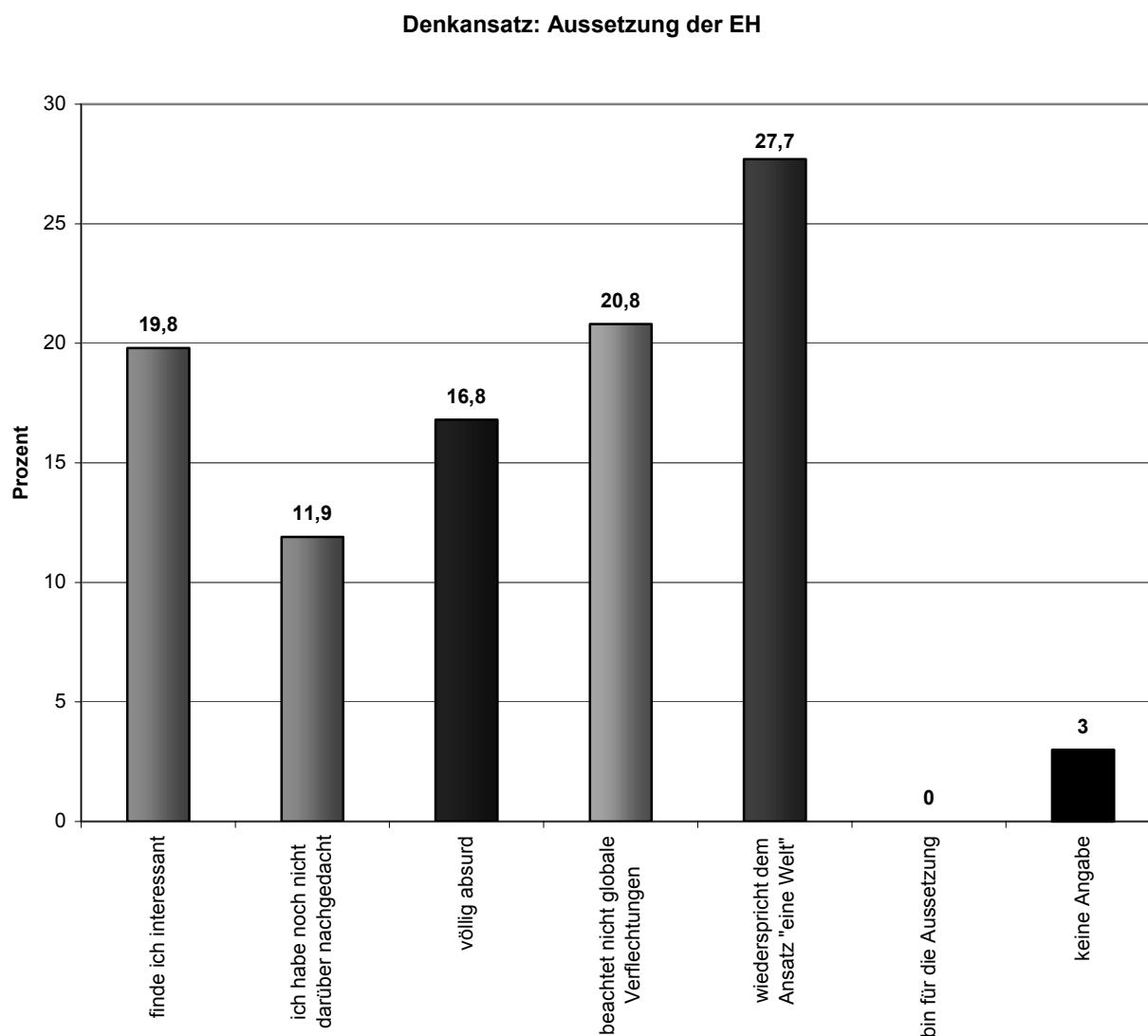


Von knapp zwei Dritteln der Befragten (63,4%) wurde die "Partizipation der lokalen Bevölkerung" am häufigsten genannt. Über die Hälfte (50,5%) votieren zudem für eine verstärkte Kopplung der Entwicklungszusammenarbeit an eine "Förderung von Bildung und Ausbildung". Immerhin ein Drittel (32,7%) tritt für eine "verstärkte Zusammenarbeit mit lokalen Experten und Entscheidungsträgern" ein. Etwa jeder Vierte zählte eine "unabhängige Erfolgskontrolle" oder die verstärkte Kopplung mit "Demokratiebemühungen und Menschenrechten" zu den drei wichtigsten Aspekten einer effektiven Entwicklungszusammenarbeit. Die "Förderung der Volkswirtschaften" wurde mit 22,8% noch häufiger genannt als etwa die "stärkere Berücksichtigung ökologischer Belange in Entwicklungsländern" (19,8%). Nur 17,8% sprachen sich für "Gesamtkonzepte" aus. Eine "verstärkte Korruptionsbekämpfung" zur Effizienzsteigerung der Entwicklungszusammenarbeit sehen sogar nur 16,8% als eine der drei höchsten Prioritäten an. Die "Berücksichtigung ethnischer Minderheiten" wurde noch von jedem Achten (11,9%) aufgelistet. 8,9% der insgesamt 303 möglichen Stimmen entfielen auf „keine Angabe“.

8.1.3.5 Ansatz einer mittelfristigen Aussetzung der Entwicklungszusammenarbeit

In Bezug auf die These, dass einige Experten der Meinung sind, dass Entwicklungszusammenarbeit grundsätzlich fraglich ist, wurde gefragt, welche Einstellung die Befragten zu dem *Konzept der mittelfristigen Aussetzung der Entwicklungszusammenarbeit* haben. Unter Aussetzung wird hier die vollständige Einstellung der Entwicklungszusammenarbeit verstanden.

Abbildung 38: Einstellung der Befragten zur Aussetzung der EZ

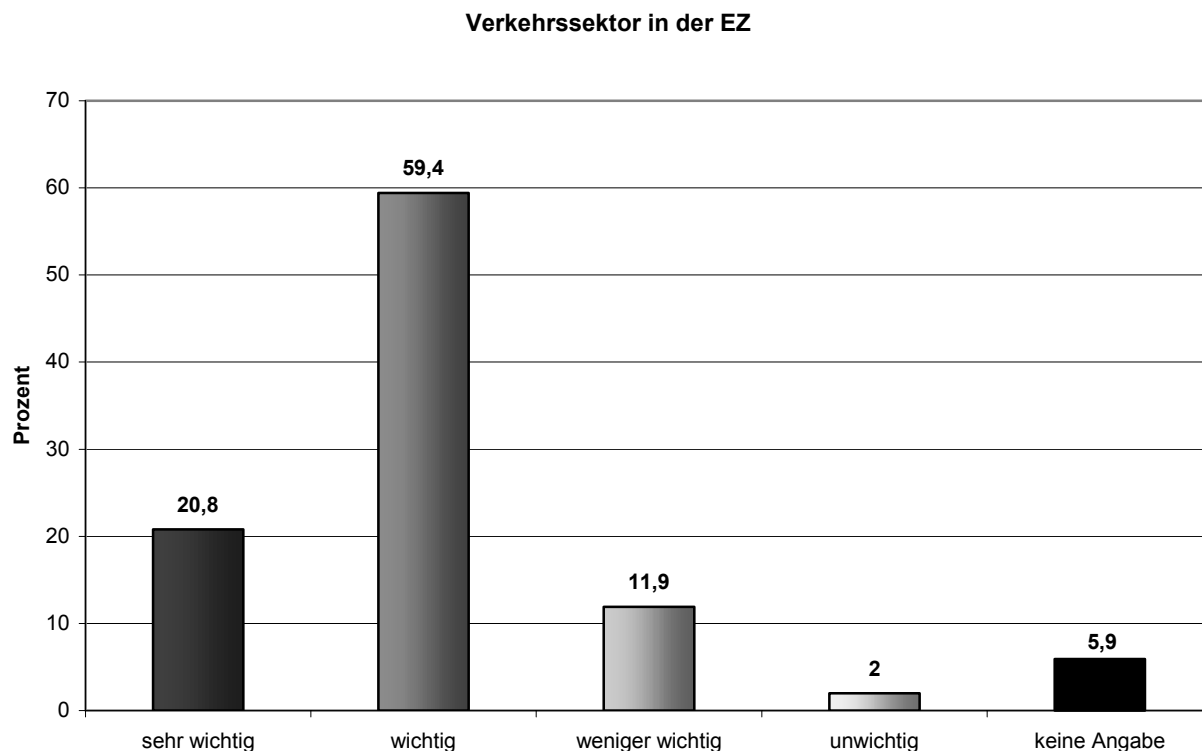


Obwohl keiner der Befragten für die Aussetzung der Entwicklungszusammenarbeit votierte, findet jedoch knapp jeder fünfte Befragte (19,8%) den Ansatz interessant. Dennoch ist eine eindeutige Ablehnung festzustellen. Etwa zwei Drittel (65,3%) sprechen sich dagegen aus, vor allem, da dieses Konzept dem „Ansatz eine Welt“ widerspreche, globale Verflechtungen nicht berücksichtige oder ihrer Meinung nach „völlig absurd“ sei. 11,9% gaben an, darüber noch nicht nachgedacht zu haben und 3% machten keine Angabe.

8.1.4 Entwicklungspolitik Deutschlands im Verkehrssektor

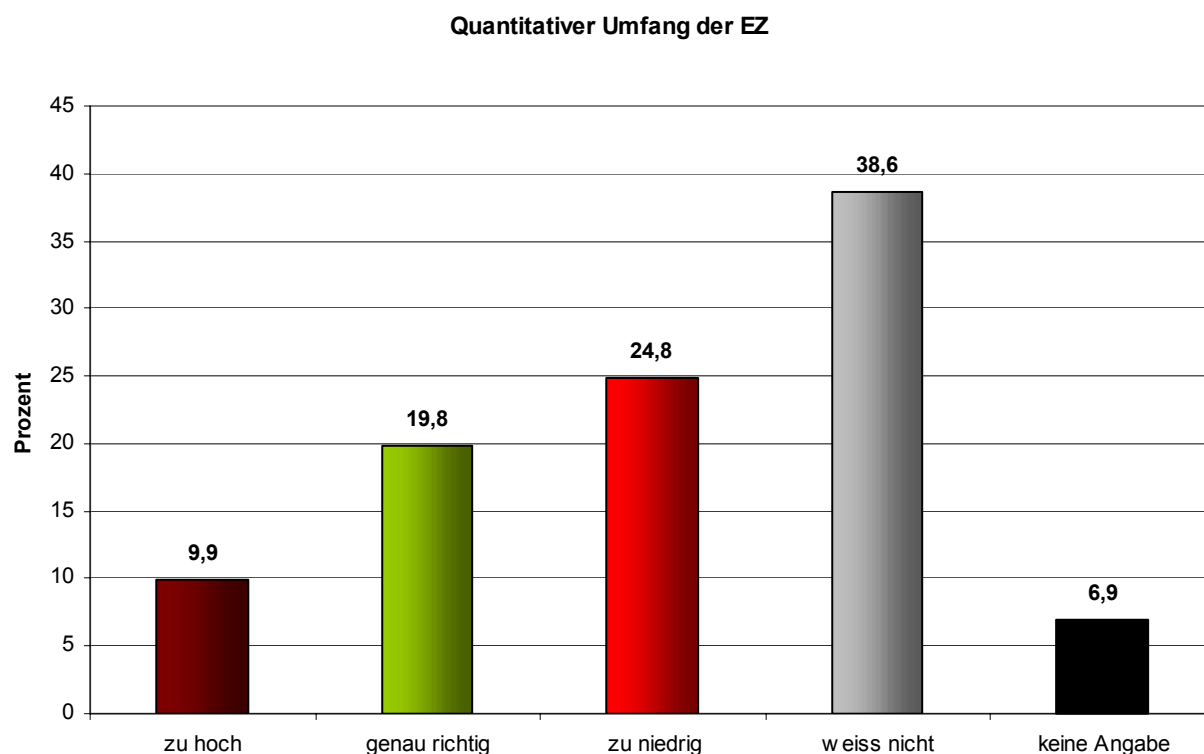
8.1.4.1 Bedeutung des Verkehrssektors

Abbildung 39: Bedeutung des Verkehrssektors in der EZ



Der Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit wird größtenteils als "wichtig" bis "sehr wichtig" eingeschätzt (zusammen 80,2%). Nur 11,9% beurteilen den Verkehrssektor als "weniger wichtig" und nur 2% mit "unwichtig". In diesem Zusammenhang ist die Beurteilung des quantitativen (finanziellen) Umfangs der deutschen EZ im Verkehrsbereich von Bedeutung (s.u.). Es bleibt zu erwähnen, dass die zwei Aussagen, die den Verkehrssektor als "unwichtig" bezeichnen, von kirchlichen Institutionen stammen.

8.1.4.2 Beurteilung des Umfangs der EZ im Verkehrssektor

Abbildung 40: Quantifizierung des Umfangs der EZ der BRD im Verkehrssektor

45,5%, der Befragten, konnten den quantitativen Umfang der deutschen Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor nicht beurteilen oder machten keine Angabe. 24,8% der Befragten beurteilten den finanzielle Umfang als "zu niedrig" und nur 9,9% als zu hoch. Etwa jeder fünfte (19,8%) hält die Mittel für den Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit als "genau richtig". Dieses Ergebnis kann als übereinstimmend mit der vorangegangenen Aussage angesehen werden, da davon auszugehen ist, dass Befragte, die den Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit für wichtig oder sehr wichtig halten, auch eher für eine Aufstockung der Finanzmittel stimmen. Präzisere Interpretationen, etwa eine Differenzierung dieser Aussage nach Organisationszugehörigkeit der Befragten, ist aufgrund des hohen Anteils der „weiß nicht“-Kategorie nicht sinnvoll.

8.1.4.3 Beurteilung von Zustand und Handlungsbedarf im Verkehrssektor Ostafrikas

Die Befragten wurden gebeten, eine persönliche Einschätzung des Zustandes sowie des ihrer Meinung nach daraus resultierenden Handlungsbedarfes in den einzelnen Verkehrssektoren Ostafrikas abzugeben. Aus der spezifischen Beschränkung auf den ostafrikanischen Raum resultiert eine relativ hohe Anzahl an „weiß nicht“-Fällen (30,7–32,7%). Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde diese Kategorie aus der Auswertung herausgerechnet. Damit wurden nur die Befragten in das Meinungsbild dieses Abschnitts aufgenommen, die eine Beurteilung vornahmen.

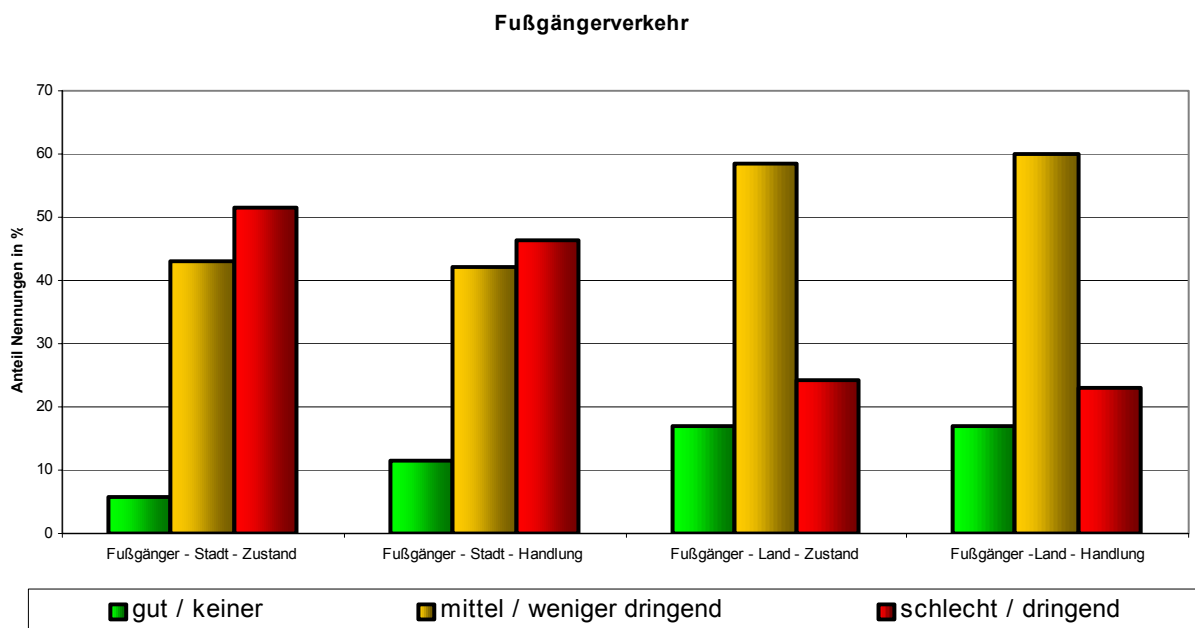
Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird auch hier die Originalfrage vorangestellt:

**Wie beurteilen Sie den Zustand einzelner Bestandteile der Verkehrssektoren Ostafrikas?
Wo sehen Sie dringenden Handlungsbedarf?**

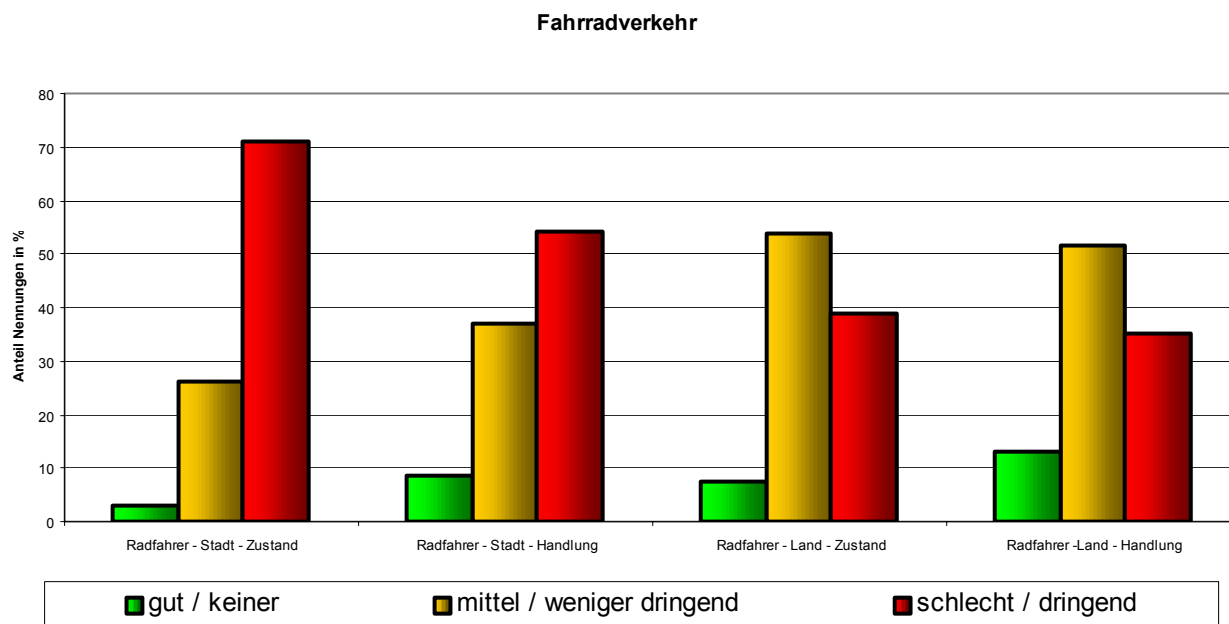
a) *Fußgängerverkehr in der Stadt*

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

Abbildung 41: Fußgängerverkehr - Zustand und Handlungsbedarf

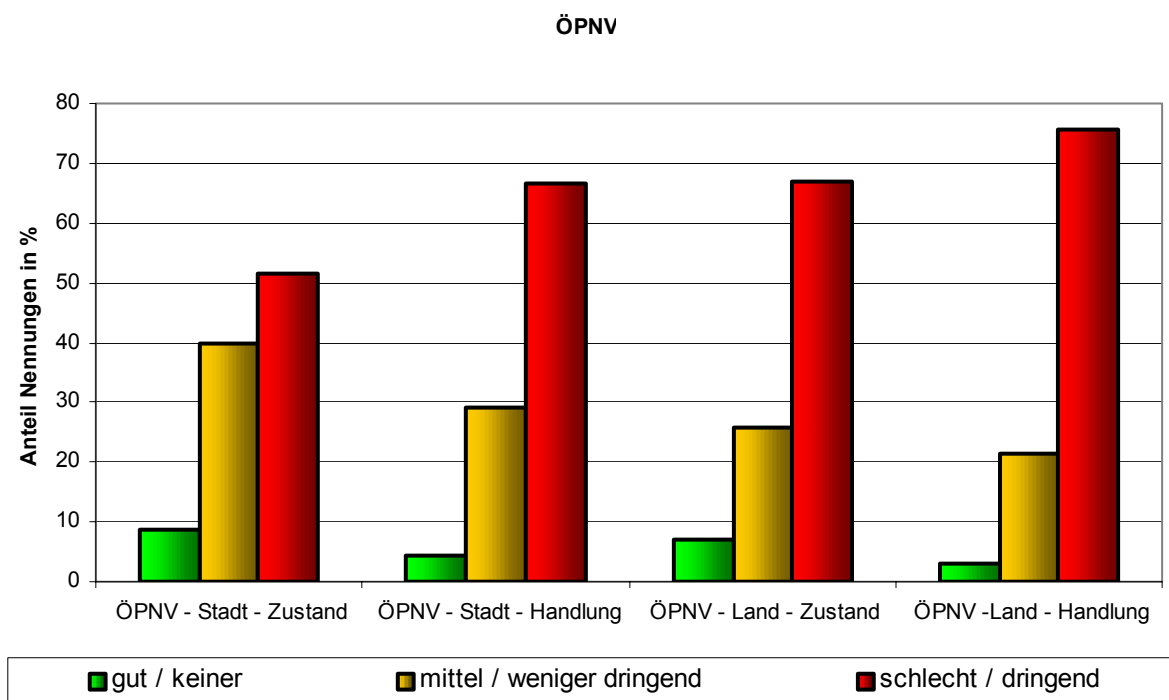


Der Zustand im *Fußgängerverkehr* in Ostafrika wird besonders in der Stadt als "schlecht" bewertet. In ländlichen Regionen dagegen dominiert eindeutig die Meinung der Fußgängerverkehr sei im Zustand als "mittelmäßig" zu beurteilen. Für die Befragten resultiert daraus für städtische Regionen ein "dringender" bzw. in ländlichen Regionen ein "weniger dringender" Handlungsbedarf. Auffällig ist, dass die Balken Zustand und Handlungsbedarf im Diagramm jeweils für städtische und ländliche Regionen in etwa deckungsgleich sind. D.h., dass der jeweilige Zustand in diesem Verkehrssektor nach Meinung der Befragten auch den entsprechenden Handlungsbedarf nach sich zieht.

Abbildung 42: Fahrradverkehr - Zustand und Handlungsbedarf

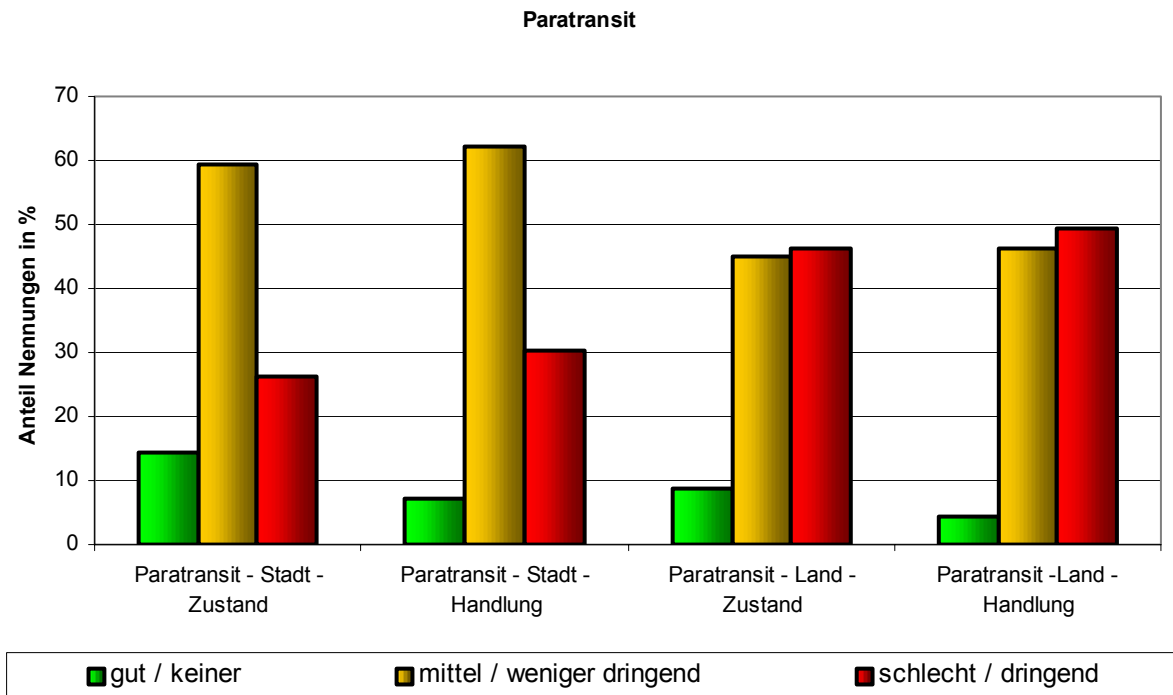
Der *Fahrradverkehr* wird im Prinzip ähnlich eingeschätzt wie der Fußgängerverkehr, wenn auch auf deutlich niedrigerem Niveau. Über 70% der Befragten beurteilen den Zustand des Fahrradverkehrs in der Stadt mit "schlecht", wohingegen nur 2,9% der Ansicht sind, dieser sei in "gutem Zustand". Auffällig ist jedoch, dass nur für einen geringeren Anteil der Befragten aus dem mit "schlecht" beurteilten Zustand auch ein dringender Handlungsbedarf resultiert (71% "schlechter Zustand" im Vergleich zu 54,3% "dringender Handlungsbedarf"). Immerhin 8,6% sehen überhaupt keinen Handlungsbedarf in diesem Verkehrssektor in städtischen Regionen, obwohl nur 2,9% einen "guten Zustand" konstatieren. Dieser Zusammenhang könnte in dem Sinne gedeutet werden, dass ein, wenn auch nur kleiner Teil der Befragten, wohl um die Probleme des Fahrradverkehrs in städtischen Regionen weiß, jedoch dieser Problematik keinen Handlungsbedarf beimisst. In ländlichen Regionen wird der Zustand etwas besser als in städtischen Regionen eingeschätzt, im Vergleich zum Fußgängerverkehr auf dem Land jedoch wiederum als schlechter. Der von den Befragten geschätzte Handlungsbedarf im ländlichen Fahrradverkehr ist dem Zustand entsprechend.

Abbildung 43: Öffentlicher Verkehr - Zustand und Handlungsbedarf



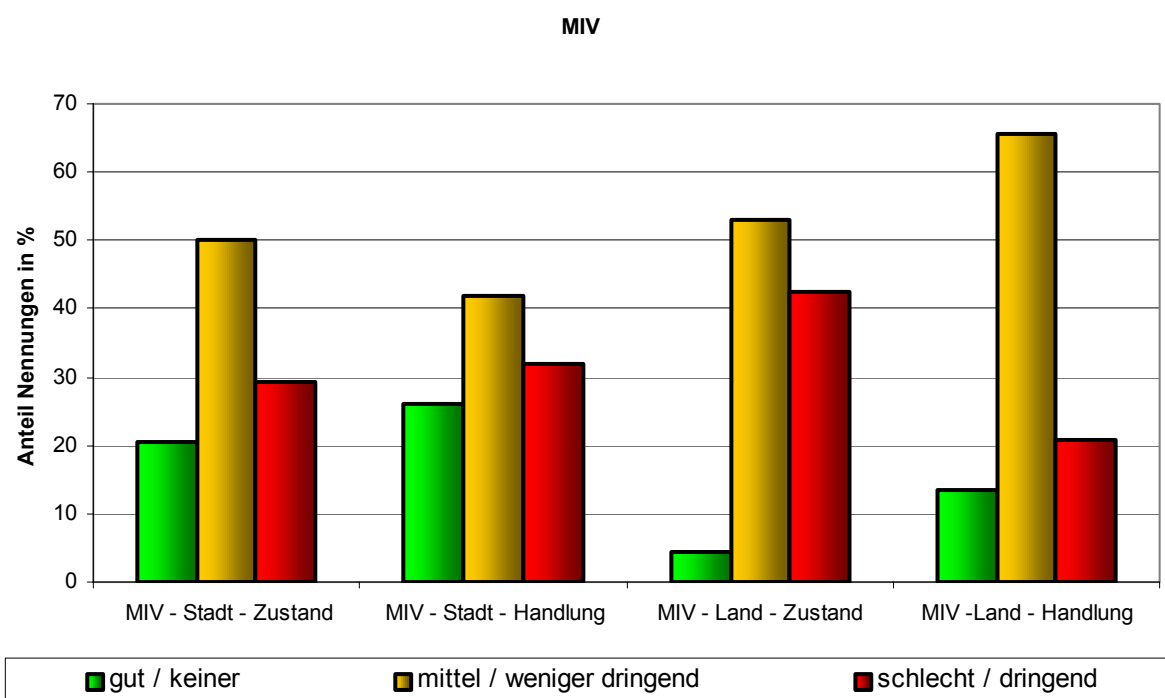
Beim *öffentlichen Verkehr* ist das Bild genau spiegelverkehrt zu den Sektoren Fußgänger- und Fahrradverkehr. Der Zustand wird in der Stadt etwas besser als auf dem Land eingeschätzt und die Befragten sehen einen überproportionalen Handlungsbedarf in diesem Sektor. Insgesamt ist gerade auf dem Land die Zustandseinschätzung eindeutig im Bereich „schlecht“ und gut drei viertel aller Befragten sehen hier einen „dringenden“ Handlungsbedarf.

Abbildung 44: Paratransit - Zustand und Handlungsbedarf



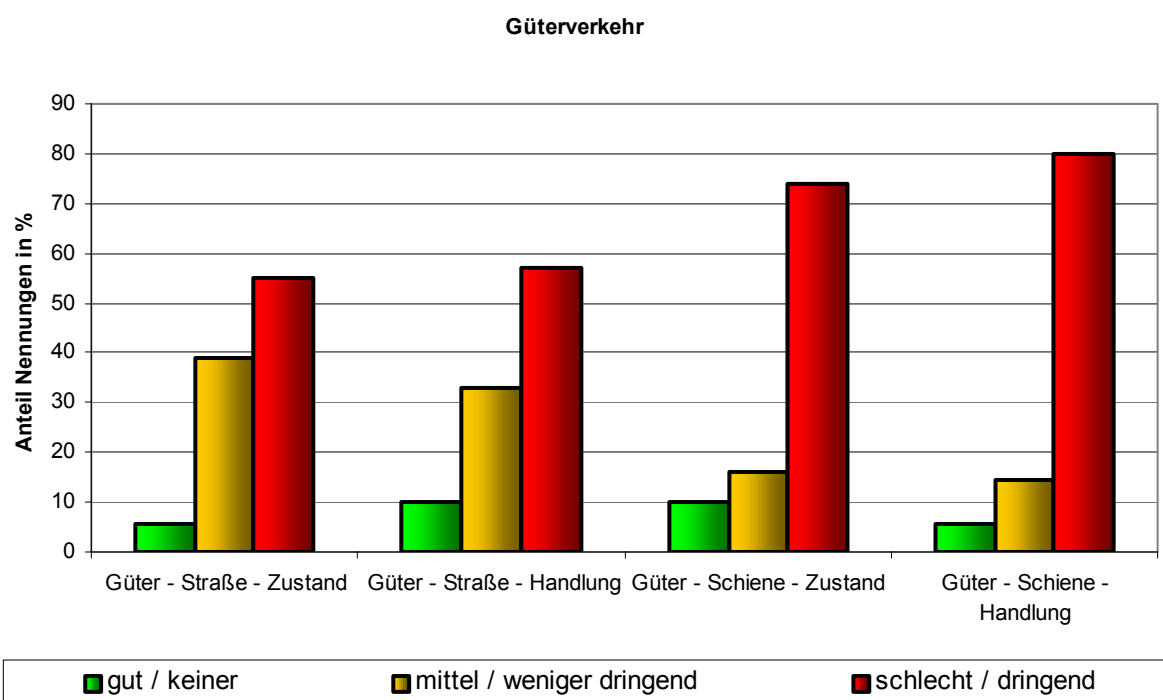
Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr wird der *Paratransit/Kollektivtaxiverkehr* als im Zustand relativ „besser“, d.h. im Durchschnitt mit „mittel“ eingeschätzt. Dies gilt zumindest für städtische Regionen. Der Zustand in ländlichen Regionen wird genau wie beim öffentlichen (Bus-) Verkehr, im Vergleich mit städtischen Gebieten schlechter bewertet jedoch auf einem höheren („besseren“) Niveau. Der eingeschätzte Handlungsbedarf entspricht der Zustandseinschätzung.

Abbildung 45: MIV - Zustand und Handlungsbedarf

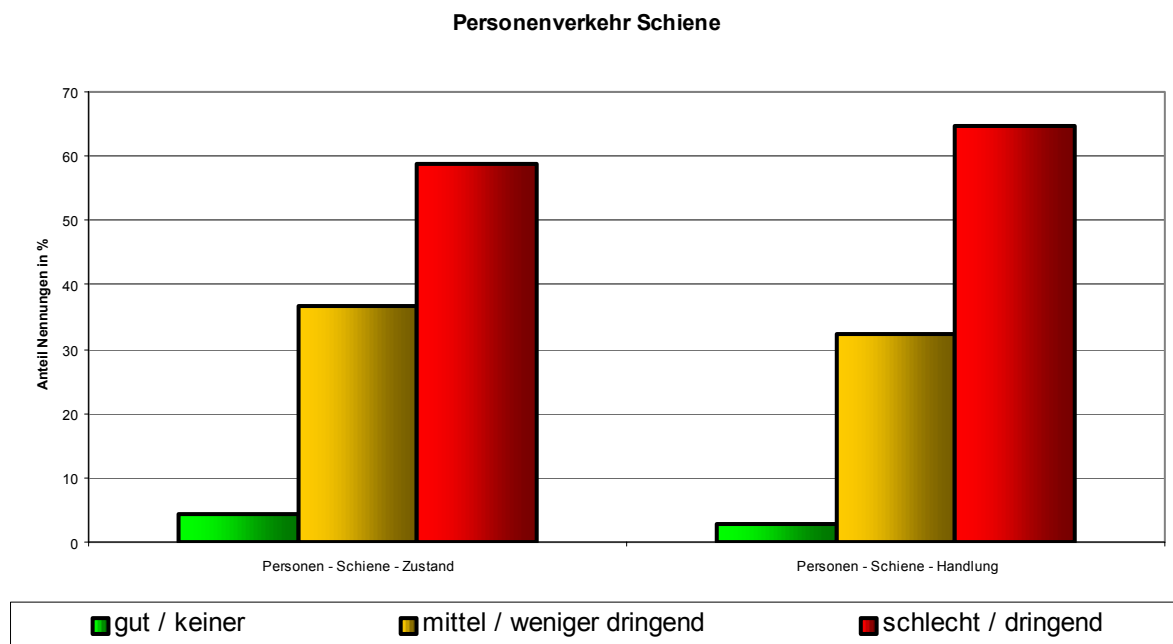


Der Zustand des *motorisierten Individualverkehrs* wird in der Stadt noch als "von mittlerer Qualität" eingeschätzt. Auf dem Land dagegen wird der Zustand dieses Verkehrssektors als deutlich schlechter eingestuft. Im Vergleich mit allen anderen Verkehrsträgern fällt auf, dass der MIV-Zustand als am besten beurteilt wird und konsequenterweise auch der geschätzte Handlungsbedarf am geringsten ausfällt. Erstaunlich ist, dass dieser Handlungsbedarf, vor allem im ländlichen Raum unterproportional ausfällt. D.h., dass die Befragten widersprechen in diesem Punkt der häufig anzutreffenden These, die "Entwicklungszusammenarbeit sehe im Sektor des motorisierten Individualverkehrs primären Handlungsbedarf".

Abbildung 46: Güterverkehr - Zustand und Handlungsbedarf



Im *Güterverkehr* wird der *Zustand* sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene als überwiegend „schlecht“ bewertet. Im Schienengüterverkehr bewerten nur etwa ein Viertel (26%) den Zustand als „gut“ oder „mittel“, die restlichen 74% urteilen mit „schlecht“. Dies ist das negativste Urteil von allen dargestellten Verkehrsbereichen. Hier wird auch von 80% der Befragten „dringender“ Handlungsbedarf gesehen. Während der Handlungsbedarf beim Straßengüterverkehr der Zustandsbeurteilung entspricht, ist beim Schienengüterverkehr ein leicht überproportionaler Handlungsbedarf auf der Schiene festzustellen.

Abbildung 47: Schienenpersonenverkehr - Zustand und Handlungsbedarf

Der Schienenpersonenverkehr wird im Zustand mit einem überwiegenden „schlecht“ bewertet. Für die Befragten resultiert hieraus ein noch etwas höherer Handlungsbedarf als aus der Zustandsbewertung zu vermuten wäre. Damit sind Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr zusammen mit dem ÖPNV die einzigen Verkehrssektoren, in denen die Befragten einen überproportionalen Handlungsbedarf sehen, der aufgrund des als überwiegend „schlecht“ beurteilten Zustands auch der absolut höchste ist. Es kann zusammenfassend die These aufgestellt werden, dass "die Mehrheit der Befragten sich im Verkehrssektor der Entwicklungszusammenarbeit für verstärkte Bemühungen in den Bereichen ÖPNV und Schienenverkehr (Personen und Güter) aussprechen".

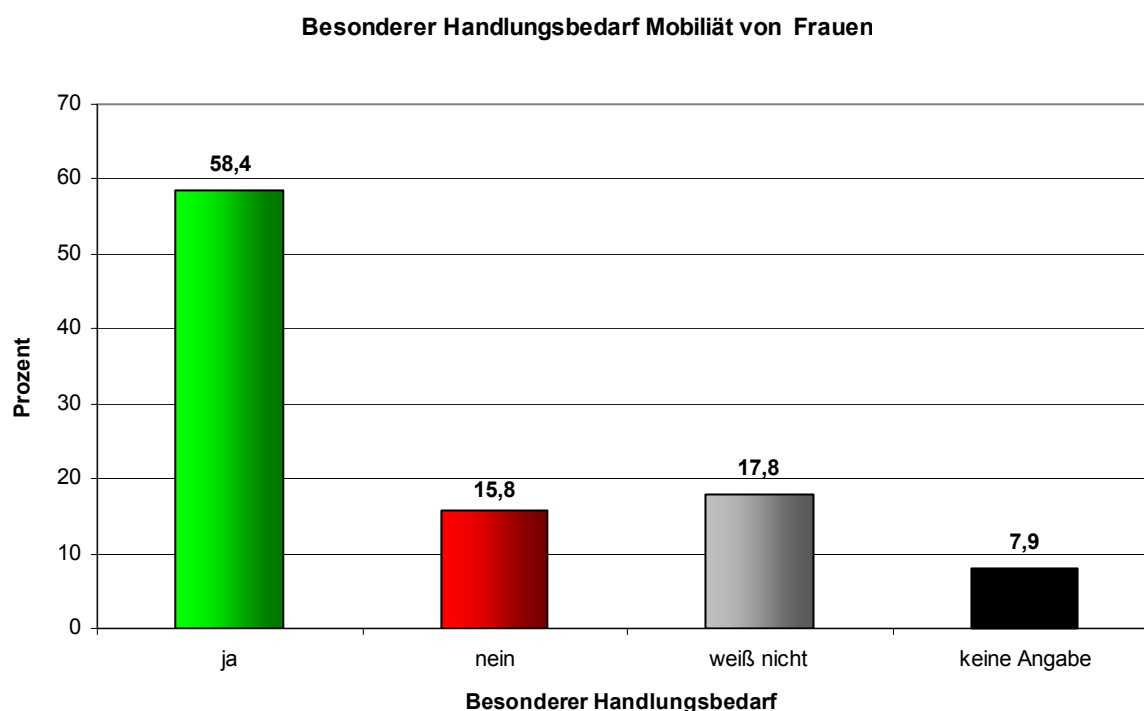
Korreliert man die Ergebnisse der Aussagen zu Zustand und Handlungsbedarf der einzelnen Verkehrssektoren mit den Ergebnissen aus den Expertengesprächen, so ergibt sich eine extrem hohe Übereinstimmung in allen Sektoren. Der Handlungsbedarf wird, vereinfacht ausgedrückt, in den Bereichen des öffentlichen Verkehrs sowie im nicht-motorisierten Verkehr am dringendsten eingeschätzt, während der Handlungsbedarf im motorisierten Individualverkehr als weniger dringend eingeschätzt wird. Ähnlich verhalten sich die Aussagen bezüglich des Zustandes.

8.1.4.4 Mobilität von Frauen in Afrika

Diesem Abschnitt vorangestellt wurde im Fragebogen das Statement, dass *"Frauen in Afrika für einen Großteil der kleinräumigen Transporte verantwortlich sind und täglich im Schnitt etwa vier Stunden zu Fuß gehen"*, was hochgerechnet über 1400 Stunden pro Jahr ergibt, wohingegen Männer nur etwa 530 Stunden jährlich laufen. Vor diesem Hintergrund wurde gefragt, ob die Befragten einen

besonderen Handlungsbedarf für die Mobilitätsförderung von Frauen sehen und ob sie der Meinung sind, dass diese Problematik in der Entwicklungszusammenarbeit ausreichend berücksichtigt wird.

Abbildung 48: Handlungsbedarf für die Mobilitätsförderung von Frauen



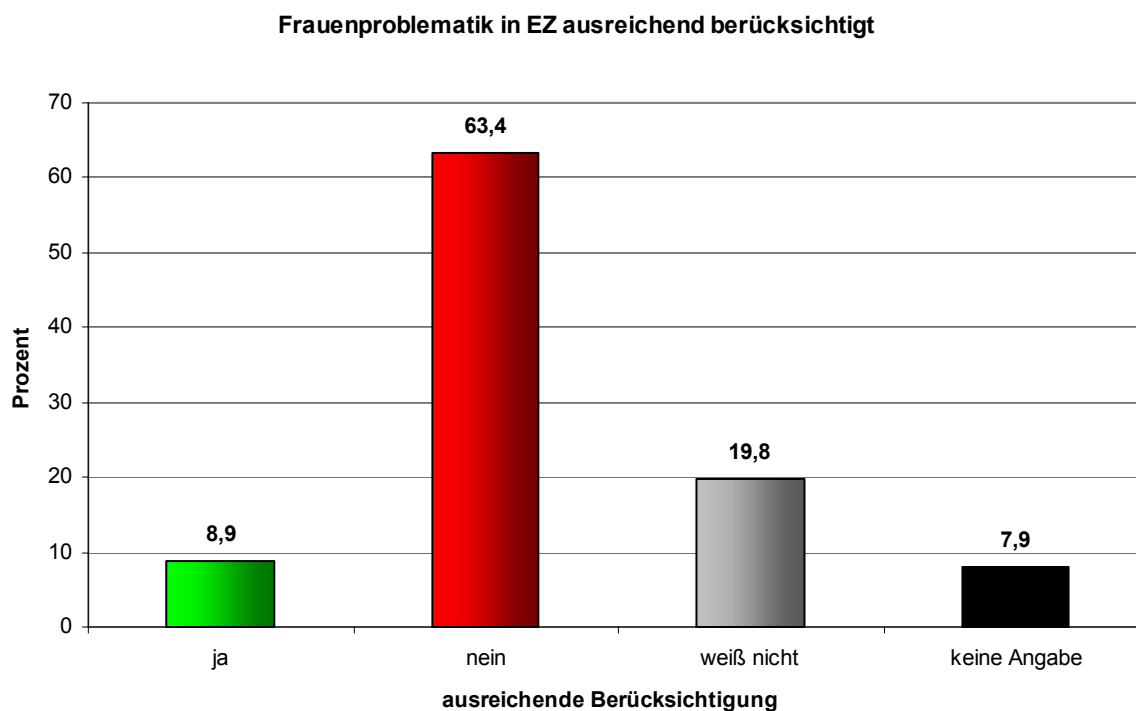
Mit einem Verhältnis von 4 zu 1 (58,4% zu 15,8%) sehen die Befragten einen besonderen Handlungsbedarf für die Mobilitätsförderung von Frauen in Afrika. Ein gutes Viertel (17,8%) der Befragten hatte zu diesem Thema keine Meinung und 7,9% machten keine Angabe.

Tabelle 33: Handlungsbedarf im Bereich Mobilität von Frauen

<i>(Absolute Zahlen)</i>		ja	nein	weiß nicht	keine Angabe	Gesamt
Geschlecht	<i>weiblich</i>	11	4	4	1	20
	<i>männlich</i>	46	12	14	7	79
	<i>keine Angabe</i>	2				2
Gesamt		59	16	18	8	101

Die Aufschlüsselung der Antworten nach Geschlecht zeigt, dass die oben gemachte Grundaussage, dass etwa drei Viertel der Befragten einen besonderen Handlungsbedarf bei der Mobilitätsförderung von Frauen sehen, geschlechtsneutral ist. Es gibt immerhin vier weibliche Befragte, die keinen besonderen Handlungsbedarf in diesem Punkt sehen.

Vor dem Hintergrund, dass aber die überwiegende Mehrheit der Befragten, ob männlich oder weiblich, einen besonderen Handlungsbedarf in der gezielten Mobilitätsförderung von Frauen sieht, wird auch gefragt, ob diese besondere Problematik ausreichend in der Entwicklungszusammenarbeit berücksichtigt wird.

Abbildung 49: Berücksichtigung der frauenspezifischen Mobilitätsförderung in der EZ

Die besonderen Bedürfnisse der Frauen im Mobilitätsbereich werden nach Meinung von 63,4% der Befragten eindeutig zu wenig berücksichtigt. Dagegen vertreten nur 8,9% die Auffassung, diese besondere Problematik werde ausreichend berücksichtigt.

Tabelle 34: Ausreichende Berücksichtigung der Mobilität von Frauen

<i>(Absolute Zahlen)</i>		ja	nein	weiß nicht	keine Angabe	Gesamt
Geschlecht	<i>weiblich</i>		15	4	1	20
	<i>männlich</i>	9	47	16	7	79
	<i>keine Angabe</i>		2			2
Gesamt		9	64	20	8	101

Aufgeschlüsselt nach Geschlecht ist zu erkennen, dass alle weiblichen Befragten angaben, die dargestellte Frauenproblematik werde nicht ausreichend berücksichtigt. Demgegenüber vertraten immerhin 15 männliche Befragte und ein(e) Befragte(r) ohne Angabe die Empfindung, dass die Entwicklungszusammenarbeit diesem besonderen Punkt ausreichend Rechnung trage.

Vergleicht man die Ergebnisse, fällt auf, dass alle weiblichen Befragten urteilen, die dargestellte Frauenproblematik werde in der Entwicklungszusammenarbeit nicht ausreichend berücksichtigt, doch der Grossteil der weiblichen Befragten (11 zu 4) meint, dass kein besonderer Handlungsbedarf für die Förderung der Mobilität von Frauen in der Entwicklungszusammenarbeit besteht. Dies zeigt, dass in diesem Punkt ein wenig stringentes Antwortmuster vorliegt.

8.1.4.5 Offene Frage zu Wechselwirkungen

"Welche Wechselwirkungen gibt es Ihrer Meinung nach zwischen der Verkehrspolitik westlicher Industrienationen und den Leitbildern in den Entwicklungsländern?"

Von den 101 zurückgesendeten Fragebögen enthielten 48 Antworten zu dieser offenen Frage. Es stellten sich dabei qualitativ keine signifikanten Unterschiede zwischen Industrieländern und Entwicklungsländern oder Organisationen heraus.

Die Beantwortung dieser Frage führt zu einem relativ ausgewogenen Ergebnis. Die Experten sind sich darüber einig, dass eine Wechselwirkung hauptsächlich in der Vorbildfunktion der Industrieländer besteht. Die Auswirkungen dieser Vorbildfunktion werden unterschiedlich interpretiert. Dabei lassen sich keine Unterschiede bezüglich der Organisationszugehörigkeit erkennen. Es überwiegen negativ behaftete Äußerungen bezüglich der Vorbildfunktion, z.B.: *"Die Entwicklungsländer dienen zur Entsorgung veralteter Technologien und Konzepte, die Leitbilder in Entwicklungsländern entsprechen den Industrieländern und dienen der Exportförderung der Industrieländer"; "Die Planer der GTZ bestimmen die Maßnahmen in den Entwicklungsländern"; "Nachahmungseffekt - Marktabsatzstrategie - Verkehrskollaps - Klimakollaps"; "Die westlichen Vorbilder des hochtechnisierten Individualverkehrs sind äußerst gefährlich als Leitbilder für Entwicklungsländer, insbesondere in Afrika"; "Die Übernahme westlichen Leitbilder verhindert regionale Wirtschaftsentwicklung. Die Industrieländer fördern die falsche Verkehrsinfrastruktur";*

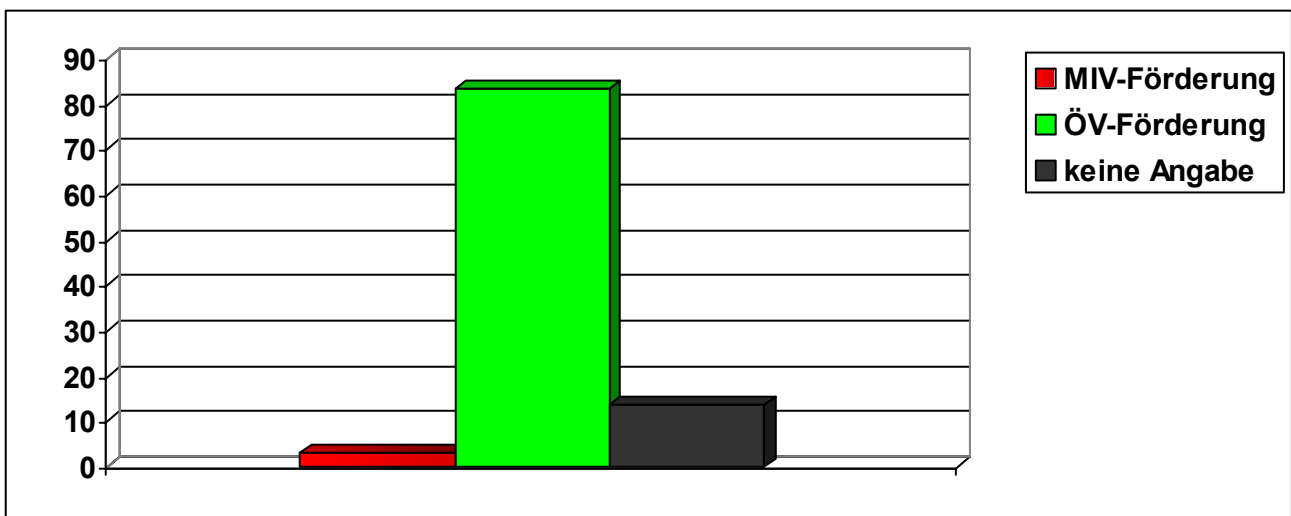
Andere Experten können den Leitbildern positive Aspekte abgewinnen, sofern die Rahmenbedingungen stimmen: *"Die Leitbilder der Industrieländer können als Vorbild dienen, müssen aber den tatsächlichen Bedingungen & Bedürfnissen angepasst werden. Eine direkte Übertragung ist nicht empfehlenswert, da i.d.R. auch nicht praktikabel"; "Verkehrspolitik in Entwicklungsländern muss die jeweils spezifischen Bedingungen berücksichtigen. Es muss aber auf alle Fälle verhindert werden, dass technisch veraltete Technik noch an Entwicklungsländer verkauft wird"; "Die Standards in den fehlentwickelten Industriegesellschaften des Nordens geben eine große Vorbildrolle. Daher sollten diese verallgemeinerungsfähigere Verkehrssysteme entwickeln"; "Vorbildfunktion eines funktionierenden Systems mit gewaltigem Wohlstandsvorsprung".*

Als einzige Wechselwirkung von der die Industrieländer profitieren könnten wurde der Paratransit erwähnt: *"Die einzige "Innovation" in afrikanischen Verkehrswesen scheint mir der halb-öffentliche Verkehr".*

8.1.4.6 Polarisierung: MIV versus ÖV

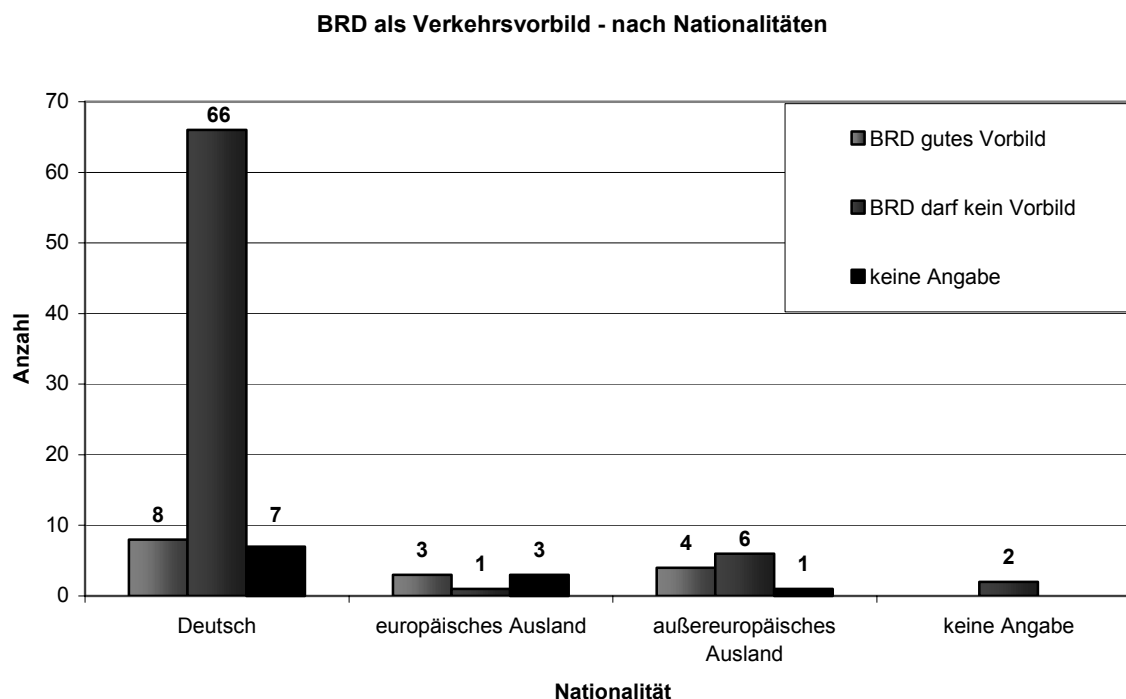
Die Befragten hatten hier zwei Thesen zur Auswahl: die eine hatte die *"Förderung des MIV als Lösung bestehender Verkehrsprobleme in Entwicklungsländern"* zum Inhalt, und die andere den *"öffentlichen Schienen- und Busverkehr"*. Die Befragten sollten für die These stimmen, mit der sie sich am ehesten identifizieren können. Sinn dieser Frage war eine beabsichtigte Polarisierung für die nachfolgenden offenen Fragen. Dabei stimmten insgesamt nur 3% für die "MIV-Förderung" zur Lösung der Verkehrsprobleme und 83,2% für den "ÖV". 13,9% machte keine Angabe. Dieses Ergebnis steht in Einklang mit den aus 8.1.4.3 gezogenen Schlüssen.

Abbildung 50: Polarisierung MIV versus ÖV - Angaben in Prozent



8.1.4.7 Polarisierung: Deutschland als Verkehrsvorbild für Entwicklungsländer

Ähnlich wie bei Frage 8.1.4.6 ging es hier um eine Polarisierung und gedankliche Leitlinie für die nachfolgenden offenen Fragen. Wiederum standen zwei gegensätzliche Statements zur Auswahl. Der These, *die BRD taugte als gutes Verkehrsvorbild für Entwicklungsländer*, schlossen sich 14,9% an, der Gegenthese, *die BRD dürfe nicht als Vorbild genommen werden*, stimmten demgegenüber 74,3% zu. 10,9% machten keine Angabe.

Abbildung 51: Eignung Deutschlands als Verkehrsvorbild - nach Nationalitäten

Differenziert man die oben genannten Werte nach Nationalitäten, so fällt auf, dass im europäischen Ausland bzw. außereuropäischen Ausland die starke Ablehnung der BRD als Verkehrsvorbild nicht geteilt wird (europäisches Ausland) bzw. weniger deutlich (außereuropäisches Ausland) zum Ausdruck kommt. Mit anderen Worten, die deutschen Befragten sehen die BRD als Verkehrsvorbild für die Entwicklungsländer wesentlich kritischer als das außereuropäische Ausland. Die Europäer halten die BRD sogar größtenteils für ein gutes Verkehrsmodell für die Entwicklungsländer. Einzuschränken ist diese Aussage jedoch durch den Fakt, dass insgesamt nur 4 Europäer eine Angabe zu diesem Punkt machten und 10 Personen aus dem außereuropäischen Ausland.

8.1.4.8 Offene Frage zum Mobilitätstrend in Entwicklungsländern

"Wie schätzen Sie den zukünftigen Trend der Mobilität in Entwicklungsländern ein?"

Insgesamt wurde diese offene Frage von 52 Personen beantwortet. Das Urteil der Experten ist sehr einheitlich. Es wird von einer sehr stark wachsenden Mobilität ausgegangen, die insbesondere von einer Steigerung des motorisierten Individualverkehrs hervorgerufen wird. Die Steigerung ist dabei stark abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Situation.

Die folgende Auswahl an Zitaten spiegelt dieses Ergebnis wider: *"Immer mehr Autos auf unzureichenden Straßen"; "Immer stärkere Fixierung auf motorisierte Verkehrsmittel bis zum Kollaps"; "Starkes Wachstum, abhängig von der Wirtschaft"; "Trend zum Individualverkehr unter Ausschluss großer Teile der Bevölkerung (...); "Zunahme Pkw und Lkw; Mobilitätsprobleme für marginale Bevölkerungsgruppen"; "Weitere Orientierung am westlichen Leitbild des motorisierten*

Individualverkehrs mit allen ökologischen und sozialen Folgen"; "Pkw und Lkw steigend, Schiene wird vernachlässigt"; "Der Individualverkehr wird von der führenden Gruppe wegen eigener Interessen favorisiert"; "Steigend. Es helfen nur bessere Schienen- und Busverkehrsbedingungen"; "Der Trend geht immer noch in Richtung höhere Motorisierung. Dies verursacht eine immer größer werdende Lücke zwischen arm und reich (...) Dadurch dass Motorisierung sehr teuer ist, werden wertvolle Ressourcen gebunden, die insgesamt die wirtschaftliche Kraft von Entwicklungsländern beeinträchtigen (...);

Einige wenige Aussagen lassen den zukünftigen Mobilitätstrend in Entwicklungsländern positiver erscheinen: *"Die afrikanische Bevölkerung verfügt über eine starke Überlebensökonomie und wird eigene Wege aus den Problemen finden"; "Nachholende Entwicklung. Nur in Ballungsgebieten wird es in vielen Fällen möglich sein, dass der Umweltverbund eine dominierende Rolle ausübt"; "Positiv, wenn noch mehr geholfen wird"; "Die Mobilität in Entwicklungsländern wird weiterhin beeinträchtigt sein durch zunehmende Bevölkerung gegenüber unzureichender Investitionen in Verkehrsinfrastruktur. Es kommt zu einer verstärkten Hinwendung zu den kostengünstigen öffentlichen Verkehrsmitteln und zu umweltfreundlichen Technologien im Verkehrsbereich";*

8.1.4.9 Offene Fragen zu Änderungswünschen in der Verkehrsplanung

(1) ... in Entwicklungsländern

"Was würden Sie an der Verkehrsplanung in Entwicklungsländern ändern, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?"

Insgesamt 47 von 101 zurückgesendeten Fragebögen enthielten Antworten auf obige Frage. Die individuellen Lösungsstrategien gehen zum Teil stark auseinander. Gefordert wird hauptsächlich eine nachhaltigere Verkehrspolitik. Die meisten Befragten sehen diese durch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs gewährleistet, z.T. gepaart mit einer Förderung des Fußgänger-, Fahrrad- und Wasserverkehrs. Anbei einige der getätigten Aussagen: *"Vorrangigen Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel"; "Versuch der Systematisierung, Ordnung und Planung des öffentlichen Verkehrssektors"; "Klare Bevorzugung und Förderung des ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehrs. Fixierung auf bezahlbaren Transport, d.h. nicht-motorisierten Transport"; "Schienen- und Wasserverkehr optimieren"; "Massive Stärkung des ÖPNV und ÖPFV mit Bevorzugung der Schienenwege"; "Aufbau eines leistungsfähigen ÖPNV und Unterstützung der Fahrradfahrer"; "Bürgerbeteiligung; Einbeziehung von Fußgängern und Radfahrern in alle Verkehrskonzepte; Berücksichtigung der Belange der Frauen; nicht-motorisierten Verkehr unterstützen"; "In den Städten Ausbau des ÖPNV, auf dem Land integriertes System von Bahn, Überlandbussen und Zubringern";*

Einige wenige erörtern fiskalische Maßnahmen: *"Höhere Besteuerung von Pkw und Lkw, auch über die Benzinsteuern; Streichung sämtlicher Zölle und Steuern auf Fahrräder; Umlage der Benzinsteuern zur Subventionierung von Bahn- und Buslinien, die in staatlicher Hand verbleiben müssen"; "Steuern- und Importzölle für Pkw erhöhen"; "Dezentrale Straßenzölle einführen"*

Integrierte Maßnahmen, oftmals unter Berücksichtigung regionaler Aspekte, favorisieren ebenfalls viele Befragte: *"Verstärkte Förderung regionaler Netzwerke"; "Sicherstellung des Transports vom Produzenten zum Verbraucher; Süd-Süd-Transfer"; "Die politische Machtstruktur ändern und adäquate sowie umweltverträgliche Systeme einführen"; "Verkehrsinfrastruktur in besserem Zustand halten und erst wenn dies gelingt, ausbauen; ländliche Regionen integrieren"; "Stärkere Betonung von Schiene, Wasser (soweit gegeben) und ÖPNV. Dennoch auch weiter Förderung des Straßenverkehrs notwendig. Betonung von Unterhaltsmaßnahmen gegenüber Neubau. Suche nach energie günstigen Lösungen"; "Nicht schwerpunktmäßig auf den Individualverkehr setzen; Bestehende Möglichkeiten nutzen und effektiver gestalten"; "Integrierte und koordinierte Konzepte"; "Massenmotorisierung; ökologisch verträglicher ausrichten"; "Leitbild Nachhaltige Mobilität";*

Nur eine kleine Minderheit würde den Straßenbau intensivieren, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätte. Einige wenige Personen sehen eine hohe Priorität in der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Aus vielen Antworten ist erkennbar, dass die Experten klare Defizite in der Verkehrsplanung an sich sehen. Folgende Antwort soll dies stellvertretend belegen: *"Nach Plänen fragen; Planung viel mehr auf öffentlichen Transport abstellen"*.

Nur eine Person würde primär Maßnahmen in der Korruptionsbekämpfung einführen: *"Nicht mehr mit korrupten Regierungsleuten verhandeln, sondern mit afrikanischen Experten, damit das Geld an die richtige Stelle kommt; Unabhängige Bewachung der Projekte"*.

(2) ... in Industrienationen

"Was würden Sie an der Verkehrsplanung in Industrienationen ändern, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?"

Diese offene Frage wurde von 58 Personen beantwortet. Zur Fragestellung wurde z.T. intensiv Stellung genommen. Mehrfachnennung waren möglich. Es kristallisiert sich klar heraus, dass die Mehrheit der Befragten eine Förderung bzw. Stärkung des öffentlichen Verkehrs favorisiert. Von diesen Personen fordern einige zugleich deutliche Restriktionen zulasten des motorisierten Individualverkehrs in Form fiskalischer oder planerischer Maßnahmen. Klar gefordert wird in diesem Zusammenhang eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schienen- und Wasserwege. *"Alles, was nicht unbedingt auf der Straße rollen muss, auf die Schienen verlagern, das Eisenbahnnetz entsprechend ausbauen und Maut auf den Straßen einführen"; "Mehr Schienenverkehr zu flexibleren Bedingungen"; "Nulltarif im ÖV einführen"; "Abwendung vom*

motorisierten Individualverkehrswahn. Förderung und Ausbau des ÖPNV (...); "Stärkung der Schienen- und Wasserwege"; "Stopp von Straßenneubauten, massive Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, Ausbau des Schienen- und Radwegenetzes, MIV und Flugverkehr verteuern"; "Grundsätzlich eine stärkere Verlagerung des Gütertransportes auf die Schienen- und Wasserwege"; "Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsarten einräumen; (...); Restriktionen für motorisierte Verkehrsarten einführen (...); Ausdünnung des ÖPNV verhindern (...); Standards ändern (...); "Schienenverkehr fördern, IV höher besteuern"

Einige weitere Befragte fordern dies ausschließlich: *"Kfz-Verkehr nicht mehr subventionieren"; "Stärkere Bepreisung des MIV"; "Reduzierung des IV"; "IV eindämmen"*

Die Zweithöchste Anzahl an Nennung bezieht sich auf eine Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs. Z.B.: *"Verkehrsvermeidung und die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs"*.

Lediglich eine kleine Minderheit ist mit der derzeitigen Situation zufrieden bzw. würde den motorisierten Individualverkehr weiter fördern: *"Deutliche Verbesserung des IV"; "Mehr Parkplätze in den Städten"; "Nichts!"*.

Darüber hinaus kommt es zu zahlreichen Einzelvorschlägen, wie z.B.: *"günstigere Konditionen für Car-Sharing"; "Bewusstseinsänderung"*. Immer wieder wird die *"Stadt der kurzen Wege"* als adäquater Lösungsansatz erwähnt.

Einige Experten befürworten integrative Ansätze: *"Verstärkte Berücksichtigung von Alternativszenarien und öffentliche Diskussion der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik"; "Neue Konzepte mit der Tendenz neue Verkehrssysteme einzuführen"; "Verkehrsplanung muss alle Verkehrsträger integrieren und die jeweils umweltfreundlichste Lösung gewährleisten"*.

(3) ... insgesamt

Betrachtet man die Antworten zu diesen offenen Fragen, so erkennt man ein erstaunlich ausgeprägtes Problembewusstsein bei den Probanden. Es gibt im Sample wenig "Betonköpfe" mit antiquitierten Meinungsbildern. Daraus kann man die Frage ableiten, warum die bisherige Entwicklung trotzdem stattfand. Nun kann man mutmaßen, dass entweder:

- die tatsächlichen Entscheidungsträger nicht erfasst wurden oder;
- die hier geäußerten Meinungen der "abhängigen" Entscheidungsträger persönlicher Art sind und nicht mit der politischen Richtlinie der zugehörigen Organisation übereinstimmt oder;
- aktuell ein Generationenwechsel stattfindet bzw. bevorsteht.

8.2 Auswertung der Fragebögen aus Kenia und Tansania

Parallel zur schriftlichen Befragung von Verkehrsexperten wurden zwei kleinere Befragungen in Kenia und Tansania an Schulen und Hochschulen durchgeführt, um die Ergebnisse der Hauptbefragung flankierend bewerten zu können. Zudem sollte ein Einblick in das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung „vor Ort“ gewonnen werden. Dabei stehen die Ergebnisse der Befragung in Tansania stellvertretend für den ländlichen Raum Ostafrikas und die der Befragung in Kenia stellvertretend für den urbanen Raum. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Befragten um, in Relation zur ostafrikanischen Durchschnittsbevölkerung, „privilegierte“ Personen handelt. Dies trifft für die Einkommenssituation der Befragten und vor allem für den Bildungsstand zu.

Die Standorte der Begleitbefragungen befanden sich im Ballungsgebiet Nairobi (Kenia) und im ländlichen Raum Nordtansanias, 20km nordöstlich von Moshi.

Karte 11: Standorte der Begleitbefragungen in Kenia und Tansania



(Quelle: eigene Darstellung nach ADAC 1989, S. 173)

8.2.1 Auswertung der Fragebögen aus Kenia

Die schriftliche Befragung wurde unter Dozenten und Studierenden der Kenyatta University in Nairobi durchgeführt. Es wurden von 120 Fragebögen insgesamt 66 beantwortet. Dies entspricht einem Rücklauf von 55%.

8.2.1.1 Demographische Daten

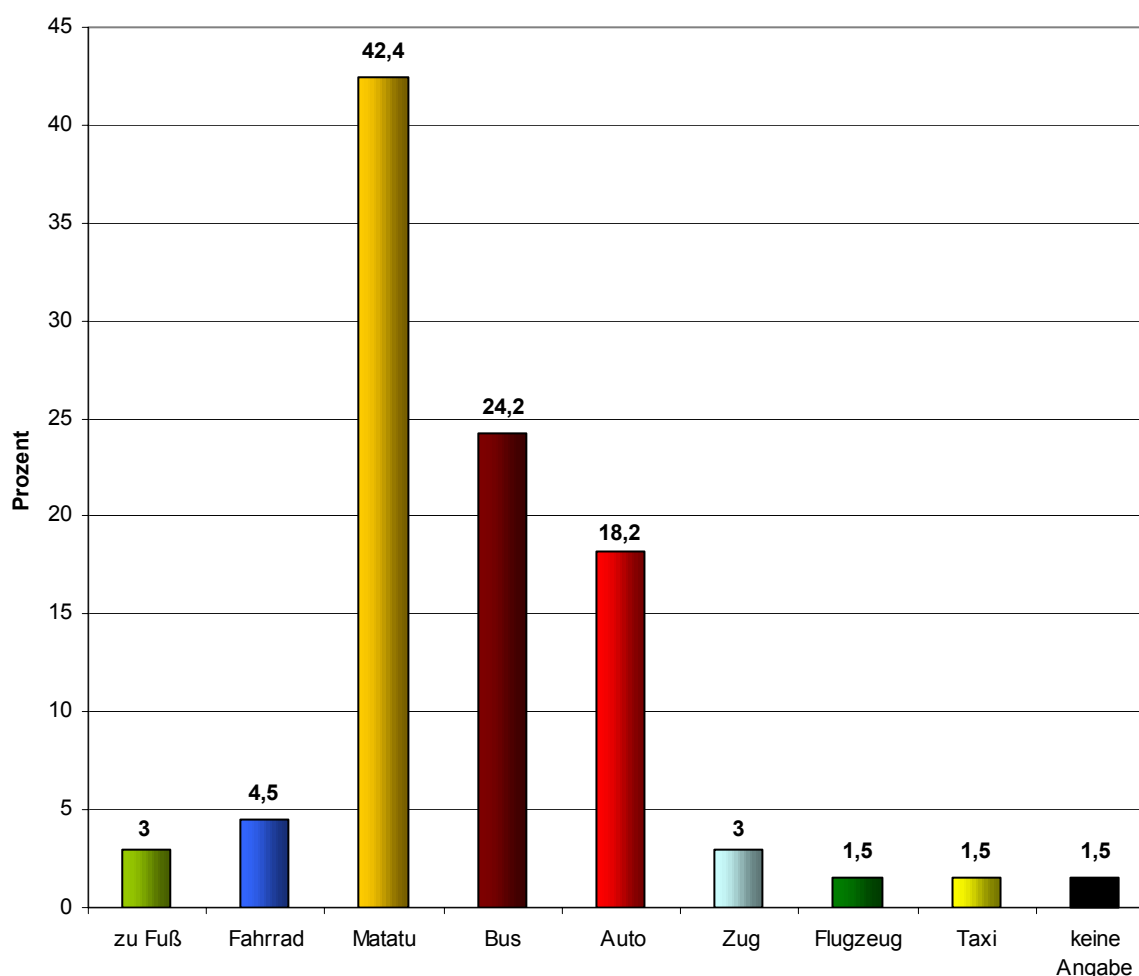
Die 66 beantworteten Fragebögen verteilen sich wie folgt: 10 Dozenten, 4 sonstige Angestellte und 39 Studenten der Kenyatta University sowie 13 ohne Angabe. Von den Befragten waren 37 Männer und 22 Frauen (7 o. A.). Die Altersspanne der Befragten reichte von 21 bis 42 Jahre.

8.2.1.2 Benutzte Transportmittel und Nutzungshäufigkeit

Der Fußgängerverkehr ist mit Abstand die häufigste Fortbewegungsart. Die überwiegende Mehrheit der Befragten (83,3%) gab an, täglich Strecken zu Fuß zurückzulegen. Neben dem „zu Fuß gehen“ ist das Matatu im täglichen Gebrauch (13 Nennungen: 19,7%), aber vor allem in der wöchentlichen Nutzung (37 Nennungen: 56,1%) von großer Bedeutung. Auch der Bus wird oft frequentiert: 13 Befragte (19,7%) gaben an, ihn wöchentlich zu nutzen und 29 (43,9%) monatlich. Das Auto wird nur von 6 Befragten (9,1%) wöchentlich und von 14 (21,2%) monatlich als Fortbewegungsmittel genutzt.

Alle weiteren Transportmittel sind von geringer Bedeutung. Mit dem Fahrrad fahren nur 4 der Befragten (6,1%) täglich, 5 wöchentlich (7,6%) und 9 monatlich (13,6%). 28 der Befragten (42,5%) gaben an, selten oder nie das Fahrrad zu benutzen. In Bezug auf Taxi und Zug fällt auf, dass diese Verkehrsmittel ebenfalls selten oder nie genutzt werden. Die geringste Bedeutung kommt dem Flugzeug zu, dass von 50 Befragten (75,8%) noch nie genutzt wurde.

Abbildung 52: Bevorzugte Transportmittel in Kenia



Wie man aus der Grafik erkennen kann, ist für die Befragten der Kenyatta University in Nairobi das Matatu (28 Nennungen: 42,4%) das bei weitem beliebteste Verkehrsmittel, gefolgt von Bus (16

Nennungen: 24,2%) und Auto (12 Nennungen: 18,2%). Hier verbirgt sich ein gewisser Widerspruch zu den Ergebnissen aus 8.2.1.2, da dort der Fußgängerverkehr als meistgenutzte Mobilitätsform angegeben wurde. Gerne "zu Fuß" gehen aber nur 3%. Dies ist als Aussage bezüglich der Bequemlichkeit einer Fortbewegungsart zu deuten. Der Fußgängerverkehr ist zwar die meistgenutzte Mobilitätsform, aber viel lieber würde man das Matatu benutzen, wenn man es sich finanziell leisten könnte. Das gleiche gilt für die Auswertung der Fragebögen aus Tansania.

8.2.1.3 Transportausgaben

Die monatlichen Verkehrsausgaben der Befragten variieren stark und betragen zwischen 100 KSh. (*€1,43*) und 4.000 KSh. (*€57,14*). Fast zwei Drittel der Befragten (59,2%) geben im Monat jedoch weniger als 1.000 KSh. (*€14,30*) für ihre Mobilität aus. Eine Heimreise verschlingt bei den meisten Befragten einen Großteil ihres Mobilitätsbudgets. So gaben fast drei Viertel (71,2%) der Befragten an, eine einfache Heimfahrt koste mehr als 400 KSh. (*€5,71*), bei einem Viertel (24,2%) sind es sogar mehr als 800 KSh. (*€11,43*).

Die monatlichen Einkommen der Befragten liegen zwischen 1.200 KSh. (*€17,14*) und 20.000 KSh. (*€285,71*) Diese starke Schwankung ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass sich die Befragten aus Studenten und Angestellten der Universität zusammensetzen. Allerdings machten zu dieser Frage 59,1% keine Angabe. Deshalb sind detailliertere Aussagen, die sich auf die Individualeinkommen stützen, empirisch nicht zulässig.

8.2.1.4 Verbesserungsvorschläge für das bestehende Verkehrssystem in Kenia

Die 66 Befragten machten folgende Vorschläge hinsichtlich einer Verbesserung des Verkehrssystems in Kenia:

- Unterhalt und Ausbau des Straßennetzes (50 Nennungen);
- verschärfte Sicherheitsvorschriften und Kontrollen sowie Fahrverbote für verkehrsuntaugliche Fahrzeuge, insbesondere Matatus (30 Nennungen);
- Steigerung der Effizienz von Bus und Bahn (6 bzw. 7 Nennungen);
- Unzufriedenheit mit der bestehenden Verkehrssituation und -politik, u.a. in Bezug auf den ÖPNV;
- Förderung des Fahrrades, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit (5 Nennungen);
- Ausbau der Straßen im ländlichen Raum (4 Nennungen).

Interessant sind in diesem Zusammenhang die geschlechterspezifische Unterschiede. Während Frauen sich mehr Gedanken über die Verkehrssicherheit und den öffentlichen Verkehr machen, stehen für die Männer infrastrukturelle Fragen und die Förderung des Fahrradverkehrs im

Vordergrund. Hinsichtlich der Herkunft der Probanden (Stadt oder Land) ergaben sich keine signifikanten Unterschiede.

8.2.2 Auswertung der Fragebögen aus Tansania

Die schriftliche Befragung wurde unter den Schülern sowie dem Lehrkörper zweier Schulen ("Weru Secondary High School" und "Umbwe Secondary High School") im ländlichen Raum in der Nähe ca. 20 km westlich bzw. nordwestlich von Moshi in Tansania durchgeführt. Von 70 Fragebögen wurden insgesamt 35 beantwortet. Der Rücklauf betrug demnach 50%.

8.2.2.1 Demographische Daten der Befragten

Von den 35 Befragten gaben 26 an, Schüler im Alter zwischen 19 und 24 Jahren zu sein. 4 Befragte waren als Lehrer tätig und die restlichen Fragebögen waren ohne Angabe. Der überwiegende Teil der Befragten war männlich (23 Personen: 65,7%).

8.2.2.2 Benutzte Transportmittel und Nutzungshäufigkeit

„Zu Fuß gehen“ ist die zentrale Fortbewegungsart. 29 der Befragten (82,9%) gaben an, dass sie täglich längere Strecken zu Fuß zurücklegen. Außerdem gaben 6 Befragte an, täglich das Matatu zu nutzen. Alle weiteren Transportmittel, d.h. Fahrrad, Trampen, Matatu, Bus, Auto, Bahn, Flugzeug und Taxi, wurden im Bezug auf die tägliche Nutzung nur 1 bis 3 Mal genannt. Die Ergebnisse bestätigen die hohe Bedeutung des nicht-motorisierten Verkehrs.

Bei den mindestens einmal pro Woche benutzten Transportmittel (mehrere Angaben waren möglich) überwiegen das Auto und das Matatu mit jeweils 13 Nennungen (37,1%). Zusätzlich gaben 7 Befragte an, wöchentlich den Bus zu nutzen. Anhand dieser Ergebnisse wird deutlich, dass die eigenen Füße, das Matatu und das Auto für die Menschen im Alltagsleben von zentraler Bedeutung sind.

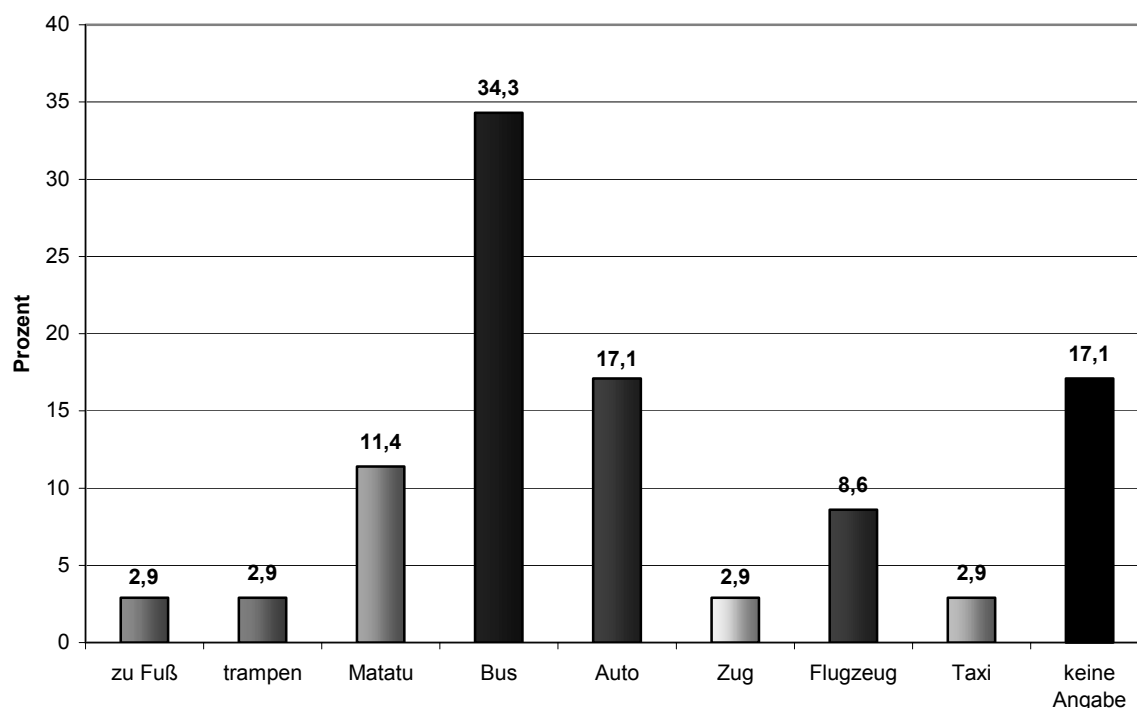
Unter den monatlich genutzten Transportmitteln steht der Bus mit 16 Nennungen (45,7%) an erster Stelle. Bei der Nutzung des Fahrrades gab fast die Hälfte der Befragten (16 Personen: 45,7%) an, es niemals bzw. selten zu benutzen. Nur für 2 Befragte (5,7%) ist das Fahrrad im täglichen Gebrauch, für 4 (11,4%) im wöchentlichen und für 3 (8,6%) im monatlichen Gebrauch von Bedeutung. Die Fortbewegungsmittel Taxi, Zug und Trampen spielen nach Angabe der Befragten eine untergeordnete Rolle. Das Flugzeug steht an letzter Stelle der benutzten Verkehrsmittel.

8.2.2.3 Transportausgaben

Die monatlichen Ausgaben der Befragten für Transportmittel liegen weit auseinander und betragen zwischen 600 TSh. (€0,86) und 35.000 TSh. (€50). Die Heimfahrtkosten variieren zwischen 50 TSh. (€0,07) und 600.000 TSh. (€857,14) ebenfalls sehr stark. Bei 37,1% der Befragten betragen die

monatlichen Verkehrsausgaben jedoch weniger als 4.000 TSh. (€5,71) und bei weiteren 28,6% zwischen 4.000 TSh. (€5,71) und 8.000 TSh. (€11,43).

Abbildung 53: Bevorzugtes Transportmittel in Tansania



Wie aus der Grafik ersichtlich wird, liegt der Bus mit deutlichem Abstand an erster Stelle der bevorzugten Transportmittel (34,3%) der befragten Schüler und Lehrer in Moshi. Dabei handelt es sich ausschließlich um Busse des öffentlichen Verkehrs. An zweiter Stelle steht das Auto mit 17,1% der Nennungen, gefolgt vom Matatu mit 11,4%. Erstaunlich ist hier, dass das Fahrrad nicht genannt wurde. Es spielt, wie in 8.2.2.2 bereits festgestellt wurde, eine außerordentlich geringe Rolle.

8.2.2.4 Verbesserungsvorschläge für das bestehende Verkehrssystem in Tansania

In Bezug auf die Vorschläge der 35 Befragten dominierten folgende Wünsche:

- Unterhaltung und Ausbau des Straßennetzes (32 Nennungen);
- Verbesserung der Fahrerausbildung und verschärfte Strafen für Verkehrsvergehen (16 Nennungen);
- Ausbau und Unterhaltung des Schienenverkehrs (11 Nennungen).

Im Vergleich zu Kenia wurden hier erstaunlich wenige Verbesserungsvorschläge genannt. Über 85% der Vorschläge kamen von Männern, die hier 65% der Probanden stellten. Daher ist eine geschlechterspezifische Auswertung nicht sinnvoll. Aufgrund der geringen Anzahl unterschiedlicher Antworten ist eine Unterteilung in Stadt und Land ebenfalls nicht aussagekräftig, da sich eine Gleichverteilung ergibt.

8.3 Auswertung der Expertengespräche

Bei den Expertengesprächen handelt es sich um eine qualitative Befragung von ausgewählten Fachleuten in Form persönlicher Gespräche. Die Gespräche wurden anhand eines Leitfadens durchgeführt. Die Auswahl der Gesprächspartner erfolgte in Deutschland aus der gleichen Grundgesamtheit wie die schriftliche Befragung. Die in Frage kommenden Personen, wurden als "Ausgewiesene Verkehrsexperten" gekennzeichnet und mittels eines separaten Anschreibens kontaktiert. Die Gespräche in Ostafrika fanden nur zum Teil mit Personen aus der Grundgesamtheit statt. Hier war es erforderlich, die Gespräche von einheimischen Experten arrangieren zu lassen, da man ansonsten als ausländischer Wissenschaftler mit weißer Hautfarbe kaum Termine mit höheren Beamten bekommen hätte. In Ostafrika wurden einige Gespräche nicht anhand des Leitfadens geführt, da nur wenige Fragen erlaubt bzw. möglich waren. Die betreffenden Gesprächspartner sind im Anhang explizit aufgeführt.

Die getroffenen Aussagen werden weder namentlich noch organisationszugehörend kenntlich gemacht, da mit wenigen Ausnahmen ein Zitieren nicht gewünscht wurde und die Stichprobe aufgrund ihrer Variation kaum sinnvolle Schlussfolgerungen zulässt. Die Gesprächspartner stellen einen breiten Querschnitt durch die in der Methodik gebildeten Cluster dar. Allerdings sind nicht alle Organisation vertreten bzw. gleich stark vertreten. Insbesondere das Cluster aus "Forschung und Lehre" ist im Vergleich zur schriftlichen Befragung überrepräsentiert.

Tabelle 35: Aufteilung der interviewten Personen nach Organisation und Herkunft

Art der Organisation	absolute Anzahl an Personen			Anteil in %
	in Deutschland	in Europa	in Ostafrika	
Nichtregierungsorganisation	3	-	4	23,3%
kirchliche Einrichtung	-	-	-	-
staatliche Stelle	1	-	2	10%
int. Regierungsorganisation	-	-	1	3,3%
dt. Regierungsorganisation	1	-	-	3,3%
ostafrik. Regierungsorg.	-	-	2	6,6%
Forschung und Lehre	4	-	6	33,3%
Medien	-	-	-	-
Wirtschaft	-	-	2	6,6%
Parteien und Stiftungen	1	-	-	3,3%
Finanzorganisation	2	1	-	9,9%
Summe	12	1	17	100%

(Quelle: eigene Darstellung)

Die Expertengespräche sind zu 43,3% in Deutschland/Europa und zu 56,6% in Ostafrika durchgeführt worden. Die daraus gewonnenen qualitativen Erkenntnisse ergänzen die Ergebnisse der quantitativen Befragungen. Ziel war es, in persönlichen Gesprächen, die aus den Fragebögen gewonnenen Erkenntnisse zu überprüfen und zu ergänzen. Die Expertengespräche wurden meist zu zweit (Interviewer und Protokollant) durchgeführt, auf Tonband aufgezeichnet und später schriftlich

in deutscher Sprache zusammengefasst. Die Bandbreite an Gesprächspartner und Organisationen führt zu einer aufschlussreichen Auswertung. Die folgende Zusammenfassung bezieht sich daher in erster Linie auf die im gemeinsamen Leitfaden festgelegten Themenschwerpunkte:

- ☞ **Entwicklungspolitik (allgemein),**
- ☞ **Verkehrspolitik (Schwerpunkt) und**
- ☞ **Zukunftsperspektiven.**

Befragt wurden 30 Personen von folgenden Organisationen:

In Europa:

- Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung/ Bonn;
- Deutsche Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ)/ Eschborn;
- Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)/ Frankfurt;
- Europäische Investitionsbank (EIB)/ Luxemburg;
- Carl-Duisberg-Gesellschaft e.V.(CDG)/ Bonn;
- Wuppertal-Institut für Klima, Energie und Umwelt/ Wuppertal;
- Öko-Institut e.V./ Freiburg;
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND);
- Germanwatch e.V.;
- Universität Bayreuth, Fachbereich Geographie;
- Universität Trier, Fachbereich Ethnologie;
- Universität Trier, Fachbereich Geographie;

In Ostafrika:

- United Nations Centre for Human Settlements (Habitat), Nairobi/ Kenia;
- Ministry of Works, Housing and Communications, Kampala/ Uganda;
- City Council of Kampala, Kampala/ Uganda;
- Kenya Railways Corporation, Nairobi/ Kenia;
- Kenya Wildlife Service, Nairobi/ Kenia;
- Institute of Policy Analysis & Research, Nairobi/ Kenia;
- Intermediate Technology Development Group East Africa (ITDG-EA), Nairobi/ Kenia;
- Matatu Welfare Association, Nairobi/ Kenia;
- Kayole Jua Kali Association, Nairobi/ Kenia;
- Mazingira Institute, Nairobi/ Kenia;
- First African Bicycle Information Office, Jinja/ Uganda;
- Kenyatta University, Nairobi/ Kenia;
- University of Nairobi, Nairobi/ Kenia;

Die jeweiligen Gesprächspartner sind aus dem Anhang ersichtlich.

Die Ergebnisse der Auswertung sind entsprechend den einzelnen Fragekomplexen ausgewertet worden. Einige Fragen konnten nicht von allen Experten beantwortet werden. Dies betrifft insbesondere die ostafrikanische Experten bei Fragen über die Entwicklungszusammenarbeit. Die Ergebnisse sind zum Teil bereits als Beispiele und Anmerkungen in die Status-Quo-Analyse eingeflossen. In der nun folgenden Auswertung werden die Ergebnisse präsentiert und zusammengefasst. Es erfolgt nur dann eine Unterscheidung der Ergebnisse nach Region (Europa vs. Ostafrika), wenn dies die Ergebnisse rechtfertigen bzw. erfordern.

8.3.1 Fragenkomplex "Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland"

In diesem Bereich waren die Schwerpunkte, Probleme und der mögliche bzw. nötige Handlungsbedarf relevant, den die Gesprächspartner in der gegenwärtigen Entwicklungszusammenarbeit sehen. Weiter wurde nach Wechselwirkungen, Leitbildern, Vorbildern, Abhängigkeiten und der Macht der Entwicklungszusammenarbeit gefragt.

Für alle Befragten bestand kein Zweifel darin, dass sich die Prioritäten in der Entwicklungszusammenarbeit in den letzten Jahren verschoben haben. Die für die 60er und 70er Jahre typischen Projekte waren mit hohen Infrastrukturerfordernissen und damit einhergehend auch mit massiven Konsequenzen für den Verkehr im bezug auf Straßenbau und Schiene verbunden. Gegenwärtig wird die Entwicklungszusammenarbeit von einer zweiten Entwicklungslinie geprägt: *Alle* Befragten legten großen Wert auf Partizipation, Nachhaltigkeit, endogenes Potential und angepasste Infrastruktur. Die Bevölkerung muss in die Lage versetzt werden sich selbst zu helfen. Je nach Gesprächspartner, aber weitgehend unabhängig von der Organisation, wurde auch die Bedeutung von Bildung und Ausbildung deutlich hervorgehoben.

Die Bedeutung der Verkehrsförderung etc. wurde von den Befragten sehr differenziert beantwortet. Als wichtig gilt insbesondere der Auf- und Ausbau von stabilen und bezahlbaren lokalen sowie regionalen Verkehrsnetzen um Absatzmöglichkeiten auf den Märkten zu gewähren. Andererseits besteht weitgehend Einigkeit unter den Befragten, dass die Mittel für den Straßenneubau in der Vergangenheit oft „zum Fenster hinausgeschmissen“ worden sind. Zitate:

- *„Aber, die sog. Entwicklungsländer sind in allen möglichen Stadien unterschiedlich weit entwickelt. Hat man Entwicklungsländer vor Augen, so denkt man natürlich an Afrika und hier ist einfach Bildung und Ausbildung der zentrale Punkt, dies sieht man vor allem an den hohen Analphabetenraten und den geringen Möglichkeiten sich aus- und fortzubilden“.*
- *„Es ist schwieriger ein Projekt für Fußgänger zu initiieren, als ein groß angelegtes Projekt zur Energiewirtschaft (Bau eines Kraftwerks oder einer Straße) durchzuführen und zu administrieren“.*

8.3.1.1 Die Qualität und Quantität der Entwicklungszusammenarbeit Deutschlands

Die Qualität und Quantität der deutschen Entwicklungszusammenarbeit wird von 66% der Experten kritisiert. Es wird allerdings klar herausgestellt, dass das "0,7% des BSP-Kriterium" eher irrelevant ist. Hier ist die Mittelverwendung in ihrer Art und Effizienz entscheidend und nicht alleine der Mitteleinsatz. Hauptkritikpunkt ist die unzureichende Unterstützung von Nichtregierungsorganisationen.

- *"In Bezug auf die Kooperation mit NGOs liegt Deutschland im Mittelfeld. Vorteil der NGOs ist, dass diese neutral engagiert an Probleme herangehen können. Eine Unterstützung der Nichtregierungsorganisationen wäre in finanzieller Hinsicht dringend notwendig (...). Kleinere NGOs fristen ein Randdasein, was sehr zu bedauern ist, da diese nahe am Ort des Geschehens agieren und dadurch sehr engagiert und innovativ handeln können. Sie zeigen große Bemühungen, verfügen jedoch über keine Rückendeckung."*
- *"Ich finde, die deutsche Entwicklungszusammenarbeit ist zu starr in bezug auf bilaterale Arbeit, d.h. sie wollen gerne mit den Staaten arbeiten und sie sind nicht sehr darauf angewiesen, viel mit NGOs zu arbeiten. Deshalb wäre es schön, wenn die formelle EZ auch in informelle EZ einfließt und trotz Regierungen den Völkern auch hilft."*
- *"Ich habe das Gefühl, dass die deutsche EZ immer den bequemen Weg geht, dass den Staaten geholfen wird, die in der Lage sind, Sicherheit und gute Bedingungen für eine Zusammenarbeit zu bieten. Aber das sollte eigentlich nicht die Regel sein. Die Regel ist, Gruppen zu helfen, die nicht in der Lage sind, einen guten Antrag zu stellen und ein gutes Projekt zu bieten. Bessere Projekte zu formulieren, bessere Bedingungen zu schaffen für die EZ und nicht umgekehrt - also den Weg schön geebnet in dem Land vorzufinden und rechts und links sind Rosen gepflanzt. Dann geht man hin, weil dort bequemer EZ zu leisten ist. Und wo es unbequem ist, flüchtet man schnell."*
- *"Grundsätzlich ist alle Entwicklungshilfe immer auch mit außenwirtschaftlichen Egoismen verbunden. Ob das nun direkt oder indirekt läuft ist egal. Die Chance, dass ein deutsches Unternehmen den Zuschlag kriegt ist auf jeden Fall hoch. Ganz direkte, unverschämte Verknüpfungen hab ich nicht erlebt. Sicherlich gibt es Gerangel, das sich Unternehmen in der Nachbarschaft von GTZ-Projekten positiv darstellen, wobei dies, solange man nicht illegal Einfluss nimmt zum Schaden des Geber- oder Empfängerlandes, nicht schlimm ist. Ich denke grundsätzlich sind die deutschen Marketinganstrengungen über die Entwicklungshilfe nicht unverschämter, als die der anderen Länder."*
- *"Die Bedeutung der deutschen Entwicklungspolitik ist immens hoch. Wir gelten nach wie vor als Vorbild und sollten daher unsere Stellung innerhalb der Entwicklungszusammenarbeit weiterhin fördern."*

- *"Die Entwicklungszusammenarbeit der EU kommt bei der Beurteilung sehr schlecht weg."*
- *"Solange die Geldverteilung nicht besser und klarer ist, ist die Geldmenge nicht von immenser Bedeutung. Wichtiger sind Planungsgarantie und Kriterien der Evaluierung der Projekte, Handelsabkommen, Rohstoffpreise, Absatzgarantien."*
- *"Der Streit um sinnvolle oder unsinnige Ausgaben oder wie viel Geld Deutschland in die EZ steckt, bleibt gegenüber steigenden oder fallenden Rohstoffpreisen im Land eine lächerliche und uninteressante Restgröße."*

Insgesamt betrachtet wurde die Entwicklungszusammenarbeit von den Experten in Ostafrika kaum thematisiert. Entscheidend war hier nur der Mitteleinsatz durch die eigene Regierung. Die Herkunft der Mittel war für sie eher irrelevant. Daher können hier auch keine Zitate erfolgen.

8.3.1.2 Die Bedeutung der Infrastruktur für die Entwicklungsländer

Eine gewisse Infrastruktur als Grundvoraussetzung für wirtschaftliches Handeln wird von *allen* Befragten als notwendig erachtet. Sie wird als Grundvoraussetzung für eine wirtschaftliche und soziale Entwicklung gesehen. Kontrovers diskutiert wird dabei die besondere Stellung des ländlichen Raumes, der einerseits vernachlässigt wird und andererseits unangepasst erschlossen wird:

- *"Die Infrastruktur spielt in der Entwicklungszusammenarbeit eine große Rolle".*
- *"Verkehr und Infrastruktur in ländlichen Projekten sind wichtig für Absatzmöglichkeiten auf dem nächsten Markt."*
- *"... Aber auf jeden Fall (...) wurden tolle Fernstraßen in ländlichen Gebieten gebaut. Ich habe das Gefühl, dass das Fremdkörper in der Landschaft sind. Diese Straßen werden benutzt von reichen Händlern, die nur die ländlichen Gebiete ausbeuten."*

Die Bedeutung der Mobilität wurde sowohl für den Personen- als auch für den Gütertransport differenziert beantwortet:

- *„Ohne Mobilität kann man nicht ausgebildet werden, nicht wirtschaften und auch nicht das Gesundheitssystem nutzen. Mobilität ist somit durchaus eine Voraussetzung für Fortkommen und Wachstum“.*
- *„... die den Austausch zwischen verschiedenen Orten überhaupt erst ermöglicht, was nicht heißt, dass das ganze Land mit Eisenbahnlinien und Schnellstraßen überzogen sein muss; dieser technische Standart ist nicht absolute Voraussetzung für die Entwicklung eines Landes. Wichtige Frage dabei ist, ob die Entwicklung des Landes nach außen gerichtet ist, d.h. dazu da ist, Ressourcen für andere zur Verfügung zu stellen; dann oft einseitige Infrastruktur, die nicht dem Land selbst zu gute kommt, sondern nur den wenigen Firmen, in der Regel ausländische Konzerne, die damit zu tun haben (genauso auch beim Tourismus)“.*
- *„Die Frage ist natürlich, wie viel man hier investieren muss? Z.B. halte ich den Anteil an den*

Lomé-Mitteln der EU von über 30% für den Straßenbau in Afrika für zu hoch. Statt dessen muss man sehen, dass man mit einem Minimum an Kosten auskommt. Der höchste investive Vermögensbestand in Entwicklungsländern ist das bestehende Straßennetz, insofern kann man hier schon einen hohen Stellenwert feststellen“.

Zwei ostafrikanische Gesprächspartner haben die Deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit "Straßenbau" gleichgesetzt. Nur ein Experte hat angemerkt, dass seit kurzem von Seiten der Deutschen Entwicklungszusammenarbeit auf nachhaltige Entwicklung Wert gelegt wird.

Das Sub-Sahara Transport Programm (SSTP) wurde von zwei Experten aus Ostafrika als positives Beispiel gesehen. Insbesondere die darin festgeschriebene Verpflichtung, dass 10% der Mittel für den nicht-motorisierten Verkehr verwendet werden müssen, stieß auf positive Resonanz.

8.3.1.3 Entwicklungszusammenarbeit versus Entwicklungshilfe

Die Frage, ob sich der Begriffswandel von der „Entwicklungshilfe“ zur „Entwicklungszusammenarbeit“ in der Art und Weise der Entwicklungspolitik niedergeschlagen hat, wurde zu 83% verneint. Im Großen und Ganzen haben die Strukturen Bestand. Dennoch räumen 30% Gesprächspartner ein, dass sich ein Wandel an der Basis vollzieht und konkrete Kooperationen auf Projektebene sich stark verändert haben. Unabhängig von einem eventuellen Wandel der Entwicklungspolitik wird der Begriff "Entwicklungszusammenarbeit" von *allen* Experten als passender angesehen.

- *„...nur ein Euphemismus, im Großen und Ganzen gibt es keine Veränderung, wenn auch der Wunsch besteht, es möge sich in diese Richtung entwickeln. Zusammenarbeit klingt besser, doch wechselseitige Beziehungen bestehen nur in Einzelfällen (...), in der Entwicklungspolitik agieren nicht zwei gleichberechtigte Partner“.*
- *„Begriffswandel hat auch in der Praxis stattgefunden. Entwicklungsländer sind selbstbewusster geworden, wollen mitreden und mitbestimmen Projekte werden immer mehr im Dialog gemacht. Problematisch ist, dass in der Entwicklungszusammenarbeit immer Staaten mit Staaten verhandeln müssen; wünschenswert wäre es, wenn NGOs in Industrieländern mehr finanzielle Mittel von Seiten des Staates erhalten würden, um direkt mit NGOs in Entwicklungsländern zusammenarbeiten zu können“.*
- *„Der Begriffswandel von Entwicklungshilfe zu Entwicklungszusammenarbeit ist Beschönigung bzw. „Kosmetik“. Industrieländer haben sich durch deren sogenannte Entwicklungspolitik lediglich selbst geholfen, da die investierten Gelder durch die Erschließung neuer Märkte in den Entwicklungsländern letztendlich wieder in die Industrieländer zurückfließen. In diesem Zusammenhang ist Zusammenarbeit also eher als eine „kosmetisch andere Etiketle“ zu verstehen. Jedoch muss man zugeben, dass sich im Laufe der Zeit faktisch einiges geändert hat.“*

- *„Viele Geldgeber sind an einer wirklichen Förderung und Verbesserung der Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung nicht richtig interessiert“.*
- *"Wo durchaus einheimische Experten im Pool waren – nicht nur als Alibi, sondern tatsächlich mit bestimmten, interessanten Beiträgen, (...) Know-how besteht und erlernt wird, bestehen durchaus eine eigene Position, eigene Filter, eigene Kompetenzen und Erfahrungen. Hier findet also eher Zusammenarbeit statt, wenn auch ungleichmäßig".*
- *"Zusammenarbeit bedeutet für mich gegenseitige Hilfe und nicht nur einseitige Hilfe. Deshalb passt der Begriff nur auf Schwellenländer und nicht in Bezug auf Entwicklungsländer."*
- *„Leitsatz zur CDU-Zeit, der zumindest für die 60er und 70er Jahre gegolten hat: 70 - 80 % des Geldes für Entwicklungsprojekte muss wieder zurück in die deutsche Wirtschaft fließen, d.h. es war letztendlich eine Hilfe zur Wirtschaftsförderung in Deutschland (durch die Vergabe der Bauaufträge an deutsche Firmen); dies bezeichnet eben nicht Entwicklungszusammenarbeit. Zusammenarbeit heißt, dass Mittel zur Verfügung gestellt werden, die vor Ort den Umständen entsprechend ausgegeben werden können, kontrolliert durch Regionalfirmen, die fähig sind, Projekte auszuführen und dann erst das Geld dazu benutzen, deutsche oder europäische Firmen mit Aufträgen zu versorgen“.*

8.3.1.4 Die Bedeutung von Macht

Eine gewisse Macht ist auf Seiten der Industrieländer auf jeden Fall vorhanden. Dies gilt in besonderem Maße auch, weil im Zusammenhang mit Entwicklungshilfe immer die normale Investitionstätigkeit der Firmen, die nicht von der Entwicklungshilfe sondern z.T. von Kreditabsicherung geprägt sind, eine Rolle spielt. D.h., Investitionen in bestimmten Ländern werden speziell gefördert bzw. nicht gefördert. All diese Aspekte zusammen stellen eine wirtschaftliche Macht dar, die gezielt Ländern zugute kommt, oder aber bestimmten Ländern vorenthalten wird. Möglichkeiten diese, Macht zu relativieren bzw. sich gegen den einseitigen Einfluss der Industrieländer zu wehren, werden am ehesten in der Zusammenarbeit der Entwicklungsländer untereinander und über die politischen und wirtschaftlichen Zusammenschlüsse und Vereinbarungen der großen Konferenzen gesehen.

Zu berücksichtigen ist hier aber, dass generell das Auftragsprinzip herrscht. D.h., dass der Auftrag vom jeweiligen Land ausgeht. In der Praxis bedeutet dies, dass Projektideen dort entstehen, wo in Entwicklungsländern Geld und somit Macht vorhanden ist. In der Regel also beim Staat und weniger bei Nichtregierungsorganisationen. Bestimmte Industrieländer (z.B. Frankreich und Großbritannien, Spanien, Portugal) fördern allerdings lieber eigene sprachliche Regionen und koppeln dies z.T. mit Ausschreibungen, die eigene Interessen unterstützen. Dies ist eine Art von einseitigem Machtmissbrauch bei der Förderung bestimmter Länder, die 13% der Befragten geäußert haben.

- *"Aber in den frankophonen Staaten Afrikas sitzen Berater aus Frankreich, die machen die Ausschreibungen dann schon so, mittels ihrer Standards und Normen, dass der Auftrag nicht unbedingt nach Deutschland geht. So haben französische Bauunternehmen, die zumeist schon vor Ort sind, die größeren Chancen."*
- *"Bei uns ist der ideelle Anteil noch recht hoch, so wie auch bei den Niederländern und Briten. Während andere Länder in der Welt, sei es Japan oder die Mittelmeerländer, eher daran denken, dass sie noch, entweder eine kulturelle Hegemonie oder Zusammenarbeit dort haben. Die Spanier schauen z.B., ich sag das jetzt mal etwas zugespitzt, dass Geld nach Lateinamerika fließt, in die spanisch sprechenden Länder, denen ist nicht so wichtig, unter welchen Kausalitäten das geschieht. Genauso ist es mit den Portugiesen für die lusophonen Länder, die einen haben 200 Mio., die anderen 400 Mio. Menschen und Frankreich denkt natürlich auch zuerst an die Entwicklung seiner frankophonen Länder. Frankreich hat in diesen Ländern eine bedeutende Stellung, wenn in diesen Ländern ein Bergbauggebiet zu erschließen ist, dann geschieht dies auch mit Mitteln aus der Entwicklungszusammenarbeit."*
- *"Von deutscher Seite sehe ich weniger das Problem. Es wird wenig an politischer Konformität verlangt. Aber ich denke, dass die Amerikaner es tun. Sie haben ihre politischen Bedingungen, an die sie sich halten. Während sich die Deutschen an Menschenrechtsregeln halten, aber nicht zwischen westlicher oder östlicher Orientierung unterscheiden."*

Aber laut der Meinung von 10% der Experten wissen auch die Entwicklungsländer ihre Macht zu nutzen:

- *"Die Macht der EL wird immer wieder deutlich: wenn Projekte z.B. bei der deutschen EPO abgelehnt werden, gehen die EL einfach zum nächsten Land und irgendeiner wird das angestrebte Projekt schon finanzieren. So haben Staatsversagen in Tansania bspw. bei der staatlichen Eisenbahn Millionenbeträge verschlungen einfach weil man wusste, irgendwer würde schon alles zahlen. Bessere internationale Zielabsprachen sollen hier aber in Zukunft auch staatliche Organisationen in EL zu wirtschaftlichem Denken bringen."*

Auch diese Frage konnte mit den ostafrikanischen Gesprächspartnern nicht weiter thematisiert werden, da die Interviewpartner, trotz zum Teil hoher Positionen im Regierungsapparat, sich nicht mit dem Fragenkomplex der Entwicklungszusammenarbeit beschäftigt haben.

8.3.1.5 Die Vorbildfunktion Deutschlands für Entwicklungsländer

Die westlichen Industrienationen werden von *allen* Befragten eindeutig als Vorbild angesehen. Es gibt eine Orientierung am Lebensstandard und Verkehrsstandard in Industrieländern. Diese prägen nicht nur das Streben der Eliten, sondern auch das des Großteils der Bevölkerung in Entwicklungsländern. Aber die Vorbildfunktion ist unterschiedlich stark ausgeprägt.

- *„Automobile sind vor allem bei der jüngeren Generation als Statussymbol und Wunsch nach Individualisierung wichtig in einer Zeit, in der sich Großfamilien und traditionelle Strukturen auflösen“.*
- *„Man muss nur eines sehen, das Auto hat auch in diesen Ländern ein hohes Prestige, die werden, was das betrifft, alle die Industrieländer nachmachen – die Oberschicht möchte mit dem Auto fahren. Auch wenn es bessere Busspuren gibt und es U-Bahnen gibt, dieser Trend ist weltweit. Einen Mercedes-Stern auf der Haube zu haben oder mit dem Porsche zu fahren, das sind psychologische Sachen, die wohl weniger mit Verkehr als solchem zu tun haben, sondern das sind Statussymbole“.*
- *"Westliche Industrienationen werden ganz klar als Vorbild angesehen, (...) doch der Imitationsprozess ist verlangsamt, da sich nur wenige Autos leisten können".*

Laut 6% der Experten besitzt die Bundesrepublik Deutschland eines der teuersten und ineffizientesten Verkehrssysteme weltweit. Das Verhältnis zwischen den eingesetzten Mitteln zum Ergebnis ist absolut inakzeptabel. Trotzdem wird die aktuelle Verkehrspolitik beibehalten. Das Auto wird nicht als ideales Verkehrsmittel für den Planeten gesehen. Darüber hinaus wurde auf die Tatsache aufmerksam gemacht, dass *"Je höher die Besiedelungsdichte ist, desto weniger motorisierte Verkehrsmittel genutzt werden"*.

Die Deutsche Verkehrsinfrastruktur kann laut Ansicht der Mehrheit der Experten nicht als Maßstab herangezogen werden. Zu unterschiedlich sind die Rahmenbedingungen:

- *"Man nimmt an, dass Infrastruktur gut ist als Basis für die Wirtschaft. Diese Idee zweifelt niemand an. Ich zweifle das an, weil die Wirtschaft in den Ländern anders geartet ist als hier. Deshalb muss die sogenannte Infrastruktur anders definiert werden. D.h. Wenn eine Frau 10 Eier auf den Markt bringen will und 13 km zu Fuß gehen muss. Jetzt bauen sie für diese Frau und sagen, da ist ein Lastwagen oder ein Bus und die Busfahrkarte kostet hin und zurück genauso viel wie die 10 Eier. Dann nützt das gar nichts. Dann wäre die Frau verrückt wenn sie das annimmt. Sie will ja von dem Geld irgend etwas kaufen, Öl oder Stoff und nicht die Busfahrt. Dennoch braucht die Frau Infrastruktur in einer Art und Weise. Welche Infrastruktur braucht so eine Frau? Das ist eine mühsame Arbeit. Mit dieser Frage haben sich die IL bisher nicht beschäftigt. Welches Infrastrukturnetz braucht die ländliche Bevölkerung?"*

Die in Deutschland existierende Gegenbewegung zum motorisierten Verkehr muss laut Meinung von 16% der Experten stärker kommuniziert werden.

- *"In Deutschland gibt es eine 'Gesellschaftliche Lernkurve': Am Anfang war man der Meinung, das Auto ist ein Allheilmittel, ist toll. Anfang der siebziger Jahre merkte man, dass mit dem Auto auch Probleme verbunden sind und Handlungsbedarf besteht. Nun ist es aber gesellschaftlich so weit, dass wir viele Autos haben, dass man da politische Änderungen nur schwer umsetzen kann,*

weil die Bevölkerung dagegen ist. Man sollte es sich in der Entwicklungszusammenarbeit zum Ziel nehmen, dass diese Lernkurve in den EL nicht in gleicher Art und Weise abläuft, wie in IL."

- *"Das Vorbild hat Verantwortung."*
- *"Deutschland soll sich weiterentwickeln, um ein besseres Vorbild zu sein."*
- *"Die positive Vorbildfunktion im Bereich des ÖPNV müsste klarer herausgestellt werden."*

Die Experten in Ostafrika sehen zu 100% die Verkehrspolitik in Industrieländern durchaus als beneidenswertes Lebensstandardmodell. Doch entgegen der von deutschen Experten geäußerten Meinung sehen sie sowohl die positiven als auch die negativen Aspekte. Insgesamt betrachtet, verneinen sie mehrheitlich eine Kopie bzw. Übernahme der westlichen Verkehrspolitik.

- *"Vorbild ist für Afrika ungeeignet."*
- *"Das System des Linienbusverkehrs in Deutschland hat mich begeistert. Aber es kann kein Beispiel für uns sein. Wir benötigen keine Busse mit Neigetechnik zum bequemen Einsteigen, keinen Gasantrieb, keine verschnörkelten Haltehäuschen mit Infodisplay. Aber von der Einführung eines geregelten Fahrplanes und fester Linien halte ich viel."*

8.3.1.6 Die Wechselwirkungen zwischen Industrie- und Entwicklungsländern

Nur vier Experten sehen Wechselwirkungen. Es überwiegt die Vorbildfunktion und die daraus resultierenden einseitigen Impulse der Industrieländer. Lediglich zwei Experten sehen gewisse Lerneffekte für Industrieländer im Bereich des Paratransit:

- *"Sammeltaxen wären theoretisch ein ganz schönes Element für europäische Verkehrssysteme. Wenn Sie sich vorstellen, dass Busse mit 15 oder 20 Plätzen fahren und auf Bedarf halten. Nur das funktioniert hier nicht, weil die Kostenstruktur anders ist. Dieses Konzept funktioniert nur da, wo die Lohnkosten extrem niedrig sind und die Fahrzeuge auch wenig kosten. Wenn man hier einen hauptberuflichen Fahrer draufsetzen würde, das würde gar nicht funktionieren. Von daher zögere ich ein wenig mit der Übertragung von Konzepten in die Gegenrichtung – ich glaube generell, dass fertige Konzepte keine Chance haben - Denkanstöße sicherlich."*

8.3.2 Fragenkomplex "Verkehrssektor in Ostafrika"

Bei den Experten aller Organisationen überwiegt zu 73% die Ansicht, dass für den nicht-motorisierten sowie den öffentlichen Verkehr zu wenig geleistet wird. Einige Statements zielen auf eine technische Verbesserung des motorisierten Verkehrs ab. Eine vollständige Zusammenführung der gemachten Aussagen zum Thema Verkehr schien nach der Auswertung aller Gespräche wenig sinnvoll. Die folgenden Statements sollen aber das Spektrum der Aussagen verdeutlichen:

- *"Die Situation ist desolat. Zwar ist ausreichend Know-how vorhanden, jedoch verhindern fehlende Koordination sowie ein zu hoher finanzieller Aufwand eine positive Entwicklung."*

- *"Probleme treten immer dann auf, wenn langsamer Verkehr auf schnellen trifft."*
- *„Der Verkehr ist „das Sorgenkind der Klimaschutzpolitik“. Die anderen Sektoren sind in Industrieländern eher konstant oder gehen sogar von den Emissionen her zurück. Der Verkehr steigt weltweit an. Die stärkste Ursache für die Emissionen ist das Auto, aber der Flugverkehr holt riesig auf, In Bezug auf Investitionen wird der Verkehr im Moment recht stiefmütterlich behandelt“, möglicherweise weil er methodologisch schwerer zu handhaben ist.“*
- *„Matatu-Besitzer sind korrupt und können nicht aus dem System herausgenommen werden. Öffentlicher Verkehr ist in Kenia nicht effizient, schlechte Fahrpläne und kleines Liniennetz. Personen müssen sich nach anderen Verkehrsträgern umsehen, dies führt zu dem Wunsch nach individuellem Verkehr. Informeller Sektor (Matatu) deckt den steigenden Bedarf an Verkehrsleistung“.*
- *„Aufgrund des Status besteht ein starker Druck ein Auto zu besitzen“.*
- *„Man sollte versuchen, Fußgänger und Fahrradfahrer zu schützen und bei Möglichkeit ein Fußgängernetz oder separate Fahrradwege schaffen, dessen Durchführung von den regionalen Gegebenheiten abhängig ist. Bei Distanzen über 30 km in Entwicklungsländern, ist es schwierig sie mit nichtmotorisiertem Verkehr zu bewältigen“.*
- *„Außerdem ist die Verkehrssicherheit ein großes Problem“.*
- *„Mit Bussen kann man auch gute Verbindungen schaffen“.*
- *„Auf Fahrräder aufmerksam machen, eine Balance zwischen nichtmotorisiertem und motorisierten Verkehr herstellen. Fahrradherstellung in Entwicklungsländern muss verbessert und den Bedürfnissen angepasst werden. Mehr Infrastruktur muss auf Fahrradfahrer, ausgelegt werden. Weitere Analysen sind notwendig, was zur Verbesserung getan werden kann“.*
- *„Bessere Integration des Fahrradverkehrs, in bestehende und neue Transportkonzepte, obwohl Fahrräder schon stark genutzt werden. Verhältnis der einzelnen Verkehrsträger weist eine Fehlentwicklung auf“.*
- *„Eine gleiche Entwicklung in den Entwicklungsländern, wie sie die Industrieländer durchgemacht haben, ist, wie die Zahlen belegen, in den Entwicklungsländern nicht möglich. Es stellt sich aber trotzdem die Frage nach den Konsequenzen; wenn man den berühmten Vergleich heranzieht, dass alleine in NRW so viele Autos auf den Straßen sind, wie in ganz Afrika, Dieser kann deutlich machen, dass es gar nicht möglich wäre, Afrika so zu mobilisieren, wie Deutschland“.*
- *„Im Gegensatz zur westlichen Welt vertritt die sogenannte Dritte Welt eine Verkehrspolitik, die – aufgrund der dortigen finanziellen Nöte– insgesamt erfinderisch und improvisatorisch sein muss. So hat sich im Laufe der Zeit beispielsweise der „Paratransit“ entwickelt, der eine „intelligente Kreuzung“ zweier Verkehrsmittelarten (Personen- und Gütertransport) darstellt. Dieses*

Verkehrsmittel ist in den Entwicklungsländern schon seit ungefähr 30 Jahren erfolgreich und zählt zu den hocheffizientesten.

- *„Afrika geht“*
- *„Sind Eisenbahnen, wie z.B. in Lateinamerika, schon privatisiert und die Investitionen abgeschrieben, kann man natürlich, bei einem guten Management, einen erfolgreichen Betrieb gewährleisten. Das wird in Afrika auch versucht, aber die Ökonomen der Weltbank haben ganz klar gesagt, dass heute in Afrika keine Eisenbahnlinien mehr neu gebaut werden würden, es würde auch nicht mehr vorgeschlagen. Die Gründe hierfür liegen allein im ökonomischen Bereich. Somit ist der Straßenverkehr in solchen großen Flächengebieten wie Afrika sicher notwendig“.*
- *„Niederländische Untersuchungen für die Weltbank haben gezeigt, dass in kleineren Städten, wie Eldoret (Kenia) und Morogoro (Tansania), Fahrräder einen Personentransport-Anteil von 30-40% haben, während diese Zahl in Nairobi und Dar-es-Salaam gegen Null tendiert. Das liegt einfach daran, dass Radfahrer von den Autos schlicht weggefedt werden, es gibt hier nicht mal Seitenstreifen. Da gibt es Pfützen, wo die Fußgänger dran vorbei gehen und die Radfahrer versuchen, darum herumzukommen und dabei einfach weggepustet werden“.*
- *„Die Todesrate ist viel zu hoch, Haupttodesursache in der Altersgruppe von 5 bis 35 in der Dritten Welt ist der Verkehrsunfall. Zum Vergleich AIDS, als Todesursache, liegt bei dieser Altersgruppe an achter Stelle. Der Anteil der getöteten Autofahrer ist dabei ganz gering, die Toten sind fast durchweg Fußgänger, Fahrradfahrer und andere Nichtmotorisierte, die einfach umgenietet werden. Hier zeigt sich die hohe Relevanz, den Verkehr zu trennen und damit dem nichtmotorisierten Verkehr eine echte Chance zu geben“.*
- *„In erster Linie ist die Benachteiligung ein finanzielles Problem; die Menschen, die nicht einmal in der Lage sind, sich ÖPNV-Fahrscheine zu kaufen, sind natürlich besonders benachteiligt, gerade auch, weil sich die Möglichkeiten, einen Arbeitsplatz zu finden aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel nochmals erheblich verringern. In den ländlichen Gebieten sind sicherlich diejenigen am meisten benachteiligt, die darauf angewiesen sind, einen Markt für ihre Waren zu finden, um sich ihren Lebensunterhalt zu sichern; davon sind in der Regel fast ausschließlich die Frauen betroffen, da diese Tätigkeit in ihren Aufgabenbereich fällt“.*
- *„Höchste Priorität zur Lösung der Verkehrsprobleme in Nairobi? Zugverbindungen, auch innerstädtisch, ÖV verbessern mit Fahrplan, Zoneneinteilung, generell verbessertem Management, Matatus müssen kontrolliert und angepasst werden“.*
- *„De facto ist der Straßenneubau im nationalen Bereich im Rahmen der bilateralen Zusammenarbeit nicht mehr vorgesehen. Bei der EU stellt sich das anders dar, hier gibt es ja diesen hohen Anteil des Straßenneubaus“.*

- *„Wenn die Mittel knapp sind, darf man nicht so sehr in den investiven Bereich gehen, sondern man muss mehr in den Bereichen capacity-building, Dezentralisierung, Kommerzialisierung, Maut-Straßen und -Wege Überlegungen anstellen und mehr ins sophisticated advisement gehen. Also, mehr beraten und nicht so viel bauen.*
- *Uganda, Mozambique und Malawi haben erstaunlich gute Rahmenbedingungen für die Einführung nachhaltiger Verkehrspolitik. Es gibt eine Sektoragenda für den Verkehrsbereich, Achslastkontrollen sowie eine Lobby der Trucker-Association.“*
- *„In Ländern, in denen viel gelaufen wird, sollte auf die Bedürfnisse der Fußgänger eingegangen werden, damit sich ihre Situation verbessert und auf keinen Fall verschlechtert. Es sollten Möglichkeiten der gefahrlosen Fortbewegung zu Fuß geschaffen werden.“*

Die Gesprächspartner in Ostafrika sahen die Situation darüber hinaus viel spezifischer und haben insbesondere im Verkehrssektor Verbesserungsvorschläge bis ins Detail vorgeschlagen. Diese sind bereits zum Großteil in die Status-quo-Analyse in Form von Lösungsansätzen eingeflossen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Ansichten zwischen den Experten in Industrie- und Entwicklungsländern durchaus übereinstimmen. Anbei einige Beispiele:

- *"Die Transportstrategien müssen die Bedürfnisse der Armen berücksichtigen".*
- *"Im Bereich des öffentlichen Transportes müssen die Matatus reguliert werden. Die Tarife sind zum Teil zu hoch. Der nicht motorisierte Verkehr wird nicht in die Planung integriert."*
- *"50% der eingesetzten Mittel fließen in die Korruption, 50% werden wirklich eingesetzt."*
- *"85% der Bevölkerung leben auf dem Land ohne gute Infrastruktur. Transport ist hier nur zu Fuß bzw. in nicht motorisierter Form möglich. "*
- *"Die Menschen können sich keinen motorisierten Verkehr gleich welcher Art leisten."*
- *"Die Transportprobleme der Mehrheit der Bevölkerung werden nicht berücksichtigt."*
- *"Wir benötigen keine Experten aus Industrieländern zur Bewältigen unserer Probleme. Was wir brauchen sind finanzielle Mittel und politischen Willen unserer eigenen Regierung."*
- *"Es existieren genug Ideen und Konzepte für alle möglichen Teilbereiche. Aber sie werden nicht umgesetzt. Wenn es aber bereits an der Umsetzung von Teilkonzepten scheitert, was sollen wir dann mit integrierten Konzepten anfangen?"*
- *"Natürlich haben wir Probleme im Verkehrssektor. Die hatten wir schon vor 20 Jahren und werden sie auch in 20 Jahren noch haben. Aber wir haben sie immer bewältigt und werden sie auch zukünftig mit eigenen Lösungen bewältigen."*

Es bleibt positiv zu vermerken, dass die befragten Entscheidungsträger in Ostafrika die aktuelle Situation sehr kritisch und objektiv begutachten. Bis auf zwei Ausnahmen sehen sie eine Lösung der städtischen und ländlichen Verkehrsprobleme nur in Form einer Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und öffentlichen Verkehrs. Der motorisierte Individualverkehr wird als Hauptproblem

gesehen, das es zu regulieren und zu limitieren gilt. Alle Gesprächspartner sehen die Verkehrsprobleme allerdings weniger ernst als dies z.B. westliche Experten tun. Man ist trotz aller Widrigkeiten zuversichtlich.

8.3.3 Fragenkomplex "Zukunftsansichten"

Am Ende der Gespräche wurden kurze Statements über künftige Chancen und Probleme von Entwicklungsländern gesammelt, aber auch persönliche Visionen und Szenarien. Der Grundtenor ist wenig euphorisch. Bei einer Fortsetzung des aktuellen Trends zu einer stärkeren Motorisierung sehen die Experten bedeutende Auswirkungen auf das Weltklima und eine weitere Vergrößerung der wirtschaftlichen Disparitäten zwischen Reich und Arm. Nur integrierte Ansätze zur Befriedigung der Transportbedürfnisse der gesamten Bevölkerung können eine Verbesserung hervorrufen. Dazu ist ein Umdenken erforderlich.

- *„Man muss versuchen, eine veränderte Denkweise in den Entwicklungsländern hervorzurufen, z. B. durch Fortbildung der Entscheidungsträger, um ihnen die heutigen Probleme in den Industrieländern bewusst zu machen.“*
- *„Das größte Problem liegt wohl im weiter zunehmenden Wachstum der Städte, die immer noch - sogar verstärkt - ein Magnet für die ärmsten Menschen darstellen; diejenigen, die in ihren Dörfern keine Lebensmöglichkeiten mehr sehen, suchen in den Städten ihr Glück, obwohl dort schon heute eine Zukunft schwer vorstellbar ist. Wenn es nicht gelingt, diesen Leuten auf dem Land, dort, wo sie herkommen, eine Alternative zu bieten, kann auch das beste Verkehrssystem nicht funktionieren, da es sich dabei um ein generelles gesellschaftliches Problem handelt, dessen Lösung wohl noch nicht bekannt ist.“*
- *„In der Stadt wird der MIV bis zum Verkehrsinfarkt zunehmen, auf dem Land für viele Menschen irrelevant, da sie um ihre Existenz kämpfen. Die Benachteiligung von Frauen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln in der Stadt ist z. T. historisch bedingt und unterschiedlich, jedoch auch abhängig von dem Zugang zu außerhäuslichen Verdienstmöglichkeiten.“*
- *„Für die Zukunft wird keine große Revolution erwartet. Meist geht es vier Schritte vorwärts und zwei zurück. Die Reformagenda muss jedoch greifen, wenn das Projekt nicht aufgegeben werden soll“.*
- *"Bei uns geht es um Luxusemissionen (Schaffen wir ein drittes Auto an?), bei denen um Überlebensmissionen (Kann ich mir die Busfahrt leisten?)."*
- *"Es gibt einen Dschungel an Partikular- und Einzelinteressen. Man muss versuchen, zu Konzepten zu gelangen, die auf Projektebene Sinn machen."*
- *"Höchste Priorität muss der Fußgängerverkehr haben. Danach folgt der öffentliche Transport. In den nächsten 20 Jahren wird sich an der Bedeutung dieser beiden Mobilitätsarten an der Gesamtmobilität nichts ändern."*

- *"Im besten Fall werden die Investitionen in die Autoverkehrsinfrastruktur zugunsten nachhaltigerer Verkehrsformen verringert. Im schlimmsten Fall verarmt die Bevölkerung aufgrund der volkswirtschaftlichen Lage so sehr, dass sich Transportfragen erübrigen."*
- *"Wenn sich die Politik ändert, dann ändert sich auch das Verhalten."*
- *"Ein Trend in Richtung einer Integrierung der unterschiedlichen Verkehrsarten in ein komplexes System ist realistisch. Aber dazu müssen die ländliche Mobilität, der Bus- und Schienenverkehr sowie der nicht motorisierte Verkehr stärker in den Mittelpunkt rücken."*

Diese Aussagen können als Ergänzung zu den offenen Fragen des Hauptfragebogens betrachtet werden. Bezüglich der Frage, "Was würden Sie ändern, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?" sind die gegebenen Antworten den qualitativen Antworten aus dem Hauptfragebogen (siehe Kapitel 8.1.4.8 und 8.1.4.9) in ihrem Spektrum ähnlich.

8.4 Zusammenfassung der Ergebnisse der Auswertungen

8.4.1 Fragenkomplex "Verkehr in Deutschland"

Obwohl es eine differenzierte Meinung darüber gibt, ob wirtschaftliches Wachstum einer Mobilitätssteigerung bedarf, sind sich die Befragten darüber weitgehend einig, dass es erforderlich sei, neue Konzepte zu entwickeln, um existierende Engpässe abzubauen. Darüber hinaus spiegelten bestehende Verkehrskonzepte nicht die Nachfrage der Bevölkerung wider. Den derzeitigen, auf den motorisierten Individualverkehr fixierten Verkehrskonzepten wird keine Problemlösungsfähigkeit zugesprochen. An ihre Stelle sollten vielmehr Instrumente zur Verkehrsvermeidung, zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personenverkehrs, sowie zur Förderung von Fußgängern und Fahrradfahrern treten.

Die aktuelle Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland, mit einer starken Priorität für den motorisierten Individualverkehr, stellt somit in den Augen der befragten Experten kein geeignetes Vorbild für Entwicklungsländer dar.

8.4.2 Fragenkomplex "Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland"

Die befragten Experten halten die Sicherung der menschlichen Grundbedürfnisse für den wichtigsten Baustein der Entwicklungszusammenarbeit. Der Bereich der Infrastruktur spiele dagegen eine eher untergeordnete Rolle. Trotzdem halten 80% der Befragten den Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit für wichtig. Da der Verkehrssektor zwar Bestandteil aller Sektoren sei, aber in vielen Punkten nur ein Hilfsmittel darstelle, sei dieser nicht über andere Sektoren zu stellen.

Als insgesamt zu gering wird der finanzielle Umfang der Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland, auch im Vergleich zu anderen Industrieländern, beurteilt, der das selbst

angepeilte Ziel der BRD bei weitem verfehlt. Dies wird vor allem von ausländischen Experten kritisiert. Als angemessen wird von allen Befragten ein Anteil von 0,8 bis 1,0 % des Bruttosozialproduktes angesehen. Eine leichte Mehrheit tendiert auch zu einer Erhöhung des quantitativen Umfangs der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen der deutschen Entwicklungszusammenarbeit. Hier ergeben die Expertengesprächen ein etwas differenzierteres Bild. Die Nichterreichung des "0,7% des BSP-Kriterium" wird zwar kritisiert, ist aber eher irrelevant. Es wird mehr Wert auf die Mittelverwendung in ihrer Art und Effizienz gelegt und nicht alleine auf die Höhe des Mitteleinsatzes. Ein weiterer Kritikpunkt ist die unzureichende Unterstützung von Nichtregierungsorganisationen.

Hinsichtlich der Qualität der Entwicklungszusammenarbeit sind sich alle Befragten darüber einig, dass diese als höchstens mittelmäßig einzuschätzen sei, wobei besonders die multilaterale Entwicklungszusammenarbeit Gegenstand der Kritik ist. Eine wirkungsvolle Entwicklungszusammenarbeit müsste nach Ansicht der Befragten insbesondere an:

- eine stärkere Partizipation der lokalen Bevölkerung;
- eine verstärkte Aus- und Weiterbildung und
- eine stärkere Einbeziehung der Entscheidungsträger und Experten der Entwicklungsländer, gekoppelt sein.

Kaum genannt wurden dagegen die Einbeziehung von ökologischen Gesichtspunkten, Korruptionsbekämpfung oder eine Orientierung auf Gesamtkonzepte zur Verbesserung der Effizienz. Alles in allem wird die Entwicklungszusammenarbeit durchweg als sinnvoll angesehen. Eine mittelfristige Aussetzung derselben wird eindeutig abgelehnt. Es besteht aber in vielen Bereichen ein großer Handlungsbedarf! Die Entwicklungszusammenarbeit von heute wird Ihrem eigenen Anspruch der „Hilfe zur Selbsthilfe“ in vielen Punkten nicht gerecht.

Der Begriffswandel von der Entwicklungshilfe hin zur Entwicklungszusammenarbeit wird mehrheitlich begrüßt und auch in seiner Umsetzung bestätigt. Der Bundesrepublik Deutschland wird eine bezüglich ihrer Machtausnutzung eher zurückhaltende Politik zugeschrieben, welche sich wohltuend von anderen Industrieländern abhebt. Trotzdem sind eigene volkswirtschaftliche Interessen ein Beweggrund für die Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland.

8.4.3 Fragenkomplex "Verkehr in Ostafrika"

Die Beurteilung einzelner Verkehrsträger in Ostafrika fällt sehr differenziert aus. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Beurteilung des Zustandes und des Handlungsbedarfes des jeweiligen Verkehrsträgers miteinander korrelieren. D.h., dass für die Experten z.B. aus einem mit „schlecht“ eingestuften Zustand eines Verkehrsträgers meist ein „dringender“ Handlungsbedarf folgt.

Den größten Handlungsbedarf habe demnach:

- * der Fußgängerverkehr in der Stadt;
- * der Fahrradverkehr in der Stadt;
- * der öffentliche Verkehr prinzipiell;
- * der Paratransit/ Matatu auf dem Land;
- * der Güterverkehr auf der Straße;
- * der Güterverkehr auf der Schiene und
- * der Personenverkehr auf der Schiene.

Mittlerer Handlungsbedarf bestehe bei:

- * Fußgängerverkehr auf dem Land;
- * Fahrradverkehr auf dem Land;
- * Paratransit/ Matatu in der Stadt und dem
- * motorisiertem Individualverkehr.

Den motorisierten Individualverkehr zu fördern, favorisieren nur 3% der Befragten. 83% sind für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs in Form von Busverkehr und Schienenverkehr. Darüber hinaus solle eine deutlich höhere Priorität auf die Mobilitätsförderung von Frauen gelegt werden, da diese in vielen Fällen benachteiligt sei und nicht berücksichtigt werde. Die Interviews haben die Ergebnisse der Auswertung des Hauptfragebogens mehrheitlich belegt.

Bezogen auf den Schwerpunkt dieser Untersuchung können folgende Hauptaussagen festgestellt werden:

- Mobilität ist unabdingbar für die Weiterentwicklung eines Landes;
- Der Stellenwert der Mobilitätsförderung ist zu gering angesiedelt;
- Das Verkehrsnetz eines Landes ist das höchste investierte Kapital;
- Das Automobil gilt auch in Entwicklungsländern als vorrangiges Prestigeobjekt;
- Der halb-öffentliche und öffentliche Verkehr hat in Entwicklungsländern eine große Bedeutung. Durch Politikberatung, Privatisierung und andere Fördermaßnahmen kann seine Effizienz deutlich gesteigert werden;
- Der Großteil der Bevölkerung geht zu Fuß und wird in der Verkehrsplanung nur rudimentär berücksichtigt.

8.4.4 Fragenkomplex "Vorbildfunktion Deutschlands"

Lediglich 15% sehen das Verkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland als geeignetes Vorbild für Entwicklungsländern an. Aber 74 % widersprechen dem und können es nicht als Vorbild empfehlen. Dem schließen sich die Gesprächspartner aus Deutschland und Ostafrika uneingeschränkt

an. Eine Vorbildfunktion wäre nur dann gegeben, wenn die nachhaltigen Aspekte in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik gerückt werden. Auch wenn es nicht als Vorbild empfohlen werden kann, so ist es nicht von der Hand zu weisen, dass es trotzdem als solches genommen wird. Das Streben nach Wohlstand und einem besseren Leben wird auch mit dem Verkehrsmodell der Industrieländer kommuniziert.

8.4.5 Fragebögen aus Kenia und Tansania

Die Ergebnisse der beiden in Kenia (Nairobi) und Tansania (Moshi) durchgeführten Befragungen weisen keine signifikanten Differenzen auf, obwohl die Umfrage in Tanzania in einem eher ländlich geprägten Raum und die Umfrage in Kenia in einem großstädtischen Umfeld stattfand. Die Ergebnisse bestätigen in vielen Punkten die Hauptuntersuchung. Bei der Bedeutung der benutzten Transportmittel rangiert die Fortbewegung zu Fuß mit Abstand an der ersten Stelle, gefolgt vom Bus und dem Matatu. Das Fahrrad wird nur selten benutzt.

Auf die Frage nach den "emotional am liebsten genutzten" Transportmitteln fällt auf, dass sich der motorisierte Verkehr einer weitaus größeren Beliebtheit erfreut als der nicht motorisierte Verkehr. In Nairobi wird das Matatu favorisiert, gefolgt vom Bus, während in Moshi der Bus, gefolgt vom Auto genannt wird.

Auffällig ist, dass das Fahrrad für die meisten Befragten kein wünschenswertes Transportmittel darstellt. Dies könnte allerdings vor allem darauf zurückzuführen sein, dass sich das eine Untersuchungsgebiet an einer der unfallträchtigsten Highways Kenias und das andere am Hang des Kilimandscharo befindet, welches die Fahrradnutzung in beiden Fällen erheblich einschränkt.

Bei den Verbesserungsvorschlägen dominieren im Hinblick auf das bestehende Verkehrssystem:

- der Wunsch nach besseren Straßenverhältnissen (z.B. die Beseitigung von Schlaglöchern);
- erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr (z.B. restriktivere Sicherheitsvorschriften und Verkehrskontrollen, bessere Fahrerausbildung, technische Überwachung der Kraftfahrzeuge);
- eine bessere Bus- und Eisenbahninfrastruktur und
- der Bau von besseren Straßen im ländlichen Raum.

Die Bevölkerung ist mit der derzeitigen Situation des Verkehrssystems eher unzufrieden und sieht einen großen Handlungsbedarf in der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsorganisation. Die internationale Entwicklungszusammenarbeit ist hierbei gefordert.

TEIL IV - SCHLUSSBETRACHTUNG

9. BEURTEILUNGEN

Die Studie geht von der These aus, dass verkehrs- und entwicklungspolitische Entscheidungen von Geberländern bedeutende Auswirkungen auf die Verkehrspolitik in Ostafrika haben und somit je nach Ausrichtung große Gefahren oder Potentiale für eine verträgliche und zukunftsfähige Mobilität in den Entwicklungsländern in sich bergen.

Nachdem bereits der Status Quo analysiert und die Meinungen von Entscheidungsträgern aus verschiedenen Bereichen ermittelt worden sind, ist es nun das Ziel der Schlussbetrachtung, herauszufinden, welche Auswirkungen die Verkehrspolitik westlicher Industrienationen auf die Leitbilder in Ostafrika hat und welcher Handlungsbedarf besteht.

Im Rahmen dieser Schlussbetrachtung sollen die Ergebnisse der Expertenbefragungen vor dem Hintergrund der konkreten Fragenstellung dargestellt werden. Unter Berücksichtigung der Status-quo-Analyse werden die bereits ausgewerteten Ergebnisse fünf verschiedenen Fragenkomplexen zugeordnet und separat betrachtet. Die Zuordnung innerhalb der Fragenkomplexe orientiert sich an den in der Einführung formulierten Forschungsleitfragen. Lösungsansätze und Empfehlungen runden diese Fragenkomplexe ab. Es soll herausgefunden werden, ob die Eingangsthese bestätigt werden kann. Die Schlussbetrachtung bezieht sich auf die Untersuchungsregion Ostafrika. Die darin enthaltenen Lösungsansätze und Empfehlungen können daher nur bedingt für andere Entwicklungsländer oder gar Schwellenländer herangezogen werden. Anschließend werden der Anwendungsbezug sowie der zukünftige Forschungsbedarf abgeleitet.

Die Fragenkomplexe und deren zugehörige Leitfragen lauten:

Fragenkomplex I: Beurteilung der Entwicklungszusammenarbeit Deutschlands (Kapitel 9.1)

- (1) Wie lauten die entwicklungspolitischen Rahmenbedingungen?
- (2) Wie werden Qualität und Quantität der deutschen Entwicklungszusammenarbeit beurteilt?
- (3) Welchen Einfluss haben die westlichen Industrieländer auf die Entwicklungsländer?
- (4) Welche Bedeutung hat der Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit?

Fragenkomplex II: Beurteilung des Verkehrssektors in Ostafrika (Kapitel 9.2)

- (1) Welche Rolle übernehmen die einzelnen Verkehrsmittel bei der Befriedigung der Transport- und Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Ostafrika?
- (2) Wo ist der Handlungsbedarf am größten?
- (3) Welche Gruppen sind in besonderem Maße benachteiligt?

Fragenkomplex III: Vorbildfunktion westlicher Mobilitätsmodelle (Kapitel 9.3)

- (1) Welchen Leitbildern folgt die Verkehrspolitik in Entwicklungsländern?
- (2) Was gilt es zu verbessern, um eine verträgliche Mobilität zu erreichen?
- (3) Ist zukunftsorientiertes Handeln für eine verträgliche Mobilität in Entwicklungsländern möglich und realisierbar?

Fragenkomplex IV: Ausblick in die Zukunft Ostafrikas (Kapitel 9.4)

- Wie könnte ein Trendszenario aussehen?
- Wie könnte ein Positivszenario aussehen?

Fragenkomplex V: Beurteilung der Chancen für ein Umdenken (Kapitel 9.5)

- Die Eingangsthese wird beantwortet!

Anwendungsbezug und zukünftiger Forschungsbedarf (Kapitel 9.6)

- Wo können die Ergebnisse der Arbeit angewendet werden?
- Welcher zukünftige Forschungsbedarf kann aus der Arbeit abgeleitet werden?

Innerhalb der Fragenkomplexe werden die Verkehrs- und Entwicklungsproblematik erläutert, die gravierendsten Probleme aufgezeigt und relevante Lösungsansätze erörtert. Die Ergebnisse sollen als Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger in Industrie- und Entwicklungsländern dienen, um in integrierte und praktisch umsetzbare Mobilitätskonzepte für einfließen zu können.

9.1 Beurteilung der Entwicklungszusammenarbeit Deutschlands

9.1.1 Wie lauten die entwicklungspolitischen Rahmenbedingungen?

Wie in Kapitel 2.7 festgestellt wurde, wird ein sinkendes Interesse an Nord-Süd-Fragen seitens der Industrieländer verzeichnet. Eine Ursache hierfür sind die eigenen innenpolitischen und wirtschaftlichen Probleme der Industrieländer, die es erschweren, die Ausgaben für die Entwicklungszusammenarbeit in der Öffentlichkeit zu vertreten. Das Verhältnis zwischen Industrie- und Entwicklungsländern ist geprägt von wirtschaftlicher Abhängigkeit und politischer Machtlosigkeit der Entwicklungsländer. Dies ist mit ein Grund dafür, dass Entwicklungsländer die Verantwortung für die eigene Umwelt oftmals auf die Industrieländer abwälzen. Die Entwicklungszusammenarbeit steht vor der Herausforderung, die Folgen der unfairen Handels- und Kapitalbeziehungen auszugleichen. Doch auch die Entwicklungsländer müssen einen Beitrag leisten und bestehende nationale Probleme aktiv bekämpfen. Hierzu zählt insbesondere auch die Bekämpfung von Korruption, welche die staatliche Wirtschaft schädigt und die Effizienz der Entwicklungszusammenarbeit erheblich reduziert.

Die weltweiten wirtschaftlichen, politischen und ökologischen Probleme lassen sich nur gemeinsam lösen. Wirtschaftliches Wachstum darf allerdings nicht das alleinige Anliegen sein. Genauso wichtig sind Zukunftsfähigkeit, Gerechtigkeit und die Beachtung der Menschenwürde.

Die Entwicklungszusammenarbeit der letzten Jahre offenbart ein erhebliches Maß an Lernbereitschaft, denn es entsteht in vielen Industrieländern eine neue Qualität der Entwicklungszusammenarbeit. Diese Industrieländer sehen ihre Ausgaben für die Entwicklungszusammenarbeit in einer ethischen Notwendigkeit begründet. Diese Notwendigkeit ergibt sich schon allein aus der Tatsache, dass wir auf einem immer enger verflochtenen Planeten leben.

Neben ihrer eigenen Wirtschaftsförderung und der Erschließung neuer Absatzmärkte haben die Industrieländer heute vor allem Interesse daran, Migrationsströme aus den Entwicklungsländern zu verhindern, dem Drogenproblem erfolgreich zu begegnen und den Natur- und Ressourcenschutz in den Entwicklungsländern voranzutreiben.

Die Entwicklungszusammenarbeit bewegt sich somit in einem Gefüge zwischen Eigeninteresse und Altruismus. Sie dient als Mittel der globalen Strukturpolitik dem Abbau von weltweiten Disparitäten. Unabhängig von der Glaubwürdigkeit der Motive der Entwicklungszusammenarbeit sind positive, volkswirtschaftliche Effekte für die Geberländer nicht von der Hand zu weisen und eine willkommene Wechselwirkung. Diese Effekte sollten die Industrieländer nun dazu inspirieren, noch mehr Entwicklungszusammenarbeit zu leisten.

Die Bundesrepublik Deutschland, z.B. setzt heute vor allem auf die Förderung wirtschaftlicher Reformen und politischer Rahmenbedingungen, um die Eigenverantwortung der Entwicklungsländer bei der Realisierung von Einzelprojekten zu fördern. Allerdings ist der Erfolg eines Projekts insofern schwer zu erfassen, als man kaum sagen kann, wie die Entwicklung ohne diese Hilfe verlaufen wäre. Hinzu kommt die Frage, ob und in wieweit die politischen und wirtschaftlichen Empfehlungen der internationalen Geberländer umgesetzt werden und welche Folgen dies hat. Das Ziel der "*good governance*" von IWF und Weltbank setzt auf Demokratisierung und Marktwirtschaft als Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung. Allerdings stellt sich bei Programmen zur Unterstützung der Demokratisierung schnell die Frage nach der Effizienz. Doch auch diese ist nicht objektiv messbar. Demokratisierungshilfe bedarf des Willens und der Bereitschaft der Entwicklungsländer, mit der Partizipation, dem Rechtsstaat und der Dezentralisierung der Verwaltung ernst zu machen. Sofern man die weltweiten Disparitäten und die Armut in die Ziele der Entwicklungspolitik, vor allem auch in den ärmsten Entwicklungsländer, einbezieht, so werden schnell die Unterschiede zwischen dem Kriterium der wirtschaftlichen Effizienz und sozialen Gerechtigkeit deutlich. Es werden also hohe Erwartungen an die Entwicklungspolitik gestellt, gleichzeitig aber sind ihre Zuständigkeiten bzw. ihr Aufgabenfeld nicht immer klar definiert. Sie

muss somit stets um öffentliche Zustimmung werben. Es gibt kaum etwas, was Entwicklungspolitik nicht leisten soll.

Es darf auch nicht übersehen werden, dass die Industrieländer bei entwicklungspolitischen Themen meist auf Ansprechpartner treffen, die selbst zur urbanen Elite des Entwicklungslandes gehören und folglich nicht zwingend die Interessen der benachteiligten Regionen und Bevölkerungsgruppen vertreten.

Eine klare Beurteilung der Entwicklungszusammenarbeit im Allgemeinen ist demnach nur schwer zu bewerkstelligen. Zu viele variable Faktoren spielen eine Rolle. Tatsache ist, dass Entwicklungszusammenarbeit geleistet werden muss - aber in welcher Form und in welchem Umfang ist nicht allgemein definierbar. Entwicklungszusammenarbeit muss daher von Land zu Land sowie von Projekt zu Projekt individuell angewendet und betrachtet werden. Zur Umsetzung im Detail wird dennoch ein klarer Rahmen mit festgelegten Grundsätzen benötigt. Ein solcher Rahmen ist häufig nicht in ausreichendem Maße gegeben. Daher sollte hier nachgebessert werden.

Es muss auch gefragt werden, ob sich Entwicklungsländer tatsächlich entwickeln, und vor allem in welche Richtung? Weiterhin stellt sich die Frage, welcher kulturelle Maßstab an Entwicklung angesetzt wird und ob dieser völkerübergreifend genutzt werden kann? Entwicklungszusammenarbeit darf nicht den eigenen kulturellen Maßstab auf die Entwicklungsländer übertragen. Entwicklungszusammenarbeit bedeutet letztlich Verantwortung zu übernehmen. Das entwicklungspolitische Konzept muss die jeweiligen geographischen, wirtschaftlichen, religiösen und kulturellen Gegebenheiten berücksichtigen und Veränderungen helfend begleiten.

9.1.2 Wie werden Qualität und Quantität der deutschen EZ beurteilt?

Der finanzielle Umfang der Entwicklungszusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland wird von den Experten als zu niedrig empfunden. Die Vereinten Nationen fordern die Industrieländer auf, 0,7% ihres Bruttosozialproduktes für Entwicklungshilfe aufzubringen. Bei dieser Zielgröße wird jedoch nur die "Official Development Assistance" (ODA) angerechnet. Dieses 0,7%-Ziel ist auch im Vertrag von Maastricht festgeschrieben, es wird aber nur von wenigen EU-Mitgliedsstaaten erfüllt. Mit lediglich 0,29% im Jahre 1998 ist Deutschland weit abgeschlagen. Andere Industrieländer, z.B. Dänemark mit 1,07% und Norwegen mit 0,95% gehen hier mit gutem Beispiel voran. Betrachtet man allerdings das tatsächliche finanzielle Volumen der Entwicklungszusammenarbeit, so rangiert Deutschland weltweit auf den vorderen Plätzen. Allerdings ist die Lieferbindung der bilateralen ODA in Deutschland eine der höchsten.

Natürlich ist der Anteil am Bruttosozialprodukt nicht die ausschlaggebende Schlüsselgröße bei der Entwicklungszusammenarbeit. Es kommt hauptsächlich auf deren Qualität an. Neben der Höhe der

Ausgaben der Entwicklungszusammenarbeit wird auch deren Qualität von den Experten kritisiert. Eine Qualitätsverbesserung und Effizienzsteigerung kann insbesondere erfolgen durch:

- die Partizipation der Bevölkerung,
- eine Förderung der (Aus-) Bildung und
- die Zusammenarbeit mit Experten aus Entwicklungsländern.

Im internationalen Vergleich genießt die Entwicklungszusammenarbeit Deutschlands einen relativ guten Ruf. Im Vergleich zu den USA und Japan werden ihr mehr ethische Motive zugesprochen.

Als überdurchschnittlich positives Beispiel für Entwicklungszusammenarbeit kann die Schweiz herangezogen werden. Die Schweiz vergibt seit 1988 ausschließlich Zuschüsse und keine Kredite, so dass das Zuschusselement bei fast 100% liegt. Die Hilfen enthalten kaum Lieferbindungen, und die Instrumente der Entwicklungszusammenarbeit können als flexibel bezeichnet werden. Der Anteil der ODA am Bruttosozialprodukt betrug allerdings 1998 nur 0,35% ist daher nur durchschnittlich.

Die Bundesrepublik Deutschland hebt sich demnach quantitativ, im Sinne des tatsächlichen finanziellen Volumens, von der Mehrheit der Länder ab, obwohl das 0,7%-Ziel nicht erfüllt wird. Qualitativ ist die Tendenz in der jüngeren Vergangenheit positiv anzusehen. Da die Zuständigkeiten im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit zunehmend an die Europäische Union abgegeben werden, sollte sich die Bundesrepublik Deutschland vor allem für eine qualitative Verbesserung einsetzen.

9.1.3 Welchen Einfluss haben die Industrieländer auf die Entwicklungsländer?

Die Industrieländer verfügen auf jeden Fall über einen großen Einfluss auf die Entwicklungsländer. Beruhend auf politischen Motiven werden Investitionen in bestimmten Ländern speziell gefördert oder eben nicht gefördert. Möglichkeiten, diese Macht zu relativieren und sich gegen den einseitigen Einfluss der Industrieländer zu wehren, werden am ehesten in der Zusammenarbeit der Entwicklungsländer untereinander sowie über die politischen und wirtschaftlichen Zusammenschlüsse und Vereinbarungen der großen Konferenzen gesehen.

Zu berücksichtigen ist, dass generell das Auftragsprinzip gilt. Das bedeutet, dass ein Entwicklungsland erst ein Projekt beantragen muss, bevor ein Auftrag zur Entwicklungszusammenarbeit erteilt wird. Ein Entwicklungsland kann einen solchen Antrag bei jedem Industrieland stellen. Allerdings unterstützen manche Industrieländer bevorzugt ehemalige eigene Kolonien, die sich meist derselben Sprache bedienen. Dies trifft insbesondere auf Frankreich und Großbritannien zu. Diese beiden Staaten traten in der Vergangenheit auch des öfteren durch militärische "Nachhilfe" in ihren ehemaligen Kolonien in Erscheinung. Dies ist natürlich eine Art von einseitigem Machtmissbrauch in der Entwicklungszusammenarbeit.

Die Entwicklungsländer wissen aber auch ihre Macht zu nutzen. Wenn ein fragwürdiges Projekt von einem Industrieland abgelehnt wird, wird es eben so lange bei anderen Ländern eingereicht, bis es

bewilligt wird. Durch eine verbesserte internationale Zielabsprache könnte diese Vorgehensweise unterbunden werden.

Die Bundesrepublik Deutschland bewegt sich im Bereich der Machtfrage in einem neutralen Umfeld. Zwar werden bestimmte Länder stärker gefördert als andere, aber dies beruht eher auf den Grundsätzen der deutschen Entwicklungszusammenarbeit. Diese fördert kaum Entwicklungsländer, in denen Projekte extrem ineffizient vonstatten gehen. Außerdem bevorzugt jedes Industrieland bestimmte Regionen oder Länder als Ziele seiner Entwicklungszusammenarbeit. Die Zielgebiete für die Entwicklungszusammenarbeit sind in gewissem Sinne regional unter den Geberländern aufgeteilt. So wird zum Beispiel Namibia als ehemalige deutsche Kolonie stark von deutscher Seite gefördert. Von einer politischen Einflussnahme Deutschlands kann aber, im Vergleich zu anderen Geberländern, nicht gesprochen werden.

So gesehen haben Industrieländer politische und wirtschaftliche Macht über Entwicklungsländer, die sie entsprechend ihrer Entwicklungszusammenarbeit mehr oder weniger ausgeprägt ausnutzen. Manchmal sind bestimmte Projekte von Industrieländern politisch und wirtschaftlich gewollt und werden einem Entwicklungsland geradezu aufgedrängt.

9.1.4 Welche Bedeutung hat der Verkehrssektor in der Entwicklungszusammenarbeit?

Im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit spielt der Verkehrssektor auf den ersten Blick nur eine untergeordnete Rolle. Das ist durchaus politisch gewollt, da die Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor bei der Öffentlichkeit in Misskredit geraten ist. Ursache hierfür waren zahlreiche Projektkritiken im Bereich des Straßenbaus. Offiziell gehen z.B. bei der GTZ nur 2-3% der finanziellen Mittel in den Sektor Verkehr. Nicht eingerechnet sind dabei allerdings die finanziellen Mittel, welche im Rahmen anderer Projekte (z.B. der ländlichen Entwicklung), indirekt in die Verkehrsinfrastruktur einfließen. Bei genauerer Betrachtung entdeckt man daher, dass ein größerer Anteil der Mittel im Verkehrssektor ausgegeben wird. Bei der KfW flossen im Jahre 2000 12% aller Mittel in Projekte für das Verkehrswesen. Aufgrund seiner Komplexität kommt dem Verkehrssektor allerdings auch eine wesentliche Bedeutung zu. Demnach müssten die Ausgaben für den Verkehrssektor eher erhöht als reduziert werden. Dabei sollte aber nicht der klassische Straßenbau und -unterhalt im Vordergrund stehen, sondern die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsschichten. Denn in Bezug auf das klassifizierte Wegenetz und die urbanen Siedlungsgebiete weist die bestehende Entwicklungszusammenarbeit gewisse Defizite auf. Der finanzielle Schwerpunkt liegt nach wie vor im Straßenbau und -unterhalt. Hier wäre eine quantitative Verschiebung zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des nicht-motorisierten Verkehrs sinnvoll. Trotzdem ist ein funktionierendes Straßennetz Grundvoraussetzung für eine effiziente Mobilität, denn auch Busse, der Paratransit, Fahrradfahrer etc. benötigen Straßen.

Die Entwicklungszusammenarbeit sollte daher im Sinne von arbeitsintensiven und somit kostengünstigen Straßenbaumethoden sowie der Förderung von kostengünstigeren Transportmitteln ansetzen. Die Hebelwirkung zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen und zur Armutsbekämpfung ist hier am größten. Dabei sind die allgemeinen Grundsätze des nachhaltigen Verkehrs zu beachten. Doch wie bereits erwähnt, wird die Entwicklungszusammenarbeit erst auf Antrag des Entwicklungslandes tätig. Das bedeutet, dass die dortigen Entscheidungsträger auch nachhaltige Verkehrsprojekte beantragen müssen. Die Entwicklungszusammenarbeit könnte hier aber auch gezielt ihren Einfluss geltend machen und eine Änderung erwirken.

Um allen Bevölkerungsschichten gerecht werden zu können, müssen bestimmte administrative Rahmenbedingungen in einem Entwicklungsland vorhanden sein. Denn jede Art von bilateraler oder multilateraler Entwicklungszusammenarbeit benötigt einen Träger. Daher ist es oftmals nicht möglich, in ländlichen Regionen Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor zu leisten, da abseits der Zentralen Orte das Straßen- bzw. Wegenetz nur rudimentär klassifiziert ist und die Zuständigkeiten unklar sind. Das heißt, dass gerade hier die klassische Entwicklungszusammenarbeit an ihre Grenzen stößt. Für informelle Wegenetze innerhalb bestimmter Siedlungsgebiete findet sich meist kein Träger. Und daher kann dort die staatliche Entwicklungszusammenarbeit bisher nicht ansetzen. Hier sollten demnach Instrumente entwickelt werden, die es der Entwicklungszusammenarbeit erlauben, in diesen Gebieten verstärkt Projekte an Nichtregierungsorganisationen vor Ort zu delegieren, insbesondere durch die finanzielle Unterstützung von kleinräumigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten.

9.2 Beurteilung des Verkehrssektors in Ostafrika

9.2.1 Welche Bedeutung haben die einzelnen Verkehrsmittel in Ostafrika?

Über die Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel, bei der Befriedigung der Transport- und Mobilitätsbedürfnisse der städtischen und ländlichen Bevölkerung in Ostafrika, wurde bereits in der Status-quo-Analyse ausführlich eingegangen (s. Kapitel 6.2). Es wurde festgestellt, dass für die Mehrheit der Bevölkerung der Fußgängerverkehr sowie der öffentliche Verkehr die mit Abstand wichtigsten Fortbewegungsarten sind. Das gilt sowohl für städtische als auch für ländliche Gebiete! In den ländlichen Gebieten stellt der Transport durch Handkarren und Lasttiere eine weitere wichtige Transportart dar. Die Begleituntersuchungen in Kenia und Tansania sowie die Ergebnisse der Expertengespräche haben dies bestätigt. Die Politiker richten ihre zentrale Aufmerksamkeit aber hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr und missachten somit die Bedürfnisse der Mehrheit der Bevölkerung. Diese Disparität muss im Zuge einer nachhaltigen Entwicklung reduziert werden. Der nicht-motorisierte Verkehr sowie der öffentliche Verkehr müssen stärker gefördert werden.

Nun geht es insbesondere darum, festzustellen, wo der größte Handlungsbedarf besteht und wie dieser konkret umgesetzt werden kann. Es gilt zu veranschaulichen, wie eine verträgliche und der gesamten Bevölkerung gerecht werdende Mobilität erreicht werden kann. Was gilt es konkret zu verbessern, um eine verträgliche Mobilität zu erreichen?

9.2.2 Wo ist der Handlungsbedarf am größten?

Der Handlungsbedarf der einzelnen Verkehrsarten ist sehr unterschiedlich. Im Folgenden wird er für jede Verkehrsart separat aufgeführt. Außerdem werden im Anschluss an die Präsentation die Lösungsansätze für die jeweilige Verkehrsart ein Bezug zur Entwicklungszusammenarbeit sowie zum Lerneffekt für Entscheidungsträger in Industrieländern dargestellt. Es stellt sich in diesem Zusammenhang nämlich nicht nur die Frage, was Entwicklungsländer von uns lernen können, sondern auch was wir von ihnen lernen können. Gegenseitiges Lernen vereinfacht den Dialog und die Bereitschaft etwas zu ändern. Die hier ersichtliche Gliederungsstruktur orientiert sich am Kapitel 6.2, in welchem die Verkehrsmittel einzeln dargestellt wurden und nicht am Fragebogen der Hauptuntersuchung.

9.2.2.1 Fußgängerverkehr

Der Fußgänger ist das wichtigste, aber infrastrukturell und politisch das schwächste Glied in der Verkehrspyramide. Er ist in allen Regionen die mit Abstand wichtigste Form der Mobilität in Entwicklungsländern. Zum Teil beträgt ihr Anteil am Modal Split im ländlichen Raum über 90%, in Städten meist um die 45-50%. Nicht umsonst heißt es *"Afrika geht zu Fuß"*! In Ostafrika ist ein Zusammenhang zwischen der Intensität des Fußgängerverkehrs und der Siedlungsstruktur nicht erkennbar, weil die dort zu Fuß zurückgelegten Distanzen z.T. sehr groß sind. Tatsache ist aber, dass die Fußgänger zur Zeit absolut nicht ausreichend berücksichtigt werden. Ein sicherer und gut funktionierender Fußgängerverkehr setzt aber ein sicheres Wegenetz voraus. Eine stärkere Berücksichtigung kann geschehen durch:

- eine bauliche Abtrennung der Fahrbahn mit ausreichend Platz für den nicht-motorisierten Verkehr;
- die Erneuerung bestehender und der Bau neuer Bürgersteige;
- die Konstruktion fehlender Verbindungen (z.B. Fußgängerbrücken u. -überwege);
- den Rückbau von Barrieren (z.B. Zäunen)
- die Einrichtung von Vorrechtszonen für Fußgänger im urbanen Bereich (z.B. Fußgängerzonen);
- einen stärkeren Schutz durch Verkehrsregeln, die Steigerung der Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung;
- eine wirksamere Verkehrsüberwachung auf großen Straßen und in den Städten.

Entwicklungszusammenarbeit sollte das Ziel haben, bei jedem Verkehrsprojekt die Mobilität von Fußgängern und Fahrradfahrern zu sichern. Für uns ist es sinnvoll zu überlegen, ob unsere eigenen Distanzmodelle nicht zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs gewandelt werden können. Das zu Fuß gehen sollte auch in Industrieländern stärker gefördert werden.

9.2.2.2 Fahrradverkehr

Durch den Einsatz von Fahrrädern wird der Aktionsradius und die Transportleistung der Bevölkerung nachhaltig verbessert. Dies zieht eine signifikante Verbesserung der Lebensbedingungen nach sich. Das Wegenetz sollte daher ohne Gefahr für Leib und Seele von Fahrradfahrern genutzt werden können.

Es ist ein klares Vorurteil, dass Fußgänger und Fahrradverkehr von der Topographie abhängen. Die Fahrradaffinität eines Gebietes hat nur wenig mit der Topographie zu tun. Die Barrieren sind vielmehr kultureller, wirtschaftlicher und infrastruktureller Art. Durch den Wegfall von Steuern und Importzöllen auf Fahrräder und Fahrradersatzteile sowie eine Marketingkampagne kann die Verbreitung dieses Transportmittels nachhaltig unterstützt werden.

Konkrete Ansatzmöglichkeiten sind z.B.:

- die Schaffung einer Verkehrsinfrastruktur für Fahrräder, insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen;
- die Einführung von Fahrradfahrunterricht und Verkehrserziehung ab Schulbeginn;
- die Installierung von Fahrradabstellanlagen;
- Marketing für das Fahrrad als Verkehrsmittel unter besonderer Berücksichtigung frauenspezifischer und kultureller Aspekte;
- staatliche Unterstützung für die Etablierung einer eigenen Fahrradindustrie, die marktgerechte Ersatzteile oder komplette Fahrräder herstellt und dezentralen Fahrradhandel betreibt;
- die Förderung von neuen Fahrradtechnologien (z.B. Transportfahrräder, Anhänger);
- die Reduzierung der Verkaufssteuern und Importzölle auf Fahrräder und deren Ersatzteile;
- die Förderung der Fahrradtaxibetreiber.

Für die Entwicklungszusammenarbeit ist es kaum möglich, auf breiter Basis den Besitz von Fahrrädern zu fördern. Beim Aufbau von einschlägiger Industrie und dezentralem Service sind Projekte denkbar. In landwirtschaftlichen Projekten kann der Transportbereich als Teil von Marktzugangsstrategien auch fahrradbezogene gefördert werden. Generell sollte die Entwicklungszusammenarbeit den Fahrradverkehr in der Verkehrsplanung berücksichtigen und in diesem Bereich tätige Nichtregierungsorganisationen unterstützen. Positives Beispiel hierfür ist Kisumu in Western Kenia. Hier hat die Weltbank finanzielle Mittel zum Bau von Fahrradwegen und zur Förderung der Boda-Bodas zur Verfügung gestellt. Die dadurch erzielten Effekte sind sehr positiv. Das System der Fahrradwege funktioniert ausgezeichnet.

Den Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades sind in Ostafrika kaum Grenzen gesetzt. Analog zum Bereich des Fußgängerverkehrs sollten Industrieländer über eine weitere Förderung des Fahrradverkehrs nachdenken und zum Beispiel in Ballungsräumen den Einsatz von Lastenfahrrädern anstelle von Kleinlieferwagen fördern. Fahrradkuriere gehören heute zum Straßenbild in größeren Städten. In einigen deutschen Städten, wie z.B. Berlin, operieren bis zu 80 Fahrradkuriere erfolgreich. Dem Einsatz des Fahrrades sind auch in Industrieländern keine Grenzen gesetzt.

9.2.2.3 Packtiere und Lastkarren

Sowohl im ländlichen Raum als auch in Ballungsgebieten spielt der Transport durch Packtiere und Karren eine erhebliche Rolle. Durch ihren Einsatz erhöhen sich der Aktionsradius und die Lebensqualität der Nutzer. Sie sind günstig im Unterhalt und umweltfreundlich. Trotzdem werden sie von den Politikern meist nur als Verkehrshindernis für den motorisierten Verkehr betrachtet. Für die armen Bevölkerungsschichten sind sie aber ein wichtiges Transportmittel. Daher muss es in der Verkehrsplanung adäquat berücksichtigt werden, z.B. durch:

- die Schaffung ausreichend dimensionierter Straßen mit baulich abgetrennten Bereichen für den nicht-motorisierten Verkehr;
- die Stärkung der Rechte der Nutzer (z.B. durch Verkehrsüberwachung).

Im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit wurde die Effizienz dieser Verkehrsart schon vor langem entdeckt und geschätzt. Außerhalb ländlicher Entwicklungsprogramme wurde sie aber selten gefördert. Hier kann sie zukünftig positiv ansetzen.

Lasttiere haben in Industrieländern meist nur im Bereich des Tourismus Einsatzmöglichkeiten. Eine Wiederbelebung dieser Verkehrsart ist in Industrieländern, abgesehen von der Forstwirtschaft, aktuell wenig sinnvoll.

9.2.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Die Befragten sehen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs zu Recht einen weniger dringenden Handlungsbedarf. Planerische und ordnungspolitische Instrumente sind anzuwenden, wie z.B.:

- fiskalische Maßnahmen;
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge durch eine technische Überwachung;
- eine verbesserte Kraftfahrausbildung;
- Maßnahmen zur Luftreinhaltung und Lärmreduzierung;
- Maßnahmen zur Verkehrslenkung, -reduzierung und -vermeidung;
- Maßnahmen zur Etablierung angepasster Entwicklungsstandards beim Ausbau und Neubau von Hauptverkehrsstraßen.

Nach wie vor fehlen in Ostafrika ausgereifte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Die Bedingungen des motorisierten Individualverkehrs müssen zwar verbessert werden, doch dazu bedarf es einer Förderung des öffentlichen und des nicht-motorisierten Verkehrs. Denn Verkehrsprobleme lassen sich nur in Form integrierter Ansätze lösen. Es besteht Gewissheit darüber, dass sich Fahrzeuge im urbanen Raum zunehmend in "Stehzeuge" verwandeln und Alternativen geschaffen werden müssen. Eine solche Alternative kann das Car-Pooling und Car-Sharing im Paratransit-Kontext darstellen. Dadurch kann der private Verkehr öffentlicher gestaltet werden. Trotz aller technischen Fortschritte bleibt die ökologische Belastung durch das Auto ein sensibles Thema, zumal überwiegend Fahrzeuge mit geringen Umweltstandards zum Einsatz kommen (Altfahrzeuge und schlecht gewartete Fahrzeuge aus Industrieländern). Auch wenn Luftschadstoffe durch technische Maßnahmen reduziert werden könnten, so stellen der Flächenverbrauch und das Kfz-Flottenwachstum konkrete Umweltbedrohungen dar.

Die Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor war lange Zeit autoorientiert. Es gilt hier, die bestehende Infrastruktur zu erhalten und nur in Ausnahmefällen gezielt auszubauen. Erst wenn die bestehende Infrastruktur instandgehalten werden kann, sollte über einen weiteren Ausbau entschieden werden.

Die Industrieländer müssen ihre eigene autozentrierte Verkehrspolitik ändern, um den Entwicklungsländern positive und nachhaltige Impulse senden zu können. Es muss endlich erkannt werden, dass der autozentrierten Entwicklung Grenzen gesetzt sind, die mittlerweile überschritten worden sind.

9.2.2.5 Paratransit/ halb-öffentlicher Verkehr

Wie bereits erwähnt, muss auch der Paratransit stärker gefördert werden. Er trägt in erheblichem Maße zur Mobilitätssicherung bei. Meist hat er einen größeren Anteil am Modal Split als der öffentliche Verkehr (Busverkehr). Der Handlungsbedarf setzt hier verstärkt bei ordnungspolitischen Maßnahmen an. Es gilt folgendes zu verbessern:

- die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge;
- die Anzahl der Verkehrskontrollen;
- die Ausbildung der Fahrer;
- die Regulierung des Marktes und des Marktzuganges.

Das Beispiel Ugandas zeigt, dass diese Ansätze erfolgreich umgesetzt werden können. Die Regulierung des Marktes erfolgte dort durch die Errichtung regionaler Verbände, die Schaffung von Markteintrittsbarrieren (durch eine zahlenmäßige Beschränkung der operierenden Fahrzeuge je Region), eine verbesserte Ausbildung der Fahrer sowie eine technische Überwachung der Fahrzeuge. Die Situation wurde grundlegend verbessert. Insbesondere die Verkehrssicherheit hat sich stark erhöht.

Die Entwicklungszusammenarbeit kann hier nur flankierend in Erscheinung treten, da es sich um einen Bereich des informellen Sektors handelt. Durch Politikberatung sowie Aus- und Weiterbildung von Fachkräften für den Bereich der Kontrolle der Verkehrssicherheit und der Fahrerausbildung kann aber ein wichtiger Beitrag geleistet werden.

In Form von Anrufsammeltaxis und Rufbussen kommt auch in Industrieländern das Kollektivtaxi im Bereich des kleinräumigen Verkehrs vereinzelt wieder zum Einsatz. Gerade in dünn besiedelten Gebieten und außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist ihr Einsatz sinnvoll. Die Industrieländer sollten sich ebenfalls an einem flächendeckenden, öffentlichen Verkehrssystem orientieren.

9.2.2.6 Öffentlicher Verkehr

Im Sektor des öffentlichen Verkehrs besteht der größte Handlungsbedarf. Sowohl der halb-öffentliche Verkehr als auch der öffentliche Verkehr müssen viel stärker gefördert werden. Eine Restrukturierung und Effizienzsteigerung ist unverzichtbar.

Verbesserungen erfolgen z.B. durch:

- eine Erhöhung der staatlichen Subventionen;
- eine bessere planerische und betriebliche Arbeitsteilung mit dem Paratransit;
- die Verbesserung des technischen Zustandes des Rollmaterials durch Instandsetzung und regelmäßige Wartung;
- die finanzielle Förderung von neuem Rollmaterial;
- den Ausbau des Liniennetzes und eine Erhöhung der Taktung;
- die Einführung von Fahrplänen;
- eine ausreichende Beschilderung von Haltestellen;
- die Einrichtung von Busspuren im urbanen Umfeld;
- die Schaffung besserer Zufahrtsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr in verdichteten und informellen Siedlungen.

Die Entwicklungszusammenarbeit ist aufgerufen, Projekte zur Restrukturierung und Effizienzsteigerung des öffentlichen Verkehrs gezielt zu fordern und zu fördern. Nur so kann eine nachhaltige Entwicklung erfolgen. Das gleiche gilt für die Industrieländer.

9.2.2.7 Güterverkehr

Der Güterverkehr zeichnet sich durch einen extrem hohen Handlungsbedarf aus. Hier muss insbesondere die Verlagerung von der Straße auf die Schiene in Angriff genommen werden. Hierzu ist allerdings eine grundlegende Sanierung des Schienenverkehrs in ganz Ostafrika erforderlich. Die Sanierung von Rollmaterial, Signaleinrichtungen und Strecken ist Mindestvoraussetzung. Die grenzüberschreitenden Kooperationen funktionieren dagegen erstaunlich gut.

Um eine Verkehrsentslastung in Uganda zu erzielen, sollte die Petroleumpipeline von Kisumu bis Kampala weitergebaut werden. Dies würde zu einer erheblichen Reduzierung des Gütertransportes auf der Straße führen.

Es ist aber auch unabdinglich, die Hauptverkehrsachsen des Straßenfernverkehrs zu rehabilitieren und ausreichend zu dimensionieren, um die Situation zu verbessern. Das sollte aber nicht im Sinne der Autobahnen westlicher Prägung geschehen, sondern durch mehr Verkehrsraum für den langsamen und nicht-motorisierten Verkehr. Denn die Eisenbahn wird kurz- bis mittelfristig nur ein begrenztes zusätzliches Volumen befördern können.

Im Bereich des Güterverkehrs sind allerdings auch die Überseehäfen von Mombasa und Dar-es-Salaam limitierende Faktoren. Ihre derzeitigen Kapazitäten werden der großen Nachfrage nicht gerecht. Die Umschlagdauer ist zu lang, da es an ausreichenden Lagermöglichkeiten und einer effizienten Logistik fehlt. Auch hier müssen Restrukturierungen und Renovierungen vorgenommen werden. Zum Teil trifft dies auch auf die Binnenhäfen zu.

Die Entwicklungszusammenarbeit ist in diesen Bereichen seit Jahren aktiv. Es existieren zahlreiche Programme zur Restrukturierung bzw. Modernisierung der Güterbahnen in Kenia, Uganda und Tansania. Die Erfolge dieser Programme sind allerdings eher zweifelhaft. Meist dienen sie nur dazu den Betrieb einigermaßen aufrecht zu erhalten. Es müssen daher umfangreiche Sanierungen gefördert und nicht nur einzelne Symptome bekämpft werden. Zusätzlich müsste der kleinräumige, regionale Schienengüterverkehr wieder gefördert werden und nicht nur die Hauptstrecken über lange Distanzen.

9.2.2.8 Schienenverkehr

Der Schienenverkehr wird unterschieden zwischen Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr. Zur Restrukturierung des Schienengüterverkehr wurden bereits Maßnahmen vorgeschlagen.

Der Schienenpersonenverkehr steht vor existenziellen Problemen. In Kenia findet ein solcher nur noch zwischen Nairobi und Mombasa statt. In Richtung Uganda bzw. in Uganda selbst, wird er nicht mehr angeboten. Gründe hierfür sind die miserablen Schienen, die einen Transport nur noch sehr unkomfortabel und langsam ermöglichen und die wenig konkurrenzfähige Tarifpolitik und Fahrplangestaltung. Dadurch ist die Schiene nicht mehr konkurrenzfähig. Einzig erfolgreich ist der "Light-Rail" im Großraum Nairobi, der zur Rushhour morgens und abends jeweils einmal betrieben wird. Eine Ausweitung des Angebotes ist trotz der immensen Nachfrage, aufgrund struktureller Probleme nicht möglich. Der Schienenverkehr benötigt zur Modernisierung erhebliche Subventionen. Aus Eigenmitteln ist das nicht zu finanzieren. Diese können aus staatlicher Hand erfolgen oder im Zuge einer Privatisierung. In Kenia und Uganda soll in naher Zukunft eine Privatisierung die Lösung für den Schienenverkehr bringen.

Um das Eisenbahnwesen in Ostafrika zu fördern, sind folgende Maßnahmen denkbar:

- eine ausreichende versicherungstechnische Absicherung des Transportgutes, um wieder mehr Kunden zu akquirieren, denn viele Kunden haben wegen fehlender Entschädigungen nach Verlust oder Unfall der Eisenbahn ihr Vertrauen entzogen;
- Rationalisierungen und Qualifizierungen im Personalbereich, um personelle Überhänge abzubauen;
- Verschrottung der außer Dienst gestellten Lokomotiven und Waggons, damit die Stellflächen wieder effizient genutzt werden können. Historische Stücke können in spezielle Museen eingebracht werden (Eisenbahnmuseum Nairobi);
- effizientere Überbrückung des Viktoriasees durch zusätzliche Eisenbahnfähren;
- Einsatz schwerer Diesellokomotiven, um die Transportleistung kostenextensiver erbringen zu können;
- Modernisierung des Bestandes an Lokomotiven und Waggons;
- Einführung einer adäquaten Tarifstruktur;
- Erweiterung und Verbesserung der Schienenverkehrsinfrastruktur;
- Bau einer neuen Strecke in Kenia, die von Lamu über Meru nach Kisumu führt und wirtschaftlich interessant sein könnte.
- Verbesserung der Verbindung zwischen Moshi und Voi;
- Erweiterung des "Light-Rail" in Nairobi. Er benötigt mehr Ausweichstellen, neue Haltestellen und besseren Unterhalt. Der Einsatz von leichten Regional- und Stadtbahnssystemen müsste für die anderen Ballungsgebiete überprüft werden. Die leichten Stadtbahnssysteme dienen primär dem Personentransport und können aufgrund ihrer Bauart schneller beschleunigen und bremsen und somit mehr Haltestellen in der gleichen Zeit bedienen.

Der größte Handlungsbedarf besteht laut den Ergebnissen der unterschiedlichen Auswertungen in den Bereichen nicht-motorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr. Dabei wird der Handlungsbedarf in Städten größer als auf dem Land eingeschätzt. Auf diesem Punkt wird in Kapitel 9.2.2.11 näher eingegangen.

Zusätzlich zum konkreten Handlungsbedarf bei den einzelnen Verkehrsarten sind auch weitere Faktoren zu berücksichtigen, wie zum Beispiel die finanziellen Probleme der Regierungen und Kommunen, das hohe Verkehrsaufkommen, der Straßenbau und -unterhalt, die Verkehrserziehung, städtebauliche Probleme und der Umweltschutz. Auf diese Probleme wurde bereits im Kapitel 6.3 umfangreich eingegangen. Daher werden hier lediglich die wichtigsten Maßnahmen resümiert.

9.2.2.9 Finanzierung und Administration

Zur Klärung der finanziellen Probleme müssen die Zuständigkeiten zwischen den verschiedenen Behörden geklärt und das Management in den Behörden (z.B. durch Bezahlung adäquater Gehälter gegen Korruption, Installation wirtschaftlicher Kontrollinstrumente, Abschluss von Verträgen mit privaten Straßenbaufirmen etc.) verbessert werden. Durch die Schaffung unabhängiger Finanzierungsquellen für infrastrukturelle Belange (z.B. über Straßennutzungsgebühren, Benzinsteuern, Kfz-Steuer, Fahrzeugzulassungskosten, Luxussteuer auf teure und/oder Hubraumstarke Pkw) und ein effektives Management der Mittel zum Straßenunterhalt kann die finanzielle Situation zusätzlich entschärft werden. Diese Maßnahmen setzen allerdings eine Überarbeitung des institutionellen Rahmens voraus. Eine effiziente Verwaltung muss implementiert werden. Außerdem stellt sich das Problem einer Aufteilung der Finanzen auf den Neubau, Ausbau und Unterhalt. Es muss auch eine dezentrale Wegeverantwortung geschaffen werden.

Die Veränderung der politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen liegt in der Eigenverantwortung der Entwicklungsländer. Die dortigen Entscheidungsträger müssen einsehen, dass Korruption, Vetternwirtschaft und Pseudo-Reformen nicht zur Lösung ihrer Probleme beitragen. Eine grundsätzliche Verwaltungs- und Regierungsreform scheint daher unerlässlich. Ohne eine solche Reform sind viele Bemühungen zwecklos.

Auch müssen Frauen auf allen Verwaltungsebenen sowie in der Politik stärker berücksichtigt werden. Dazu ist es notwendig, bestimmte Frauenquoten in den Gremien festzulegen.

9.2.2.10 Umweltschutz

Im Bereich des Umweltschutzes sind als Lösungsansätze z.B. eine erhöhte Besteuerung von Treibstoff, eine Überwachung der Treibstoffqualität, die Einführung von bleifreiem Benzin und einer standardisierten Abgasuntersuchung, Steuervergünstigung für schadstoffarmen Motoren, Importbeschränkungen für Altfahrzeuge ohne Katalysator und ein Programm zur Umwelterziehung denkbar. Hier können Modelle aus Industrieländern durchaus als Beispiele herangezogen werden. Industrieländer sollten allerdings auch selbst aktiv werden, z.B. durch Exportbeschränkungen für Gebrauchtfahrzeuge ab einem Alter von 8 Jahren und eine flächendeckende Kfz- Wiederverwertung, wie sie in Deutschland gesetzlich vorgeschrieben ist.

9.2.2.11 Städtische Entwicklungsprobleme

Die Ansätze zur Lösung städtebaulicher Probleme sind sehr vielseitig. Die Städte dürfen mit ihren Problemen im Verkehrssektor und der Stadtentwicklung nicht allein gelassen werden. Das bedeutet, dass auf nationaler und regionaler Ebene politische und gesetzliche Grundlagen für eine nachhaltige Stadtentwicklung entwickelt werden müssen. Folglich ist es gerade für die Erschließung von "Neuland" nötig, einen gesetzlichen Rahmen zu schaffen, der eine Zersiedelung neuer Baugebiete verhindert. Die Siedlungsentwicklung muss sich an der vorhandenen Infrastruktur anpassen und dem

Paradigma der "*Stadt der kurzen Wege*" folgen. Infolge einer solchen Siedlungsentwicklung kann in erheblichem Maß motorisierter Verkehr reduziert werden. Das Transportnetzwerk muss als Instrument der Flächennutzungsplanung eingesetzt werden. Wohngebiete und Industriegebiete müssen besser für den nicht-motorisierten Transport und öffentliche Verkehrsmittel erschlossen werden, um dem motorisierten Individualverkehr Einhalt zu gebieten. Dazu gehört auch die Erweiterung (Nairobi) bzw. die Einführung (Dar-es-Salaam, Kampala) eines Regional- und Stadtbahnsystems. Der öffentliche Verkehr kann entscheidend dazu beitragen, die städtischen Verkehrsprobleme zu lösen!

Außerdem müssen, als Instrument der Armutsbekämpfung adäquate Fußgängerrouen geschaffen und der informelle Sektor sowie die Wohngebiete der armen Bevölkerung besser an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden. Des Weiteren muss die Straßenverkehrssicherheit zum Schutze der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Dazu sind Aufklärungs- und Bildungsarbeit, die Disziplinierung von Betreibern des halb-öffentlichen Verkehrs, die Schaffung sicherer Straßenüberquerungsmöglichkeiten und eine effiziente sowie nicht korrupte Straßenverkehrsüberwachung erforderlich.

9.2.2.12 Ländliche Entwicklungsprobleme

Zur Lösung der Probleme im ländlichen Raum wird von der Entwicklungspolitik und nationalen Verkehrspolitik nur auf einer relativ großen Maßstabebene gearbeitet. Kleindörfer werden stark vernachlässigt, obwohl hier die Transportlast der ländlichen Bevölkerung am größten ist. Die Regierungen sollten auch diese Dörfer stärker fördern, zum Beispiel durch eine Klassifizierung des Wegenetzes und die Beantragung von Projekten der Entwicklungszusammenarbeit für diese Kleindörfer. Dadurch könnten sie im Rahmen der ländlichen Entwicklungsprogramme gefördert werden. So lange dies nicht geschieht, erhalten diese Dörfer weiterhin nur von Nichtregierungsorganisationen Hilfe. Diese Nichtregierungsorganisationen, wie z.B. das Bicycle Sponsorship Project in Jinja/Uganda, könnten im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit stärker gefördert werden!

Durch eine bessere Arbeitsteilung zwischen Paratransit und öffentlichen Verkehr könnten die Verkehrsprobleme in urbanen und ländlichen Gebieten verbessert werden.

9.2.2.13 Straßenbau und -unterhalt

Zur Optimierung von Straßenbau und Straßenunterhalt müssen die betreffenden Regierungen erkennen, dass erst einmal das bestehende Straßennetz instandgehalten werden muss, ehe man über Neubauten nachdenkt. Dazu ist es erforderlich, dass das gesamten Straßen- und Wegenetz klassifiziert und bei der Instandhaltung berücksichtigt wird. Durch die Bereitstellung ausreichender Mittel zur Straßenunterhaltung und - Instandsetzung sowie die Etablierung einer effizienten Institution zur Straßeninstandhaltung kann eine sinnvolle Straßenunterhaltung gesichert werden.

9.2.2.14 Korruption

Wie in Kapitel 2.6 festgestellt wurde, behindert die Korruption notwendige Reformen in hohem Maße. Ohne eine Bekämpfung der Korruption ist eine Verwaltungsreform demnach nicht zu bewerkstelligen. Eine wirksame Bekämpfung ist sehr schwierig und umfasst unter anderem:

- die Beseitigung der finanziellen Notwendigkeit der Korruption (z.B. durch eine angemessene Bezahlung der Staatsbeamten);
- eine Unterbindung von Korruption durch Gesetze und den Staat kontrollierende Institutionen bzw. Mechanismen;
- eine anklagende Öffentlichkeit und mehr Transparenz (Presse, Wissenschaft & Forschung, etc.);
- strukturelle Veränderungen.

Allerdings dürfen Reformen in Entwicklungsländern nicht erzwungen werden, sondern müssen selbst gewollt sein. Trotzdem muss die Entwicklungszusammenarbeit ihre finanziellen Mittel hier differenzierter vergeben. Reformbereite Entwicklungsländer müssen stärker gefördert werden. Durch bessere Kontrollverfahren bei der Auftragsvergabe, eine Finanzkontrolle (z.B. mit Aufschlüsselung von "Verwaltungskosten"), ein missbrauchsunanfälliges Projektdesign, eine langfristige Partnerbegleitung und Sanktionen als Konsequenz von Korruption kann die Entwicklungszusammenarbeit wirksam tätig werden.

9.2.2.15 Zusammenfassung

Die aktuellen Prioritäten in der Verkehrsplanung sind sehr autoorientiert. Eine nachhaltige Verkehrsplanung bedeutet aber, dass zuerst die Fußgänger, danach die Fahrradfahrer und schließlich der motorisierter Verkehr Berücksichtigung finden.

Eine nachhaltige Transportplanung muss daher

- ⇒ ökologisch nachhaltig,
- ⇒ sozial gerecht,
- ⇒ ökonomisch effizient,
- ⇒ politisch regulierend und
- ⇒ investitionsfördernd sein!

Zur genauen Analyse der spezifischen Mobilitätsprobleme auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene sind Mobilitätsbefragungen unerlässlich. Dazu gehören auch haushaltsbasierende Datenerhebungen. Nur so lassen sich die genauen Problempunkte identifizieren, denn Lösungen sind sehr kleinräumig zu initiieren.

Um den nachhaltigen Verkehr in Entwicklungsländern stärker zu fördern, sind folgende Schritte notwendig:

- Sensibilisierung der Entscheidungsträger, Planer und Ingenieure für die Belange und Potentiale des nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehrs;
- Aufklärung der zuständigen Behörden über nachhaltige Transportstrategien. Der nachhaltige Verkehr darf nicht erst nachträglich berücksichtigt werden. Er muss von Anfang an eine hohe Priorität genießen;
- Assistieren bei der Reform des institutionellen Rahmens um Aktivitäten planen, implementieren und überwachen zu können;
- Unterstützung bei der Entwicklung länderspezifischer, technischer Standards zur Implementierung der benötigten Infrastruktur (z.B. Fahrradwege);
- Einsatz technisch effizienter Verkehrsträger. Die Verkehrsmittel müssen entsprechend ihrer Integrierbarkeit und Potentiale eingesetzt werden;
- Konzentration auf Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung, z.B. durch eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Planung einer "*Stadt der kurzen Wege*";
- politische Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse sozialer Randgruppen und anderer Gruppen ohne politische Macht;
- Partizipation der Bevölkerung auf allen Ebenen;
- Unterstützung der Schaffung einer Einrichtung zur Verkehrserziehung sowie technischen Überwachung;
- Einsatz fiskalischer Abgaben als Lenkungsmaßnahmen;
- Förderung angepasster Verkehrstechnologien (z.B. Fahrräder, Tiere, Handkarren);
- Errichtung und Wartung lokaler Verkehrsinfrastruktur (Fußpfade, Radwege, Pisten) mit arbeitsintensiven Methoden;
- Ausweitung von Transportdienstleistungen (öffentlicher Verkehr im weitesten Sinne);
- Förderung integrierter Planungsansätze, die den Zugang zu Märkten, Gütern und Dienstleistungen in die Verkehrsplanung einbeziehen.

9.2.3 Welche Gruppen sind in besonderem Maße benachteiligt?

Im Bereich der Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen müssen Kinder, Frauen, Arme, Senioren und Behinderte genannt werden. All diese Bevölkerungsgruppen müssen im Verkehrssektor ausreichend berücksichtigt werden. Es geht um die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder, Maßnahmen für Behinderte, die Förderung der Mobilität der Armen als Mittel der Armutsbekämpfung und die Förderung der Mobilität der Frauen. Im Folgenden soll insbesondere auf die Situation von Frauen eingegangen werden, da sie die Hauptlast der Arbeit in den ostafrikanischen

Gesellschaften leisten und von der Förderung ihrer Mobilität somit wichtige soziale und wirtschaftliche Impulse ausgehen. Es existiert ein großer Handlungsbedarf. So leiden sie z.B. in Städten unter sexueller Belästigung in öffentlichen und halb-öffentlichen Verkehrsmitteln, so dass sie diese zu den Hauptverkehrszeiten oft meiden. Dies schränkt sie in ihrer Mobilität ein. Durch den Einsatz von Kontrolleuren und Schaffnern kann die Situation entschärft werden. Wie bereits in anderen Kapiteln erwähnt, wird die Mobilität von Frauen durch den Einsatz von Fahrrädern erheblich erhöht.

Die Entwicklungszusammenarbeit sollte im Rahmen aller durchzuführenden Projekte die Belange der Frauen stärker berücksichtigen. Da die Ursachen meist kultureller Art sind bzw. die Ansatzpunkte außerhalb dem Geltungsbereich der Entwicklungszusammenarbeit liegen, ist Hilfe nur bedingt möglich. Hier sind Staat und Gesellschaft gefordert!

9.3 Beurteilung der Leitbildfunktion westlicher Mobilitätsmodelle

9.3.1 Welchen Leitbildern folgt die Verkehrspolitik in Entwicklungsländern?

Die Leitbildfunktion westlicher Mobilitätsmodelle wird heftig diskutiert. Doch welchen Leitbildern folgt die Verkehrspolitik in Entwicklungsländern wirklich? Werden die Modelle aus den Industrieländern wirklich kopiert oder differenzieren Entwicklungsländer zwischen positiven und negativen Vorbildern und Modellen?

Die aktuelle Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland mit der starken Priorität für den motorisierten Individualverkehr stellt in den Augen der befragten Experten kein geeignetes Vorbild für Entwicklungsländer dar. Doch wird es überhaupt als Leitbild herangezogen und ist unsere Art der Mobilität für die Entwicklung eines Landes notwendig?

In den Bereich der Leitbilder bzw. der Vorbildfunktion spielt die Frage der *Wechselwirkungen* eine besondere Rolle. Die Wechselwirkungen sind aber bislang sehr einseitig. Laut den Ergebnissen der Befragungen können lediglich der halböffentliche Verkehr bzw. das Rikschawesen Impulse von Entwicklungsländern in Industrieländer leiten. Dabei wird allerdings übersehen, dass auch der hohe Anteil des Fußgängerverkehrs, die langen Distanzen, welche Fußgänger und Fahrradfahrer zurücklegen, das Fahrradtaxi und der kleinräumige öffentliche Verkehr eine positive Wechselwirkung von Entwicklungsländern auf Industrieländer erzielen könnten. Leider fand das bislang keine große Beachtung. Genauso wie Entscheidungsträger in Entwicklungsländern sich unser Verkehrssystem selektiv betrachten und Komponenten übernehmen, müssen auch hiesige Entscheidungsträger das Verkehrssystem in Entwicklungsländern auf für uns innovative bzw. längst in Vergessenheit geratene Komponenten untersuchen. Ein gemeinsamer Dialog fällt leichter, wenn beide voneinander lernen.

Die Experten sind sich aber darüber einig, dass es zu ausgeprägten negativen Wechselwirkungen von Industrieländern auf Entwicklungsländer kommt. Insbesondere die Gefahr der Nachahmung und somit der Investition in eine nicht adäquate Verkehrsinfrastruktur wird gesehen. Der hochtechnisierte motorisierte Individualverkehr in wohlhabenden Industrieländern kann nicht als Vorbild dienen. Zur Begründung reicht schon alleine das Argument der mangelhaften Finanzierbarkeit aus.

Trotzdem hat die gesamte Verkehrssituation und somit die drohenden Gefahren für die globale Umwelt eine Wechselwirkung hervorgebracht. Industrieländer müssen ihre eigenen Leitbilder überdenken, insbesondere auch in Bezug auf ihre Vorbildfunktion für Entwicklungs- und Schwellenländer. In dem Moment, in dem man zur Einsicht kommt, dass Entwicklungsländer aus umweltpolitischen Gründen nicht den gleichen Motorisierungsgrad wie Industrieländer erreichen sollten, müssen die Industrieländer den Entwicklungsländern ein Umdenken in Form einer nachhaltigen Verkehrspolitik vorleben. Alles andere wäre unglaublich.

Die Verkehrsprobleme in Entwicklungsländern können nur über eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und nicht-motorisierten Verkehr gelöst werden. Der motorisierte Individualverkehr bleibt dort auf lange Zeit der breiten Bevölkerungsschicht vorenthalten. Ob die Massenmotorisierung ein sinnvolles Ziel ist, bleibt fraglich. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs setzt voraus, dass ein breites und differenziertes Flächensystem entwickelt wird. Die Fehler der Industrieländer, den ÖPNV zu einem Rumpf- oder Korridorsystem zurück zu entwickeln, dürfen nicht wiederholt werden.

Westliche Wohlstandsmodelle dürfen im großen und ganzen nicht als Verkehrsvorbild dienen. Doch wer soll es den Entscheidungsträgern aus Entwicklungsländern verübeln, wenn sie es doch tun. Sie wurden größtenteils in Industrieländern universitär ausgebildet, sind westlich beeinflusst und fahren meist mit dem Auto zur Arbeit. Sie denken auch nur bedingt an die unteren Bevölkerungsschichten, genau wie es in Industrieländern der Fall ist. Trotzdem werden Verkehrskonzepte, sofern man davon überhaupt sprechen kann, nicht eins zu eins übernommen. Die Entscheidungsträger in Entwicklungsländern differenzieren z.T. sehr stark. Sie verfügen durchaus über die Bereitschaft, etwas zu ändern. Die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen sind aber oftmals nicht gegeben.

Der Trend in Entwicklungsländern geht hin zu:

- einer Zunahme des Pkw und Lkw-Verkehrs;
- einer Vernachlässigung der Schiene;
- einer verstärkten Aufmerksamkeit für den straßengebundenen, öffentlichen Verkehr.

9.3.2 Was gilt es zu verbessern, um eine verträgliche Mobilität zu erreichen?

In diesem Zusammenhang spielt die persönliche Einstellung eine bedeutende Rolle. Die Befragten waren zu knapp 60% der Meinung, dass wirtschaftliches Wachstum auch ohne eine Steigerung der Automobilität möglich sei. Dies ist zwar keine große Mehrheit, gibt aber auf jeden Fall Anlass,

darüber nachzudenken, ob wirtschaftliches Wachstum und eine Steigerung der Automobilität zwangsläufig in einem kausalen Zusammenhang stehen. Westliche Modelle neigen dazu, dies zu suggerieren. Außerdem stellt sich die Frage, ob wirtschaftliches Wachstum gleichbedeutend ist mit einer Verbesserung des Lebensstandards für den Großteil der Bevölkerung.

Was muss verbessert werden, um eine verträgliche Mobilität zu erreichen? Wichtig ist, dass ein Wachstum an Mobilität nicht zwangsläufig mit einem Wachstum des motorisierten Individualverkehrs gleichgesetzt werden muss. Vielmehr drängen sich Gedanken zur Implementierung des nachhaltigen Verkehrs in den Vordergrund. Durch angepasste Wirtschaftstechnologien und Mobilitätsformen können bestehende Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Die aktuellen Verkehrskonzepte spiegeln die Nachfrage an Mobilität nur bedingt wider. Vielerorts müssen Verkehrskonzepte bedarfsgerechter ausgelegt werden. Der motorisierte Individualverkehr befriedigt die Geschwindigkeits- und Komfortbedürfnisse der Gesellschaft nur unzureichend. Eine Verbesserung der Verkehrssituation wird am ehesten durch Verkehrsvermeidung erreicht. Gekoppelt mit einer Effizienzsteigerung des öffentlichen Verkehrs wird sicherlich ein großer Beitrag zur Mobilitätssicherung geleistet. Zur Verkehrsvermeidung auf der Straße trägt eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bei. Innerstädtisch muss sich eine moderne Stadtplanung im Sinne der "Stadt der kurzen Wege" verhalten. Hier stehen die Bedürfnisse von Fußgängern und Fahrradfahrern klar im Vordergrund.

Eine Förderung des motorisierten Individualverkehrs als alleinige Maßnahme ist nicht mehr zeitgemäß. Sozioökonomisch betrachtet sind Straßen nicht das Allheilmittel, da sie nicht für alle da sind. Mit weniger Geld könnte man hier effizienter handeln. Trotzdem muss der motorisierte Individualverkehr nach wie vor berücksichtigt werden, alleine schon aus Sicherheitsgründen. Eine nachhaltige Verkehrspolitik setzt voraus, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt berücksichtigt werden. Dabei kommen wieder die Leitbilder aus Industrieländern zum Tragen. Diese können durchaus als Vorbild angesehen werden, wenn sie den tatsächlichen Bedingungen und Bedürfnissen in den Entwicklungsländern angepasst werden und eine integrierte, nachhaltige Verkehrspolitik vorleben. Die Änderungen in Industrie- und Entwicklungsländern müssen allerdings bald in die Wege geleitet werden, um einen positiven Trend einzuläuten.

9.3.3 Ist zukunftsorientiertes Handeln für eine verträgliche Mobilität möglich?

Industrie- und Entwicklungsländer sollen Zukunftsvorsorge betreiben, damit es zukünftigen Generationen nicht schlechter geht als uns! Unter diesem Aspekt ist der Begriff der Nachhaltigkeit weder ökonomisch noch ökologisch oder rein wissenschaftlich zu sehen. Es ist vielmehr eine ethische Forderung. Diese ethische Forderung unterliegt ökonomischen Zwängen und ist somit wenig realistisch. Daher ist der Maßstab ausschlaggebend. Man muss nicht sofort alles erreichen, sondern es kann auch schon ein Erfolg sein, wenn neue Impulse zu einer kleinen Trendwende führen.

Auf die Frage, ob zukunftsorientiertes Handeln für eine verträgliche Mobilität in Entwicklungsländern möglich ist, kann man daher mit "JA" antworten. Die Ergebnisse der Befragungen lassen durchaus einen positiven Trend erhoffen, da sich die Entscheidungsträger sehr problembewusst gezeigt haben. Allerdings wäre diese bejahende Stellung sehr theoretisch, da das Problembewusstsein der Entscheidungsträger nicht die wirkliche Entwicklung widerspiegelt. Wunsch und Wirklichkeit weichen erheblich voneinander ab, so dass man fast zu der Überzeugung gelangen könnte, dass die politischen "Macher" entweder nicht im Rahmen der Erhebung erfasst wurden oder aber ein Generationswechsel bevorsteht.

Eine verträgliche Mobilität wäre aber auch nur dann theoretisch realisierbar, wenn man alle Maßnahmen sofort ergreifen könnte und wollte. Im praktischen Sinne müssen die Entwicklungsländer selbst entscheiden, welche Verkehrspolitik sie betreiben. Da aktuell keine wirklichen Verkehrskonzepte existieren, ist keine klare Richtung erkennbar. Positive Entwicklungen in Industrieländern in Form einer nachhaltigen Verkehrspolitik können wichtige Impulse aussenden. Trotzdem kann man in Bezug auf Ostafrika davon ausgehen, dass der Satz "*african solutions for african problems*" weiterhin Gültigkeit haben wird. Die dortige Überlebensökonomie wird individuelle und zum Teil sicherlich auch unkonventionelle Lösungen hervorbringen.

Entwicklungsländer, insbesondere in Ostafrika, stehen nicht unmittelbar vor einer Massenmotorisierung. Durch gezielte entwicklungspolitisch motivierte Maßnahmen kann eine gewisse Trendumkehr erreicht werden. Dazu ist es erforderlich, den öffentlichen Verkehr in jeder Art zu fördern und die Belange der Fußgänger und Fahrradfahrer zu berücksichtigen. Durch den motorisierten Individualverkehr entstehende Probleme müssen durch Verkehrsvermeidung und planerische Maßnahmen reduziert werden. Es geht nicht darum, den motorisierten Individualverkehr zu behindern. Er sollte nur nicht zu intensiv gefördert werden. Nur ein integrierter Ansatz unter Berücksichtigung der spezifischen Vor- und Nachteile aller Verkehrsträger kann eine Lösung herbeiführen. Alle Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel haben ihre eigenen spezifischen Eigenschaften und müssen dementsprechend eingesetzt werden. Ideologien zugunsten eines bestimmten Verkehrsmittels sind dabei zu vermeiden.

Die Situation in den sogenannten Schwellenländern sieht natürlich anders aus. Diese stehen bereits heute vor den selben Problemen wie wir.

9.4 Ausblick in die Zukunft Ostafrikas

Im Anschluss an die gesamte Erhebung stellt sich die Frage, wie ein Zukunftsszenario für den Verkehrssektor in Ostafrika aussehen könnte. Um dies zu ermitteln, werden zwei Szenarios erstellt. Zum einen ein "Trendszenario", welches die aktuelle Entwicklung der Zukunft projiziert und zum anderen ein "Positivszenario", das die Zukunft unter der Prämisse einer sofortigen Umsetzung der Verbesserungsvorschläge beschreibt. Da die Ergebnisse der schriftlichen Befragung und der Expertengespräche eine durchweg positive Tendenz für die zukünftige Entwicklung erkennen lassen, wird auf ein "Negativszenario" verzichtet.

Der Ausblick in die Zukunft basiert auf den Ergebnissen der Status-quo-Analyse und der verschiedenen Auswertungen. Zuerst stellt sich die Frage, ob der angestrebte Zeithorizont von 25 Jahren eine realistische Größenordnung für die Zukunftsszenarien ist. Dieser Zeithorizont ist für eine grundsätzliche Transformation von ganzen Systembausteinen des Verkehrssektors eher knapp bemessen. Es ist nicht absehbar wie lange die Erdölreserven ausreichen und welche technologischen Innovationen uns erwarten. Da die Zukunftsszenarios auf dem heutigen Stand der Forschung erarbeitet wurden, ist der Zeithorizont von 25 Jahren angemessen, da dieser Zeithorizont bei ähnlichen Szenarien im Verkehr durchaus üblich ist.

9.4.1 Trendszenario

Der *nicht-motorisierte Verkehr* wird weiter abnehmen. Fußgänger und Fahrradfahrer sind sowohl tagsüber als auch nachts im Straßenverkehr durch den motorisierten Verkehr erheblich gefährdet. Es werden von planerischer Seite nur unzureichende Problemlösungen vorgenommen. Ein Fuß- und Radwegenetz ist nur entlang der Hauptverkehrsstraßen in Ballungsgebieten existent. Der Fahrradverkehr in Ballungsgebieten hat stark zugenommen, da die untere Mittelschicht vermehrt auf dieses Transportmittel zurückgreift. Das geht zu Lasten des Fußgänger- und öffentlichen Verkehrs. Im ländlichen Raum hat sich das Fahrrad als Transportmittel weiter verbreitet. Durch den Einsatz des Fahrrades haben sich die Mobilitäts- und Lebensbedingungen etwas verbessert. Eine eigene Fahrrad- und Ersatzteilindustrie hat diesen Trend verstärkt.

Handkarren und Lasttiere wurden aus den Ballungsgebieten verdrängt und sind nur noch im ländlichen Raum anzutreffen.

Der *halb-öffentliche Verkehr* hat weitere Marktanteile zu Lasten des öffentlichen Busverkehrs hinzugewonnen. Der Sektor wurde, basierend auf den erfolgreichen Reformen in Uganda, erheblich reguliert. Die Qualität hat zugenommen. Durch Preissteigerungen wird der halb-öffentliche Verkehr für die ärmsten Bevölkerungsschichten unerschwinglich. Tuk-Tuks haben ihren Marktanteil in Ballungsgebieten ausgebaut und Fahrradtaxi ergänzen nun flächendeckend die Verkehrskette. In den Ballungsgebieten übernehmen zunehmend Motorradtaxi die Aufgaben der Fahrradtaxi.

Im Bereich des *öffentlichen Busverkehrs* ist die Situation different. In Uganda existiert nach wie vor kein öffentlicher Busverkehr. Die Regierung hat, ihrem Bericht "Uganda Vision 2025" folgend, daran festgehalten, nur auf den halb-öffentlichen Verkehr zu vertrauen. In Kenia und Tansania waren die städtischen Busbetriebe wenig erfolgreich. Wichtige Investitionen blieben aus. Der Anteil am "*Modal Split*" hat weiter abgenommen. Im Fernverkehr sind die privaten Busgesellschaften erfolgreich tätig. Die Busse sind moderner sowie sicherer geworden und verkehren nach festen Fahrplänen.

Der *Schienepersonenverkehr* wurde erfolgreich revitalisiert. Die Stadtbahn in Nairobi wurde nach der Privatisierung der Eisenbahn konsequent zu einer Regionalbahn ausgebaut und erschließt nun den gesamten Korridor bis nach Thika. In Kampala, Dar-es-Salaam und Mombasa wurde eine Stadtbahn eingeführt. Eine Ausdehnung zu einer Regionalbahn steht in Kampala kurz bevor. Im Fernverkehr verkehren wieder Personenzüge. Diese sind aufgrund der Konkurrenz des Straßenverkehrs und der Inflexibilität der Eisenbahn nicht ausgelastet. Die Privatisierung der Eisenbahnen in Kenia und Uganda und die damit verbundenen Investitionen haben zu einem signifikanten Anstieg des *Güterschieneverkehrs* geführt. Eine absolute Entlastung des Straßengüterverkehrs trat aber aufgrund des gestiegenen Transportvolumens nicht ein. Die "*Nordbahn*" in Kenia wurde nicht gebaut, die "*TAZARA*" hat ihren Betrieb mangels Rentabilität eingestellt und die "*Tansania Railway Corporation*" steht vor der Privatisierung.

Der *motorisierte Individualverkehr* hat weiter zugenommen. Die Infrastrukturausgaben sind für die Regierungen nicht mehr tragbar. Das Straßennetz ist in einem sehr schlechten Zustand. Ballungsgebiete leiden unter permanenten Staus und einer extremen Luftverschmutzung. Die Einführung von Katalysatoren, besserer Treibstoffqualität und von Instrumenten zur Verkehrsvermeidung kamen zu spät. Aufgrund einer verbesserten Verkehrserziehung, stärkeren Verkehrskontrollen und der Einführung einer technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge, haben sich Verkehrssicherheit und Fahrzeugzustand deutlich verbessert. Die Zahl der Verkehrstoten bleibt konstant, während die Zahl der absoluten Unfallopfer leicht ansteigt. Es kommt zu höheren Verkehrsdichten und einer allmählichen "Gewöhnung" an den Autoverkehr. Das Auto bleibt allerdings auch weiterhin für die Mehrheit der Bevölkerung unerschwinglich. Trotzdem bleiben Verkehrsplanung und -politik autoorientiert. Ballungsgebiete versuchen mit kurzfristigen Baumaßnahmen, den motorisierten Individualverkehr zu unterstützen. In ländlichen Gebieten kommt es nur zu einer geringen Zunahme des Autoverkehrs. Aufgrund der gestiegenen Kriminalität gilt das Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr als sicherer. Autos dienen als Schutzhüllen vor urbaner Kriminalität. Trotz des deutlich gestiegenen Autoverkehrsaufkommen kommt es zu keiner signifikanten Erhöhung des "*Modal Splits*" für den Autoverkehr. Aufgrund der Bevölkerungszunahme nehmen Fahrradverkehr und halb-öffentlicher Verkehr überproportional zu.

Die Siedlungsentwicklung geschieht nach wie vor ohne effiziente Stadt- und Verkehrsplanung. Die Ballungsgebiete wachsen unkontrolliert, und es kommt zur Zersiedelung.

Die *Disparitäten zwischen Stadt- und Land* sowie zwischen Industrie- und Entwicklungsländern werden größer. Der Welthandel wird nach wie vor nicht ausreichend liberalisiert. Das finanzielle Volumen der Entwicklungszusammenarbeit sinkt weiter, die Qualität ist verbesserungsfähig. Der institutionelle Rahmen wandelt sich in Ostafrika nur wenig. Das Problem der Korruption wird nicht bewältigt. Es existieren nur unzureichende Verkehrskonzepte sowohl für Regionen als auch im grenzüberschreitenden Bereich. Die Ostafrikanische Gemeinschaft hat nicht an ihre Erfolge aus der Vergangenheit angeknüpft, da die drei Regierungen zu unterschiedliche Vorstellungen von einer Gemeinschaft haben.

Konkretisiert man den Trend in Form von Zahlen, so ist folgender "*Modal Split*" in 25 Jahren denkbar.

Tabelle 36: Modal Split im Personenverkehr in 25 Jahren auf der Basis eines Trendszenarios

	Stadt	Land
Fußgänger	31%	36%
Fahrradfahrer	9%	17%
Handkarren und Lasttiere	1%	3%
Fahrradtaxis	1%	7%
Motorradtaxis	1%	-
Kollektivtaxis	36%	26%
Tuk-Tuks	1%	-
öffentlicher Busverkehr	6%	5%
Schiennenpersonenverkehr	6%	1%
motorisierter Individualverkehr	8%	5%

(Quelle: eigene Darstellung)

9.4.2 Positivszenario

Die Regierungen der drei ostafrikanischen Staaten Kenia, Uganda und Tansania entschließen sich, das wirtschaftliche Wachstum auf eine gemeinsame und zukunftsorientierte Basis zu stellen. Im Rahmen der Ostafrikanischen Gemeinschaft werden grenzüberschreitende Fernverkehrsprojekte vorangetrieben und die Verkehrsträger aufeinander abgestimmt. Eigene Zukunftsvisionen bezüglich einer nachhaltigen und nachfragegerechten Mobilität werden erarbeitet. Es folgen komplexe Konzepte mit einem alle Verkehrsträger integrierenden Ansatz. Ostafrika definiert eigene Mobilitätsbedürfnisse!

Dem *nicht-motorisierten Verkehr* wird dabei eine besondere Beachtung eingeräumt. Es wird ein Fußgänger- und Radwegenetz entwickelt, das z.T. baulich von den Fahrbahnen des Straßenverkehrs abgetrennt ist. In engen Gassen und auf schmalen Wegen wird eine "Mischnutzung" mit Prioritäten für den nicht-motorisierten Verkehr und Tempolimits für Autos eingeführt. Die größeren Städte verfügen über Fußgängerzonen in den Innenstädten. Die "*Stadt der kurzen Wege*" wird in der

Planung berücksichtigt. Kinder fahren auch in Großstädten mit dem Fahrrad zur Schule. In den Schulen erhalten sie Verkehrserziehung und Fahrradfahrunterricht. Marketingmaßnahmen treiben die Verbreitung des Fahrrades stark voran. Eine eigene Fahrradindustrie produziert erfolgreich marktgerechte Ersatzteile und Fahrräder. Die Verkaufssteuern und Importzölle auf Fahrräder werden abgeschafft. Fahrradtaxi und Motorradtaxi beherrschen das Straßenbild. Trotz einer fußgängerfreundlichen Stadtplanung verliert der Fußgängerverkehr zu Gunsten des Fahrradverkehrs Marktanteile.

Handkarren und Lasttiere werden nur noch in Fußgängerzonen, Vororten und dem ländlichen Raum eingesetzt. Ansonsten übernehmen Lastenfahrräder ihre Transportaufgabe. Die Konkurrenz durch Transportfahrräder und einen effizienteren öffentlichen Verkehr wird zu groß und verdrängt die langsamen und flächenintensiven Karren.

Die Förderung des *öffentlichen Verkehrs* erhält die höhere Priorität. Das Rollmaterial der Busservice wird im Laufe der Jahre modernisiert, die Liniennetze ausgebaut und höher vertaktet, Fahrpläne eingeführt und Haltestellen beschildert. In den Ballungsgebieten werden bessere Zufahrtsmöglichkeiten geschaffen. Kontrolleure in den Bussen sorgen für Fahrscheinkontrollen und bewahren Frauen vor sexueller Belästigung. Ein nachfragegerechtes Tarifsystem und die verkehrstechnische Erschließung von benachteiligten Wohngebieten sorgen dafür, dass auch ärmere Bevölkerungsschichten den Service nutzen können. Der öffentliche Busverkehr steigert seinen Marktanteil gegenüber dem halb-öffentlichen Verkehr wieder deutlich und kooperiert aktiv mit dem halb-öffentlichen Verkehr. Ein Überlandverkehr mit umweltfreundlichen und sicheren Bussen wird aufgebaut. Der *Schiienenpersonenverkehr* weitet sich ebenfalls aus. In Nairobi wird die erste Stadt- und Regionalbahn Ostafrikas, mit einem größeren Netz und neuen Haltestellen etabliert. Die Nachfrage ist gewaltig, insbesondere zur Rushhour! Dar-es-Salaam, Kampala und Mombasa folgen dem Beispiel. Die urbane Schiene wird auch in Entwicklungsländern das Maß der Dinge. Im Fernverkehr verkehren auf den Hauptverkehrsachsen wieder Personenzüge mit deutlich verkürzten Reisezeiten und festem Fahrplan. Die Strecken werden weiter ausgebaut und neues Rollmaterial eingesetzt. Die Linienbusnetze werden auf den Schienenverkehr abgestellt. Die Ausweitung des SPNV trägt zu einer Reduzierung des öffentlichen und halb-öffentlichen Verkehrs im Mittelstrecken und Fernverkehr bei.

Der *halb-öffentliche Verkehr* verliert in den Städten und auf den Hauptkorridoren Marktanteile zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, aber in der Fläche gewinnt er dafür neue Marktanteile. Der Sektor wird, entsprechend des Beispiels aus Uganda, erheblich reguliert. Durch bessere Kooperation mit dem öffentlichen Verkehr wird der Markt bereinigt. Nur Betreiber mit Fahrzeugen in gutem technischen Zustand, adäquater Sitzbelegung und normaler Fahrweise überleben. Durch die hierfür notwendigen Preissteigerungen wird der halb-öffentliche Verkehr für die armen

Bevölkerungsschichten unerschwinglich. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, dass sich der Autoverkehr in den Ballungsgebieten reduziert und sich die Mobilität der Bevölkerung erhöht.

Restriktive Verkehrskontrollen, eine verbesserte Ausbildung der Fahrer, die Einführung einer technischen Überwachung der Fahrzeuge und eine umfangreiche *Verkehrserziehung* verbessern die Disziplin im Straßenverkehr erheblich. Die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten nimmt trotz eines weiteren Anstiegs des Verkehrsaufkommens vor allem auch im Fußgänger- und Fahrradverkehr ab.

Der *motorisierte Individualverkehr* nimmt zwar in den Ballungsgebieten weiter zu, aber die Zunahme ist weit geringer als zunächst erwartet. Im direkten Vergleich mit anderen Verkehrsträgern verliert der motorisierte Individualverkehr sogar Marktanteile. Fiskalische Maßnahmen sorgen allerdings dafür, dass die Kosten des Autoverkehrs zu einem Großteil von den Autofahrern getragen werden. Maßnahmen zur Luftreinhaltung und Lärmreduzierung reduzieren die Umweltprobleme in den Ballungsgebieten erheblich. Durch Verkehrslenkung und den punktuellen Ausbau von infrastrukturellen Engpässen kann der Autoverkehr besser organisiert werden, ohne dass das befürchtete hohe Wachstum eintritt. Strukturen des Paratransits breiten sich im Autoverkehr aus, z.B. in Form organisierter Mitnahme, Car-Sharing und öffentlichen Autos. Dadurch steigt der Anteil der Mitnahme im motorisierten Individualverkehrs am "*Modal Split*" stark, während der Anteil der Selbstfahrer sinkt. Insgesamt betrachtet nimmt der Modal Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs ab.

Im Bereich des *Güterverkehrs* findet eine deutliche Verlagerung auf die Schiene statt. Die schnelle Privatisierung der Eisenbahnbetriebe führt zu einer umfassenden Modernisierung. Ehemals stillgelegte Schienenstrecken werden rehabilitiert. Das Schienennetz wird geringfügig ausgebaut. Durch die Sanierung des Rollmaterials, der Signaleinrichtungen sowie der Strecken und durch eine bessere Logistik kann das Transportvolumen gesteigert werden. Die Auslastung der Kapazitäten erreicht auf manchen Strecken fast 100%. Durch die Modernisierung der Hafenanlagen an der See und an den Binnenseen steigert sich der Umschlag. Lediglich die "*TAZARA*" operiert unrentabel, da sie nicht in das übrige Schienennetz integriert werden kann. Trotzdem wird diese Strecke subventioniert, um den Schwerverkehr von der Straße fern zu halten. Einige Eisenbahnstrecken werden elektrifiziert, nachdem eine ausreichende Energieversorgung durch die Wasserkraftwerke, Geothermalkraftwerke und Solarkraftwerke gewährleistet ist. Durch den Bau einer Pipeline von Kisumu nach Kampala wird auch auf dieser Strecke der Lkw-Verkehr reduziert. Der grenzüberschreitende Verkehr wird durch die Kooperationen im Rahmen der Ostafrikanischen Gemeinschaft sehr effizient gestaltet. Die einzelnen Eisenbahngesellschaften kooperieren sehr gut, die Binnenschifffahrt wird den Anforderungen entsprechend um Fähren und Hafenanlagen ergänzt, die staatlichen Luftfahrtgesellschaften zu einer einzigen Gesellschaft zusammengeführt und anschließend privatisiert.

Durch eine Klärung der Zuständigkeiten der verschiedenen Behörden, eine *Verwaltungsreform*, verbessertes Management, die Bekämpfung von Korruption und fiskalische Maßnahmen entschärfen sich die finanziellen Probleme des Verkehrssektors und der institutionelle Rahmen reformiert sich. Es wird eine lokale und regionale Selbstorganisation etabliert. Hierdurch kann vor allem der Fußgänger- und Fahrradverkehr in nachgeordneten Wegenetzen erheblich verbessert werden.

Durch eine gezielte Steuerung der *Siedlungsentwicklung* reagiert die Stadtplanung auf die Erfordernisse einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die städtebaulichen Probleme sind zwar immens, aber ohne rechtzeitiges Eingreifen durch planerische Maßnahmen wären die Ballungsgebiete vollständig zersiedelt und nur noch sehr schwer steuerbar. Gleichzeitig sprechen die Regierungen dem ländlichen Raum mehr Aufmerksamkeit zu und insbesondere Kleindörfer werden durch spezielle Programme gefördert.

Das Wegenetz wird klassifiziert und die Straßenunterhaltung privatwirtschaftlich organisiert. Viele Pisten bleiben erhalten und werden fußgänger- und fahrradfreundlich rehabilitiert. Sie reduzieren so den Anreiz für ein Auto. Straßenneubauten erfolgen nur noch selten. Die Finanzierung des Straßennetzes übersteigt immer noch die Möglichkeiten der Entwicklungsländer. Deshalb erfolgt weiter eine enge Zusammenarbeit zwischen Entwicklungsländern und Industrieländern in Form von Kooperationen, Austausch von Know-how und Technologie und einer reformierten Entwicklungszusammenarbeit. Die Entwicklungszusammenarbeit wird quantitativ und qualitativ erhöht. Bedarfsgerechte Projekte auf der Ebene von Kleindörfern für den nicht-motorisierten Verkehr, den Schienenverkehr und den öffentlichen Verkehr werden auf Antrag der Entwicklungsländer gefördert. Durch die Reduzierung von Handelsbarrieren besitzen die Entwicklungsländer einen besseren Zugang zum Weltmarkt und erleben einen wirtschaftlichen Aufschwung. Soziale und ökonomische Disparitäten auf unterschiedlichen Ebenen nehmen zu. Der verbesserte kleinräumige Marktzugang steigert die Produktivität der dezentralen Kleinwirtschaft, erhöht die Binnennachfrage und schafft mehr Wohlstand.

Tabelle 37: Modal Split im Personenverkehr in 25 Jahren auf der Basis eines Positivszenario

	Stadt	Land
Fußgänger	20%	24%
Fahrradfahrer	17%	21%
Handkarren und Lasttiere	(< 1%)	1%
Fahrradtaxis	4%	11%
Motorradtaxis	3%	-
Kollektivtaxis	24%	28%
Tuk-Tuk	2%	1%
öffentlicher Busverkehr	13%	6%
Schienenpersonenverkehr	10%	4%
motorisierter Individualverkehr	7%	4%

(Quelle: eigene Darstellung)

9.5 Chancen für ein Umdenken in Ostafrika

Die Eingangsthese *"dass verkehrs- und entwicklungspolitische Entscheidungen von Industrieländern bedeutende Auswirkungen auf die Verkehrspolitik in den Entwicklungsländern haben und somit je nach Ausrichtung große Gefahren oder Potentiale für eine verträgliche und zukunftsfähige Mobilität in den Entwicklungsländern in sich bergen,"* wurde durch die Auswertung der Ergebnisse dieser Arbeit bestätigt.

Sicherlich haben verkehrs- und entwicklungspolitische Entscheidungen von Industrieländern Auswirkungen auf die Verkehrspolitik in den Entwicklungsländern. Die sich daraus ergebenden Gefahren bzw. Potentiale sind aber stark abhängig von den entsprechenden Entscheidungsträgern. Es ergeben sich diesbezüglich nur wenige Unterschiede zu Industrieländern, in denen auch zunächst die reichen und motorisierten Industrieländer eine "Vorbildfunktion" übernahmen. Die Chancen für ein Umdenken in Form angepasster Verkehrspolitik sind in den Entwicklungsländern gegeben. Wie klein oder groß diese letztendlich sind, ist schwer vorhersehbar. Die erarbeiteten Szenarios verdeutlichen den Sachverhalt.

Wenn Industrieländer mit gutem Beispiel vorangehen, werden die Entwicklungsländer sich diesem Trend nicht verschließen können. Die weltweiten Verflechtungen lassen keinen anderen Schluss zu. Die Umsetzung ist immer von internationalen Trends und Rahmenbedingungen abhängig.

Daher muss das Thema von drei Seiten angegangen werden:

1. **Einleitung einer Verkehrswende in Industrieländern zur Lösung eigener Verkehrsprobleme und als positiver Impuls für Entwicklungsländer!**
2. **Einleitung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Entwicklungsländern zur Vermeidung einer Wiederholung der Fehler von Industrieländern!**
3. **Lernen von Entwicklungsländern hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des nicht-motorisierten Verkehrs und des Paratransit!**

Daher kann man zukünftigen Entwicklungen mit Spannung und Zuversicht entgegenblicken und hoffen, dass die Menschen die derzeitige Situation und ihre Auswirkungen bald begreifen.

"Wenn die Menschen Situationen als real ansehen, sind sie in ihren Konsequenzen real."
(Thomas & Thomas 1928)

Die Bedeutung der Ergebnisse für Industrie- und Entwicklungsländer sind in den einzelnen Kapiteln der Schlussbetrachtung schon deutlich hervorgehoben worden. Die Ergebnisse präsentieren Lösungsansätze und Empfehlungen an Entscheidungsträger aus dem In- und Ausland. Der Anwendungsbezug dieser Ergebnisse geht aus dem Kapitel 9.6 hervor. Diese Studie kann als Argumentationshilfe und Leitfaden für alle in der Entwicklungszusammenarbeit und/oder im Verkehrssektor engagierten Personen herangezogen werden. Im Rahmen dieser Studie wurde der

Themenkomplex erstmalig, umfassend in deutscher Sprache untersucht. Die empirischen Erhebungen, unter Einbeziehung von zahlreichen Experten und Entscheidungsträgern, sind in diesem Umfang innovativ und informativ. Trotz all der z.T. sehr detaillierten Lösungsansätze darf man nicht vergessen, dass eine praktische Implementierung dieser Lösungsansätze erst nach umfangreichen Reformen möglich wäre. Die Industrieländer müssen ihre Entwicklungszusammenarbeit sowie ihr Verhältnis zu Entwicklungsländern überdenken. Zusätzlich müssen Entwicklungsländer zuerst ihre eigene Verwaltung reformieren, damit die weiteren Schritte erfolgreich umgesetzt werden können.

9.6 Anwendungsbezug und zukünftiger Forschungsbedarf

Die hier getätigten Aussagen resultieren aus der vorliegenden Arbeit und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr werden hier Aspekte und Forschungsdefizite angesprochen, die während der Recherche zur Arbeit erkannt worden sind.

9.6.1 Wo können die Ergebnisse der Arbeit angewendet werden?

Die Ergebnisse der Arbeit können sowohl in Industrieländern als auch in Entwicklungsländern Anwendung finden. Von Entscheidungsträgern aus Industrieländern können die Ergebnisse dieser Arbeit herangezogen werden, um:

- die Qualität und Quantität der Entwicklungszusammenarbeit hinsichtlich der eigenen ethischen Ansprüche zu überdenken;
- die Grundsätze der Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor zu überarbeiten und integrierte verkehrspolitische und -planerische Konzepte zu verfolgen;
- den Fußgängerverkehr und öffentlichen Verkehr in Entwicklungsländern zu fördern;
- eine fundierte wissenschaftliche Untersuchung mit dem Meinungsbild von Entscheidungsträgern als Argumentationshilfe einsetzen zu können;
- neue Ansätze für eine Entwicklungszusammenarbeit mit Nichtregierungsorganisationen zu generieren, insbesondere auf der Infrastrukturebene von Kleindörfern und im Bereich des nicht-motorisierten Verkehrs;
- die eigene Verkehrspolitik in Hinblick auf ihre Nachhaltigkeit und Leitbildfunktion zu verbessern, damit positive Impulse in Entwicklungsländer übergehen können.

Den Entscheidungsträgern in Entwicklungsländern und dort vor allem in Ostafrika, können die Ergebnisse eine Hilfestellung sein, um:

- die Effizienz der Verwaltung zu steigern und Korruption zu bekämpfen;
- die Leitbildfunktion der Industrieländer hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf Entwicklungsländer zu überprüfen;
- die eigene autoorientierte Verkehrspolitik zu überdenken;
- den öffentlichen und den nicht-motorisierten Verkehr zu fördern und zu integrieren;

- zukünftig auch eine Unterstützung durch die Entwicklungszusammenarbeit in den Bereichen öffentlicher Verkehr und nicht-motorisierter Verkehr zu beantragen;
- die Mobilitätsbedingungen für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern.

9.6.2 Welcher zukünftige Forschungsbedarf kann aus der Arbeit abgeleitet werden?

Während der Erarbeitung dieser Studie, den umfangreichen Recherchen und Erhebungen sowie den zahlreichen Expertengesprächen hat sich herauskristallisiert, dass viele Fragestellungen in Bezug zu dieser Arbeit bislang nicht ausreichend erforscht wurden. Es mangelt zum einen an einer aussagekräftigen Grundlagenforschung und zum anderen an Auswertungen sowie Evaluierungen über realisierte Projekte aus der offiziellen Entwicklungszusammenarbeit und von Nichtregierungsorganisationen.

Zur genauen Analyse der spezifischen Mobilitätsprobleme auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene mangelt es an Mobilitätserhebungen, wie z.B. haushalts- oder betriebsbasierten Datenerhebungen. Nur auf diese Weise lassen sich die genauen Problemherde identifizieren und kleinräumige Lösungen initiieren. Dazu zählen z.B.:

- eine Analyse der Wegestruktur und Transportausgaben auf Haushalts- und Betriebsbasis;
- eine empirische Analyse der Auswirkungen einer verbesserten Mobilität für benachteiligte Bevölkerungsgruppen unter besonderer Berücksichtigung von Zeitersparnis und Lebensstandard;
- eine Erfolgskontrolle von Marketingmaßnahmen zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- eine Untersuchung der Nutzungsmöglichkeiten von Transportdienstleistungen nach Einzugsgebieten, Einkommen und Geschlecht;
- eine Evaluierung der Pilotprojekte in der Entwicklungszusammenarbeit bzw. von Nichtregierungsorganisationen.

Im Rahmen der Expertengespräche in Ostafrika ist zu berücksichtigen, dass die meisten Entscheidungsträger zumindest für kurze Zeit in Industrieländern studiert haben. Ihre dortigen Erfahrungen und Eindrücke sind oft in die Gespräche miteingeflossen. Es stellt sich daher die Frage, wo die Entscheidungsträger aus Ostafrika studiert haben und welchen Einfluss deren absolviertes Studienprogramm auf ihre Arbeit hat!

Ein weiterer Punkt bezieht sich auf die zahlreichen Projekte von Nichtregierungsorganisationen in Ostafrika. Es sind zahlreiche Einzelprojekte bekannt. Diese wurden bislang nicht systematisch evaluiert, da den Nichtregierungsorganisationen die praktische Umsetzung wichtiger ist und die Ressourcen für systematische Evaluierungen fehlen. Es existiert auch kein systematischer Überblick, welche Projekte aktuell im Verkehrssektor in Ostafrika von Nichtregierungsorganisationen, der Entwicklungszusammenarbeit und den nationalen Regierungen durchgeführt werden. Eine

differenzierende Analyse wäre sehr nützlich. Es ist sicherlich auch interessant, eine vergleichende Kosten-Nutzen-Analyse der NRO-Projekte mit Projekten öffentlicher Träger durchzuführen. Dabei stellt sich die Frage, wie Effizient Nichtregierungsorganisationen im Vergleich zur öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit sind.

Ein dringender Forschungsbedarf ergibt sich auch bezüglich einer Qualifizierung und Quantifizierung der gesamten Verkehrsinfrastruktur in Ostafrika. Zustand, Umfang und Engpässe sind zu ermitteln, um das Verkehrsnetz besser klassifizieren und instandhalten zu können.

Des Weiteren wäre eine Kosten-Nutzen-Analyse der Transportsysteme und Verkehrsträger interessant, um z.B. in einer Vergleichsanalyse die Effizienz von nicht-motorisiertem und motorisiertem Verkehr zu untersuchen.

10. ZUSAMMENFASSUNG

In Ostafrika sind der Fußgängerverkehr sowie der öffentliche Verkehr die mit Abstand wichtigsten Fortbewegungsarten. Dies gilt sowohl für städtische als auch für ländliche Gebiete! Nicht umsonst heißt es *"Afrika geht zu Fuß"*! Tatsache ist aber, dass die Probleme der Fußgänger in der Planung zur Zeit absolut nicht ausreichend berücksichtigt werden. Ein sicherer und gut funktionierender Fußgängerverkehr setzt ein sicheres Wegenetz voraus, welches in Ostafrika aber nur selten gegeben ist. Die Politiker richten ihre zentrale Aufmerksamkeit aber hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr und missachten somit die Bedürfnisse der Mehrheit der Bevölkerung. Diese Disparität kann im Zuge einer nachhaltigen Entwicklung reduziert werden. Der übrige nicht-motorisierte sowie der öffentliche Verkehr müssen ebenfalls stärker gefördert werden, da der motorisierte Individualverkehr in Ostafrika auf lange Zeit der breiten Bevölkerungsschicht vorenthalten bleiben wird. Ob allerdings die Massenmotorisierung ein sinnvolles Ziel ist, bleibt fraglich. Westliche Wohlstandsmodelle dürfen im großen und ganzen nicht als Verkehrsvorbild dienen. Doch wer soll es den Entscheidungsträgern in Ostafrika verübeln, wenn sie es doch tun?

Der größte Handlungsbedarf besteht im Sektor des öffentlichen Verkehrs. Er muss viel stärker gefördert werden, da das Angebot im Vergleich zur Nachfrage viel zu gering ist. Eine Restrukturierung und Effizienzsteigerung ist unverzichtbar für eine nachfragegerechte Verkehrsentwicklung. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs setzt voraus, dass ein breites und differenziertes Flächensystem entwickelt wird. Die Fehler der Industrieländer, den ÖPNV zu einem Rumpf- oder Korridorsystem zurück zu entwickeln, dürfen nicht wiederholt werden.

Die Entwicklungszusammenarbeit ist aufgerufen, Projekte in den Bereichen des öffentlichen sowie des nicht-motorisierten Verkehrs gezielt zu fördern. Nur so kann eine Transportplanung erfolgen, die ökologisch nachhaltig, sozial gerecht, ökonomisch effizient, politisch regulierend und investitionsfördernd ist.

Entwicklungsländer, insbesondere Ostafrika, stehen nicht unmittelbar vor einer Massenmotorisierung. Durch gezielte entwicklungspolitisch motivierte Maßnahmen könnte eine gewisse Trendwende erreicht werden. Die Chancen für ein Umdenken in Form angepasster Verkehrspolitik sind gegeben. Wenn Industrieländer mit gutem Beispiel vorangehen, werden sich die Entwicklungsländer diesem Trend nicht verschließen können.

Daher muss das Thema von drei Seiten angegangen werden:

- 1. Einleitung einer Verkehrswende in Industrieländern zur Lösung eigener Verkehrsprobleme und als positiver Impuls für Entwicklungsländer!**
- 2. Einleitung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Entwicklungsländern zur Vermeidung einer Wiederholung der Fehler von Industrieländern!**
- 3. Lernen von Entwicklungsländern hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des nicht-motorisierten Verkehrs und des Paratransit!**

In Bezug auf Ostafrika kann man weiterhin davon ausgehen, dass der Satz "african solutions for african problems" weiterhin Gültigkeit haben wird. Die dortige Überlebensökonomie wird individuelle und zum Teil sicherlich auch unkonventionelle Lösungen hervorbringen.

LITERATURVERZEICHNIS

- ADAC (1989): Afrika - Von Kairo bis Kapstadt.- Bd. 4.- Freiburg.
- ADUWO, G (1990): The Role, Efficiency and Quality of Service of Matatu Mode of Public Transport in Nairobi.- M. A. Thesis.- University of Nairobi.
- ADUWO, G (1992): Urban Transportation Development Issues: A Case Study of Mombasa Municipality, Kenya.- Paper Presented at International Workshop on Urban and Regional Planning of Mombasa and the Coastal Region, Mombasa, May 18-22, 1992.
- ADUWO, G (1997): Intra-Urban Mobility and Accessibility of the Low-Income Residents of Nairobi: A Geographical Analysis.- Ph.D Proposal, Kenyatta University Nairobi.
- ADUWO, G.; OBUDHO, R. (1992): The nature of the urbanisation process and urbanism in the city of Nairobi.- In: African Urban Quarterly, Vol. 7, No. 1/2, S. 50-61.
- AGOKI, G. S. (1992): Road traffic accidents in Kenya with special reference to the City of Nairobi.- In: African Urban Quarterly, Vol. 7, No. 1/2, S.131-140.
- ALBRECHT, U.; VOLGER, H., Hrsg. (1997): Lexikon der Internationalen Politik.- München; Wien.
- ALELA, I. J. (1976): Road Transportation Networks as a Means Towards Economic Development: A Case Study of Kakamega District, Western Province.- Unpubl. M. A. Thesis, University of Nairobi.
- ALILA et al. (2001): Development, Condition and Institutions of the Transport Sector in Kenya.- IDS Working Paper.- Nairobi.
- ALTMANN, G. (1996): Verkehrspolitik in schweren Zeiten – keine Konjunktur für Visionen?, Bonn.
- ALTNER, G. et al., Hrsg. (1992): Jahrbuch Ökologie 1993.- München.
- ALTVATER, E. (1996): Von möglichen Wirklichkeiten. Hindernisse auf der Entwicklungsbahn am Beginn der siebziger Jahre.- In: E+Z, Jg. 37, 1996 (2), S. 44-49, Münster.
- ANDERSEN, U. (1996): Entwicklungspolitik im Wandel.- In: Informationen zur politischen Bildung, 1996 (252), S. 31-37, Bonn.
- ARAL (1998): Verkehrstaschenbuch.- Bochum.
- ARAL (2000): Verkehrstaschenbuch.- Bochum.
- ARCHANDO-CALLEO, R. (2000): Forecasting Vehicle Fleets in Sub-Saharan African Countries.- In: Africa Transport Technical, No. 30, 2000 (11).
- ASCHENBRENNER, C. (1990): Dauerkrise im Luftverkehr.- In: Der Überblick, 3/1990, S. 20, Bredstedt.
- ASHOFF, G. (1995): Die Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland.- In: E+Z, Jg. 36, 1995 (9), S. 234-238.
- AUMÜLLER, I. (1980): Sansibar: Dekolonisation und Nationswerdung - Zum Problem der Unabhängigkeit und territorialen Integration.- In: Int. Afrikaforum, Jg. 16., 1980, S. 73-76, München.
- BÄHR, J. (1997): Bevölkerungsgeographie.- 3. Auflage, Stuttgart.
- BAHM, G.; LUDWIG, H. (1997): Die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs in Südafrika.- In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 49, 1997 (4).
- BANYIKWA, W. F. (1988): Urban passengers transport problems in Dar-es-Salaam, Tanzania.- In: African Urban Quarterly, 1988 (3), S. 80-93, Nairobi.
- BARATTA, M, Hrsg. (1998): Der Fischer Weltalmanach 1999.- Frankfurt/M.
- BARRATA, M Hrsg. (2000): Der Fischer Weltalmanach 2000.- Frankfurt/M.
- BARRETT, R. (1988): Urban Transport in West Africa.- In: The World Bank: Urban Transport Series.- Technical Papers Nr. 81, Washington D.C.
- BARRETT, R. et al. (1989): Kenya - Urban transport development issues.- o.O.
- BARWELL, I. (1979): The Matatu Public Sector in Nairobi. Technology Consultants.- London.
- BARWELL, I. (1996): Transport and the village.- Washington D.C.
- BAUMHÖGGER, G. (1971): Grundzüge der Geschichte und politischen Entwicklung Ostafrikas. Eine Einführung an Hand der neuen Literatur.- München.
- BAYERISCHER RUNDFUNK (2002): Situationen.- Eine Sendung vom 20. Januar 2002.- München.
- BECHER, K.-P.(1992): Wechselwirkung zwischen Park-and-Ride und Parkraumangebot in Deutschland.- In: Geographische Rundschau, 1992 (10), Braunschweig.
- BECKER, W. (1978): Raumwirksame Staatstätigkeit in Ostafrika, dargestellt am Beispiel der deutschen Kolonialverwaltung.- Trier.
- BELLMANN, C. (1997): Switzerland.- In: RANDEL, J.; GERMAN, T., Hrsg. (1997): The Reality of Aid 1997-1998, S.137-143, London.
- BENDIX, P. J. (1993): Die Entwicklungspolitik der Niederlande.- In: E+Z, Jg. 34, 1993 (5-6), S.143-145, Münster.
- BESTERS, H.; BOESCH, E., Hrsg. (1966): Entwicklungspolitik. Handbuch und Lexikon.- Berlin; Mainz.

- ☞ BETZ, J. (1994): Neue internationale Rahmenbedingungen und deutsche Entwicklungshilfe.- In: ANDERSEN, U., Hrsg.: Der Nord-Süd-Konflikt am Ende des Ost-West-Konflikts.- In: Informationen zur politische Bildung, 1994, S. 30-42, Bonn.
- ☞ BETZ, J. (1996): Entwicklungshilfe: An Einsichten mangelt es nicht.- In: BETZ, J.; BRÜHNE, S., Hrsg. (1996): Jahrbuch Dritte Welt 1997.- München.
- ☞ BETZ, J.; BRÜHNE, S., Hrsg. (1996): Jahrbuch Dritte Welt 1997.- München.
- ☞ BEULCKE, F.; DIEKMANN, H. (1998): Neuordnung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland.- Diplomarbeit der Universität Trier, Trier.
- ☞ BHATTACHARYYA, D. (1998): Planned Obselence: Calcutta's Tramways Face Phase- Out.- In: Sustainable Transport, No. 9, 1998, S. 8-9, New York.
- ☞ BOECKH, A. (1994): Der Stand der Theoriediskussion.- In: ANDERSEN, U., Hrsg.: Der Nord-Süd-Konflikt am Ende des Ost-West-Konflikts.- In: Informationen zur politischen Bildung, 1994, S. 5-16, Bonn.
- ☞ BÖGE, S. (1995): Nahrungsmittel und Transport.- In: Bundestagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen, Hrsg. (1995): Essen wir das Klima auf?- Bonn.
- ☞ BOLDT, K. (1990): Auto-zentrierte Entwicklungspolitik.- In: Der Überblick, 3/1990, S. 15-19, Bredstedt.
- ☞ BOLDT, K. (1995): ... und der folgenreichen Expansion eines Sektors - zu den Auswirkungen herrschender Entwicklungspolitik.- In: Evangelische Akademie Bad Boll, Hrsg., (1995): Verträgliche Mobilität für alle; Protokolldienst.- 1995 (39), Bad Boll.
- ☞ BRAUN, G.; HILLEBRAND, K (1994): Dritte Welt. Fortschritt und Fehlentwicklung.- 2. aktualisierte Aufl., Paderborn.
- ☞ BREITHAUPT, M.; HAAS, R. (1992): Mehr Mobilität ohne Staatskorsett.- In: gtz-info, 1992 (5), S. 10-13, Eschborn.
- ☞ BRENDEL, H. (1934): Die Kolonisation Ugandas.- Großenhain.
- ☞ BROCK, L. (2001): Die Eigeninteressen der Entwicklungsagenturen.- In: epd-Entwicklungspolitik, 2001 (7), S. 34-39, Frankfurt.
- ☞ BROT FÜR DIE WELT (1998): Projekte.- http://www.brot-fuer-die-welt.de/projekte/projekte_main.html; 04.12.1998.
- ☞ BROT FÜR DIE WELT (1998): Über uns.- http://www.brot-fuer-die-welt.de/wir/wir_main.html; 04.12.1998.
- ☞ BRÜHNE, S. (1996): Neuer Realismus oder das Unbehagen an der Entwicklungspolitik.- In: BETZ, J.; BRÜHNE, S., Hrsg. (1996): Jahrbuch Dritte Welt 1997.- München.
- ☞ BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2000): Verkehrsbericht.- Bonn.
- ☞ BUND; MISEREOR, Hrsg. (1996): Zukunftsfähiges Deutschland.- Basel; Boston; Berlin.
- ☞ BMZ (1996): Gemeinsam für eine Welt – Aufgaben, Bilanzen und Chancen der deutschen Entwicklungspolitik.- Bonn.
- ☞ BMZ (1996): Statistik.- http://www.bmz.de/epolitik/statistiken/stat_02c.pdf; 14.03.1999.
- ☞ BMZ; EVANGELISCHE ZENTRALSTELLE FÜR ENTWICKLUNGSHILFE e.V.; KATHOLISCHE ZENTRALSTELLE FÜR ENTWICKLUNGSHILFE e.V. (1997): Gemeinsam Zukunft sichern - Die entwicklungspolitische Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den Kirchen.– Aachen.
- ☞ BMZ, Hrsg. (1998a): Gemeinsam für eine Welt. Aufgaben, Bilanzen und Chancen der deutschen Entwicklungspolitik.- Bonn.
- ☞ BMZ, Hrsg. (1998b): Entwicklungspolitik im Schaubild.- Bonn.
- ☞ BMZ (1998a): Zehnter Bericht zur Entwicklungspolitik der Bundesregierung.- Bonn.
- ☞ BMZ (1998b): Europäische Union.- http://www.bmz.de/epolitik/eu_ez/el.html; 15.03.1998.
- ☞ BMZ (1998c): Technische Zusammenarbeit.- <http://www.bmz.de/epolitik/bilateral/b206.html>; 04.12.1998.
- ☞ BMZ (1998d): Technische Zusammenarbeit.- <http://www.bmz.de/epolitik/bilateral/b107.html>; 04.12.1998.
- ☞ BMZ (1998e): Nichtstaatliche Organisationen.- <http://www.bmz.de/epolitik/nstaatorg/nso4.html>; 23.11.1998.
- ☞ BMZ (1998f): Nichtstaatliche Organisationen.- <http://www.bmz.de/epolitik/nstaatorg/nso13.html>; 23.11.1998.
- ☞ BMZ (1998g): Nichtstaatliche Organisationen.- <http://www.bmz.de/epolitik/nstaatorg/nso14.html>; 23.11.1998.
- ☞ BMZ (1999): Journalisten – Handbuch Entwicklungspolitik.- Bonn.
- ☞ BMZ (2000a): Statistik.- http://www.bmz.de/epolitik/statistiken/stat_02c.pdf; 14.11.2001.

- BMZ (2000b): Sektorkonzept. Straßenwesen in der Entwicklungszusammenarbeit.- In: BMZ aktuell, 107, 2000 (1), Bonn.
- BMZ (2000c): Frauen bewegen die Welt.- In: BMZ aktuell, 107, 2000 (1), Bonn.
- BMZ (2001): Afrikathemen.- <http://www.bmz.de/themen/bedingungen/afrika.html>; 16.11.2001.
- BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND (2000): Einheitliches Programmplanungsdokument zur Entwicklung des Arbeitsmarktes.- Berlin
- BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (1996): Informationen zur politischen Bildung, 252, 1996 (3), Bonn.
- BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG, Hrsg. (1997): Die Gruppe von Lissabon: Grenzen des Wettbewerbs. Die Globalisierung der Wirtschaft und die Zukunft der Menschheit.- Bonn.
- CERVERO, R. (2000): Informal Transport in the Developing World. Publication for UNCHS (Habitat).- Nairobi.
- CHU, S.; SHA, R. (2001): Hochgeschwindigkeitsbahnen in China.- In: Standort - Zeitschrift für Angewandte Geographie, 2001 (2), S. 30-32.
- CLARK, D. (1996): Urban World - Global City.- New York.
- CLAUS, B. (1992): Die Entwicklungspolitik der USA. Ein großer Geber mit bescheidener "Performance".- In: E+Z, Jg. 33, 1992 (4), S. 17-19.
- COLLETTA, J.; BALL, N. (1993): Der Übergang vom Krieg zum Frieden in Uganda.- In: CROVE, A. T. (1989): The Changing Geography of Africa.- Oxford.
- DAUTH, J. (1990): Singapur. Wer Auto fahren will, muss zahlen.- In: Der Überblick, Jg. 26, 1990/3, S.47-49, Bredstedt.
- DENNIS, R. (1998): Engineering a better future for low-cost transport.- In: International Forum for Rural Transport and Development, Hrsg. (1998): Forum News, Engineering for transport, Issue 3, 1998 (6), London.
- DER SPIEGEL (1995): Stehen bald alle Räder still?- 1995 (35), Hamburg.
- DER ÜBERBLICK, Hrsg. (1990): Autozentrierte Entwicklung.- Bredstedt.
- DEUTSCHE BAHN AG (1994): DB Argumente, Der Beitrag der Bahn zum Klimaschutz.- Frankfurt.
- DEUTSCHE BAHN AG (1994): Informationen zur Unternehmens- und Verkehrspolitik.- Frankfurt.
- DEUTSCHE STIFTUNG FÜR INTERNATIONALE ENTWICKLUNG, Hrsg. (1996): Institutionen der Entwicklungszusammenarbeit - eine Auswahl.- 5. Auflage, Bonn.
- DEUTSCHE WELTHUNGERHILFE (o.J.): Bericht. Frauen.- Bonn.
- DEUTSCHER BUNDESTAG, REFERAT ÖFFENTLICHKEITSARBEIT (1986/87): Fragen an die deutsche Geschichte. Bonn.
- DEUTSCHER, E. et al., Hrsg. (1998): Zukunftsfähige Entwicklungspolitik. Standpunkte und Strategien.- Bad Honnef.
- DITENYA, S. (1998): Bicycle Hiring in Morogoro.- In: gate 1998 (3), S. 32-33.- Eschborn.
- DJALLALZADA, Q. (1995): Mobilitätsbedarf und nichtmotorisierter Verkehr (NMV) in Ländern der Dritten Welt.- In: Evangelische Akademie Bad Boll, Hrsg. (1995): Verträgliche Mobilität für alle – Entwicklungspolitik und die vergessenen Verkehrsmittel; Protokolldienst, 1995 (39), Bad Boll.
- DONGEN, van I. S. (1954): The British East African Transport Complex.- Department of Geography, Paper No. 38, Chicago.
- DPA (1999): Entwicklungshilfe. Niedrigster Stand seit Jahrzehnten.- In: Rhein-Abo-Rundschau, 1999 (2).
- DUFFING, E. (1990): Mexiko-City. Zwei Schritte vorwärts, drei zurück.- In: Der Überblick, Jg. 26, 1990 (3), S. 45-47, Bredstedt.
- E+Z REDAKTION (1995): Trendwende bei der asiatischen Entwicklungsbank.- In: E+Z, Jg. 36, 1995 (5/6), S. 149.
- E+Z REDAKTION (1996a): Japan. Entwicklungshilfe auch für Private.- In: E+Z, Jg. 37, 1996 (5/6), S. 135.
- E+Z REDAKTION (1996b): Hilfe für die Dritte Welt.- In: E+Z, Jg. 37, 1996 (10), S. 280.
- EIGEN, P. (1993): „Transparency International“ ...die Koalition gegen Korruption in internationalen Geschäftsbeziehungen.- In: E+Z, Jg. 34, 1993 (3), S. 60-61.
- ELWERT, G. (1993): Wenn das Geld zur Macht fließt. Korruption in Afrika.- In: E+Z, Jg. 34, 1993 (3), S. 68-70.
- ENGELHARD, K. (1974a): Die wirtschaftsräumliche Gliederung Ostafrikas.- In: Schriftenreihe Afrika-Studien des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung München, München.
- ENGELHARD, K. (1974b): Ostafrika - Stand der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung, München.

- ENGELHARD, K. (1994): Tansania.- In: Perthes Länderprofile - Geographische Strukturen, Entwicklungen, Probleme.- Gotha.
- ENGELHARDT, C. (1995): Aus der Not eine Tugend machen: das Beispiel Cuba.- In: Evangelische Akademie Bad Boll, Hrsg. (1995): Verträgliche Mobilität für alle; Protokolldienst, 1995 (39).-Bad Boll.
- ENGELS, B. (1993): Die strukturellen Ursachen der Korruption.- In: E+Z, Jg. 34, 1993 (3), S. 64-67.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (Vertretung der Bundesrepublik Deutschland) (1995): 20 Jahre Lomé-Abkommen. Perspektiven gemeinschaftlicher Entwicklungspolitik.- In: EU-Nachrichten (Dokumentation), 1995 (4).
- EUROPÄISCHES PARLAMENT (1998a): Besser gerüstet im Kampf gegen Korruption. Neues Amt zur Betrugsbekämpfung gefordert - Unregelmäßigkeiten bei Hilfgeldern auf der Spur.- In: Forum Europa, 1998 (10), S. 1.
- EUROPÄISCHES PARLAMENT (1998b): Demokratischer Prüfstein für die Außenpolitik. Menschenrechte im Zentrum internationaler Beziehungen.- In: Forum Europa. Informationen aus dem Europäischen Parlament, 1998 (12), S. 2.
- EUROPÄISCHES PARLAMENT (1999): Demokratie entwickeln. Neue Akzentsetzung in den Beziehungen EU/AKP.- In: Forum Europa, 1999 (1), S. 4.
- EVANGELISCHE AKADEMIE BAD BOLL, Hrsg. (1995): Verträgliche Mobilität für alle. Entwicklungspolitik und die vergessenen Verkehrsmittel; Protokolldienst, 1995 (39), Bad Boll.
- FERENSCHILD, S.; HAX-SCHOPPENHORST, T. (1998): Weltkursbuch – Globale Auswirkungen eines „zukunftsfähigen Deutschlands“. - Basel; Boston; Berlin.
- FEUERSTEIN, M. T. (1986): Partners in Evaluation.- London.
- FISCHER, W. E. (1969): Die Entwicklungsbedingungen Ugandas. Ein Beispiel für die Probleme afrikanischer Binnenstaaten.- München.
- FLEISCHHACKER, H.; KRENNERICH, M.; THIBAUT, B. (1996): Demokratie und Wahlen in Afrika und Lateinamerika. Bilanz der neunziger Jahre.- In: Betz, J.; Brühne, S., Hrsg. (1996): Jahrbuch Dritte Welt 1997, S. 93-107, München.
- FRANK, H.-J.; WALTER, N., Hrsg. (1993): Strategien gegen den Verkehrsinfarkt.- Stuttgart.
- FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (FAZ) (1998): Entwicklungshilfe zahlt sich aus. Rückfluss in Form von Aufträgen.- In: FAZ, Nr. 210, 10. September 1998, S. 8.
- FRIEDRICHS, J. (1997): Globalisierung - Begriff und grundlegende Annahmen.- In: Aus Politik und Zeitgeschichte, 1997 (33-34), S. 3-11.
- GAEBE, W. (1994): Urbanisierung in Afrika.- In: Geographische Rundschau, Jg. 46, 1994 (10), S. 570
- GALTUNG, J. (1995): Die globalen Entwicklungsperspektiven - 25 Thesen.- In: Institut für Entwicklungsforschung und Entwicklungspolitik (IEE) Hrsg. (1995): Neuorientierung der Entwicklungspolitik, Bochumer Schriften zur Entwicklungsforschung und Entwicklungspolitik, Bd. 34, Frankfurt.
- GARDNER, J. (1972): East Africa's vexed transport problems.- In: African development, S. 23-24, London.
- GEO.DE (2000): <http://www.geowissenschaften.de>; 28.10.2000.
- GERMANWATCH e.V., Hrsg. (1995): Lobbyhandbuch Nord-Süd.- Bonn.
- GESEMANN, F. (1990): Kairo. Pfeil der Hoffnung.- In: Der Überblick, Jg. 26, 1990 (3), S. 51-52, Bredstedt.
- GIELKE, J. (1994): Verkehrspolitik der EU – Schöne Worte, harte Ziele.- In: Verkehr und Umwelt, 1994 (7/8).
- GORARD, X.; NGABMEN, H. (2000): Urban Transport in Sub-Saharan Africa.- In: www.unchs.org/unchs/english/hdv4n2/region.htm; 29.10.2000.
- GOTTWALD, C. (1998): Führen sie ein Warndreieck mit sich?- In: Süddeutsche Zeitung Magazin, No. 50, vom 11.12.1998.
- GRAUDENZ, K.; SCHINDLER, H.-M. (1988): Die deutschen Kolonien - 100 Jahre Geschichte in Wort, Bild und Karte.- Augsburg.
- GRUEHL-KIPKE, B. (1995): Von der notwendigen Entlastung der Menschen. Transportbedarf, Wege und Verkehrsmittel – eine Bestandsaufnahme zur Verkehrssituation in der Dritten Welt.- In: Evangelische Akademie Bad Boll, Hrsg. (1995): Verträgliche Mobilität für alle; Protokolldienst, 1995 (39), Bad Boll.
- GRUEHL-KIPKE, B. (1996): Report on the Bicycle Supply Situation. How To Make the Wheels Go Round.- Part II., o.O.
- GRUEHL-KIPKE, B. (1999): Mobility for the Majority: Making Women and Children Mobile.- In: <http://www.mobility-consultant.com/literat/mobmaj/bl-mob1.htm>; 20.01.1999.

- GTZ, Hrsg. (1995): Road contractor promotion and employment generation in Africa.- Eschborn.
- GTZ (1999a): Straßenhaltung.- In: <http://www.gtz.de/fachabteilungen/oe4150/41506>; 20.10.2000.
- GTZ (1999b): Verkehrssektor.- In: <http://www.gtz.de/fachabteilungen/oe4150/41505>; 20.10.2000.
- HAAS, R. (1992): Geißel Unfalltod.- In: *gtz-info*, 1992 (5), S. 18-21, Eschborn.
- HABITAT (2000): Urban Transport in the Africa region. Reshaping it towards sustainable improvement.- In: www.unchcs.org/unchcs/english/transport/africa.htm; 31.10.2000.
- HAF, R. (1996): The Donkeys of Mali.- In: *Ecodecision*, 21, 1996 (6), S. 7.
- HAKIM, A.; DARMANINGTYAS, E. (1998): Jakarta's cycle Rickshaws Return. Briefly.- In: *Sustainable Transport*, 9, 1998 (3), S. 8, New York.
- HALBACH, A. J. (1998): Südafrika und seine Homelands. Strukturen der „Getrennten Entwicklung“.- München.
- HAMERSKI, H.-D. (1977): Der Entwicklungsstand Tansanias - eine geographische Analyse.- Aachen.
- HARENBERG, B., Hrsg. (1998): Aktuell '99.- Dortmund.
- HAUGHTON, G.; HUNTER, C. (1994): Sustainable Cities.- Bristol.
- HAVELKA, Z. (1990): Privatization of Transport in Developing Countries.- In: *gtz-deutsche Gesellschaft für technische Zusammenarbeit GmbH*, Eschborn.
- HECKLAU, H. (1989): Ostafrika (Kenya, Tansania, Uganda).- In: *Wissenschaftliche Länderkunden*, Bd. 33, Darmstadt.
- HEIERLI, U. (1993): Environmental limits to motorisation. Non motorized transport in development and developing countries.- St. Gallen.
- HEINZE, W. (1967): Der Verkehrssektor in der Entwicklungspolitik – unter Berücksichtigung des afrikanischen Raumes.- München.
- HERBOTE, B. (1994): Handbuch für deutsch-internationale Beziehungen: Verzeichnis deutscher und ausländischer Vertretungen, Verbindungsbüros und Informationsstellen in Politik, Wirtschaft, Kultur, Medienwirtschaft und Tourismus.- München.
- HESSE, M. (1993): Verkehrswende.- Marburg.
- HEYEN-PERSCHON, J. (1997): Sozialgeographische Untersuchung zum Einsatz des Fahrrades als Verkehrsmittel in ländlichen Räumen von Uganda.- Hamburg.
- HILL, M. F. (1976): Permanent Way: The History of the Kenya and Uganda Railway.- Vol. 1, Nairobi.
- HIRSCHBERG, W. (1975): Khoisan sprechende Völker Südafrikas.- In: *Baumann, H., Hrsg. (1975): Die Völker Afrikas und ihre traditionellen Kulturen.*- Wiesbaden.
- HÖLZINGER, M. (2001): Strategische Bedeutung von Lobbyarbeit im Spiegel der historischen Entwicklung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland.- Dissertation, Universität Trier.
- HOERING, U. (1990): Nairobi. Matatus - gefährlich und unentbehrlich.- In: *Der Überblick*, Jg. 26, 1990 (3), S. 43-45, Bredstedt.
- HOERING, U. (1990): Pioniere der Präsidenten-Philosophie.- In: *Der Überblick*, Jg. 26, 1990 (3), S. 26-27, Bredstedt.
- HOFMANN, M. (1993): Die Entwicklungspolitik der Schweiz.- In: *E+Z*, Jg. 34, 1993 (10), S. 266-268.
- HOFMEIER, R. (1973): Transport and Economic Development in Tanzania - with particular reference to roads and road transport.- München.
- HOFMEIER, R. (1996): Ungelöste interne Konflikte und Fortschritte in der Regionalkooperation.- In: *Betz, J.; Brühne, S., Hrsg. (1996): Jahrbuch Dritte Welt 1997*, S. 286-296, München.
- HOOK, W. (1998): Up in Smoke. Jakarta: A City in Crisis.- In: *Sustainable Transport*, 8, 1998 (4), S. 14-20, New York.
- HOWE, J. (1996): Transport for the Poor or Poor Transport.- Delft.
- HOWE, J. (2000): Poverty and Urban Transport in East Africa - Review of Research and Dutch Donor Experience.- Delft.
- HOYLE, B. S. (1978): African politics and port expansion at Dar-es-Salaam.- In: *The Geographical Review*, 68, 1978, S. 31-50, New York.
- <http://www.cargolifter.com>; 25.02.1999.
- <http://www.cdu.de/politik-a-z/verkehr/kap21.htm>; 25.02.1999.
- <http://www.vdv.de/vdvappl/3800pi.htm>; 25.02.1999.
- <http://www.statistik-bund.de/basis/d/verk/verktab4.htm>; 25.02.1999.
- HUGHES, K. (1991): Sustainable Transportation. Possibilities for Africa.- In: *African Technology Forum*, 1991 (6), o.S.

- INFORMATIONSZENTRUM DRITTE WELT, Hrsg. (1984): Entwicklungspolitik nach der Wende. Exportförderung im Gewand der Entwicklungspolitik.- In: Blätter des iz3w, 1984 (122), S. 14-21, Freiburg.
- INSTITUT FÜR ENTWICKLUNGSFORSCHUNG UND ENTWICKLUNGSPOLITIK (IEE), Hrsg. (1995): Neuorientierung der Entwicklungspolitik. Festschrift zum 25jährigen Bestehen des IEE.- Bochumer Schriften zur Entwicklungsforschung und Entwicklungspolitik, Bd. 34, Frankfurt.
- INTERNATIONAL FORUM FOR RURAL TRANSPORT AND DEVELOPMENT, Hrsg. (1999): Balancing the Load - Proceedings of the Asia and Africa Regional Seminars on Gender and Rural Transport.- Tagungsbericht, London.
- IRANDU, E. (2000): Improving Railway Transport in Kenya - Policy Options and Achievement to Date.- Nairobi.
- IRANDU, E. (1982a): Urban Transportation and Land Values. A Case Study of Mombasa, Kenya, Seminar Paper, February 11th, 1982, Department of Geography.- Kenyatta University, Nairobi.
- IRANDU, E. (1982b): The Road Network in Mombasa Area. A Spatial Analysis of its Effects on Land Values, Population Density and Travel Patterns.- M. A. Thesis, Department of Geography, University of Nairobi, Nairobi.
- JACOBS, G.D.; SAYER, I. (1976): An Analysis of Road Accidents in Kenya in 1972.- TRRL Reports SR 227 B. C.
- JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (1984): The Study on National Transport Plan in the Republic of Kenya: Economy, Transport Demand, and Investment.- Vol. 1, Comprehensive Plan, Draft Final Report.
- JARABI, B. O. (1982): Intra-Urban Mobility and Urban Transportation. A Case Study of Nairobi.- M. A. Thesis, Unpubl., University of Nairobi, Nairobi.
- JÄTZOLD, R. (1975): Tanzania-Zambia - Gelände- und Wirtschaftsprobleme im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Tanzania-Zambia-Eisenbahn.- In: Internationales Afrika Forum, Jg. 11, S. 343 – 346, München.
- JÄTZOLD, R.; MUTISO, S. K.; SCHMIDT, H. (1985): Entwicklungsprobleme aus europäischer und afrikanischer Sicht - mit Beispielen aus Kenya.- In: Materialien zur Ostafrika-Forschung, Heft 5, Trier.
- JESKE, J. (1981): Verkehrsgeographische Strukturwandlungen im südlichen Afrika von 1975-1980.- Hamburg.
- JUGENDHILFE OSTAFRIKA E.V. (1996): Jahresabschlussinfo '96.- Karlsruhe.
- JUGENDHILFE OSTAFRIKA E.V. (1998): Warum wir das tun.- <http://www.jugendhilfe-ostafrika.de/jugendhilfe/warum.htm>; 04.12.1998.
- JUGENDHILFE OSTAFRIKA E.V. (2000): Neues boda-boda Projekt in Kenia.- <http://www.jugendhilfe-ostafrika.de/kenia/htm>; 20.10.2000.
- KADE, G. (1969): Die Stellung der zentralen Orte in der kulturlandschaftlichen Entwicklung Bugandas (Uganda).- Frankfurt/ Main.
- KAISER, A. (1998): Ohne einzuholen, überholen. Ein Routennetz für Fahrradfahrer in Sao Paulo.- In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 02.07.1998, S. 17.
- KAPILA, S. et. al. (1982): The Matatu. Mode of Public Transportation in Metropolitan Nairobi.- Nairobi.
- KAPPEL, R. (1997): Zweifelhafte Vorzugsbehandlung. An einer Reform der Handelsprivilegien für die AKP-Staaten führt kein Weg vorbei.- In: Der Überblick, 1997 (2), S. 7-12.
- KAREKEZI, S. (2000): Report of the stap workshop on options for mitigation of greenhouse gas (GHG) emissions from the transport sector.- In: www.ge/bveb.org/COUNCIL/council9/c9in/10.htm; 29.10.2000.
- KENYA BUS SERVICE LIMITED (1998): Bus Routes in Nairobi. - Nairobi.
- KHAYESI, M. (1992): Rural Household Travel Characteristics. The Case of Kakamega District.- In: Journal of Eastern African Research & Development, Vol. 23, 1993, S. 88-105.
- KHAYESI, M. (1997a): Liveable Streets for Pedestrians in Nairobi. The Challenge of Road Traffic Accidents.- In: World Transport Policy and Practice, Vol. 3, 1997 (1), S. 4-7.
- KHAYESI, M. (1997b): Walking to Injury and Death. Regional Patterns of Pedestrian Road Traffic Accident Injuries and Fatalities in Kenya, 1986-1994.- Paper Presented at the 3rd African Road Safety Congress, Pretoria, South Africa, 14-17 April 1997.
- KHAYESI, M. (1997c): Perceptual and Experiential Assessment of Road Traffic Accident Risk in Kenya. A Conceptual Framework.- Paper Presented at the 3rd African Road Safety Congress, Pretoria, South Africa, 14-17 April 1997.

- ☞ KHAYESI, M. (1997d): Analysis of Terms and Conditions of Work in the Matatu Industry in Kenya. A Study of Nairobi, Thika and Ruiru Towns.- Research Report Submitted to the Institute for Development Studies, University of Nairobi, Nairobi.
- ☞ KHAYESI, M. (1997e): Pathology of Road Accident Immunity Delusion Syndrome (RAIDS) in Kenya.- Paper Prepared for Presentation in the Kenyatta University 1997 Cultural Week Seminar, 10-16.5.1997.
- ☞ KHAYESI, M. (1998): An analysis of road traffic accidents in relation to selected socio-economic dynamics and intervention measures in Kenya.- Nairobi.
- ☞ KHAYESI, M. (2001): Trends and Progress in Transport Studies in Kenya and East Africa.- Working Draft 2001, Nairobi.
- ☞ KIENAST, V. (1996): Weichenstellung in die Zukunft oder Abstellgleis? Möglichkeiten zum Ausbau der chinesischen Eisenbahn.- Hamburg.
- ☞ KOLKS, F. (1997): Verkehrswesen in der kommunalen Praxis.- Band I, Planung-Bau-Betrieb.
- ☞ KOTENKAR, A. (1995): People's participation in city's issues: Auto- oder menschengerechte Entwicklung am Beispiel Indiens.- In: Evangelische Akademie Bad Boll: Verträgliche Mobilität für alle; Protokolldienst, 1995 (39), S. 95-126, Bad Boll.
- ☞ KRAMMER, A. (1998): Über die Verstädterung im tropischen Afrika und ihre kulturellen Grundlagen.- In: Sozialwissenschaftliche Studien zu internationalen Problemen, Bd. 207, Saarbrücken.
- ☞ KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU (1997): Finanzielle Zusammenarbeit im Wandel. FZ-Jahresbericht 1997.- Frankfurt.
- ☞ KREDITINSTITUT FÜR WIEDERAUFBAU, Hrsg. (1998): Straßen in Afrika fördern Handel und Entwicklung.- Frankfurt.
- ☞ KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU (2001): Sechster Evaluierungsbericht über Projekte und Programme in Entwicklungsländern.- Frankfurt.
- ☞ KUNATH, A. (1996): Ostafrikaner wollen die Fehler der Vergangenheit vermeiden.- In: Frankfurter Rundschau vom 19.03.1996, Frankfurt.
- ☞ KUNOFSKY, J. (2000): ÖPNV im ländlichen Raum – Probleme, Chancen, Verbesserungen – Beispiel Landkreis Donau-Ries.- o.O.
- ☞ LAMBA, D. (1994): Nairobi's Environment. A Review of Conditions and Issues.- Mazingira Institute Nairobi.
- ☞ LANDESREGIERUNG RHEINLAND-PFALZ (1996): Neue Wege im ÖPNV.-Informationsbroschüre.
- ☞ LANGMANN, A. (1996): Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland.- In: Informationen zur politischen Bildung, 252, 1996, S. 45-51, Bonn.
- ☞ LEMBKE, H. H. (1993): Schwedens Entwicklungspolitik.- In: E+Z, Jg. 34, 1993 (1), S. 19-21 Münster.
- ☞ LESER, H. (1997): Wörterbuch der allgemeinen Geographie.- München; Braunschweig.
- ☞ LINGNAU, H. (1993): Die Entwicklungspolitik der Europäischen Gemeinschaft.- In: E+Z, Jg. 34, 1993 (9), S. 239-241, Münster.
- ☞ LINK, C. (2001): Troika mit zweiter Luft.- In: Akzente 2001 (4), S. 32-35, Eschborn.
- ☞ LOSKE, R.; BLEISCHWITZ, R. (1996): Zukunftsfähiges Deutschland – Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung.- Basel; Boston; Berlin.
- ☞ LOWE, M. D. (1992): Das Fahrrad. Verkehrsmittel für einen kleinen Planeten.- In: Worldwatch Paper, Bd. 1, Schwalbach.
- ☞ LOWE, M. D. (1995): Zurück zur Schiene – ein weltweiter Trend.- In: Worldwatch Paper, Bd. 13, Schwalbach.
- ☞ LUGALLA, J. (1990): The informal urban transport system in Tanzania. The „Dalla- Dalla“ buses of Dar-es-Salaam.- In: Internationales Afrikaforum, 1990, S.353-360, Köln.
- ☞ LUTZ, G. (1997): Nichts scheint unmöglich. Das Lomé-Abkommen: Partnerschaft im WTO-Weltmarkt?– In: Blätter des iz3w, 1997 (226), S. 21-23, Freiburg.
- ☞ MAGANYA, J. (1997): Increasing and Improving Available Options of Non Motorised Transport in Western Kenya. IDTG-Draft Paper.- Nairobi.
- ☞ MAIR, S. (2001): Bedeutung Afrikas für Deutschland.- In: http://www.bpb.de/info_264/body_i_264_23.html; 06.11.2001.
- ☞ MAIZELS, A. (1998): Neue Befunde zum Verfall der Terms of Trade.- In: Informationsbrief Weltwirtschaft & Entwicklung, 1998 (3/4), o.S.
- ☞ MANSHARD, W.; MÄCKEL, R. (1995): Umwelt und Entwicklung in den Tropen.-Darmstadt.
- ☞ MANSHARD, W. (1977): Die Städte des tropischen Afrika.– Berlin; Stuttgart.
- ☞ MCKIM, W. L. (1974): The Spatial Organisation of Society.- Ph.D. Thesis, University of Washington, Washington.

- MEHNE, C. (2000): Entwicklungspolitik auf dem Prüfstand – Problemkreis Verstädterung.- Universität Trier, Trier.
- MEHNE, C. (2001): Westliche Verkehrspolitik und Entwicklungsländer. Analyse der Zusammenhänge und Auswirkungen für die Entwicklungsländer.- Universität Trier, Trier.
- MEINCKHOF, G. (1995): Non motorized Transport in developing countries. The facilitating role of the World Bank.- Basel.
- METSCHIES, G. (1995): Die Karre aus dem Dreck ziehen. Irrwege und Lösungswege für die Transportexplosion in der Dritten Welt.- In: Der Überblick, Jg. 26, 1990 (3), S. 11-14, Bredstedt.
- METSCHIES, G. (1999): Zukunftsfähige Mobilität Weltweit.- Stellungnahme zu einem Brief. Email; 26.4.1999.
- MICHLER, G., Hrsg. (1997): Großer illustrierter Weltatlas.- Berlin.
- MISEREOR (1997): Jahresbericht 1997.- Aachen.
- MISEREOR (1998a): Projektpartnerschaft 1998.- Aachen.
- MISEREOR (1998b): Lobby für die Armen – Hintergründe, Informationen und Argumente für Gespräche mit Bundestagsabgeordneten über den Stellenwert und die Finanzierung der deutschen Entwicklungszusammenarbeit.- Aachen.
- MKAMA, J. (1969): Transport planning in Tanzania: an assessment.- In: The University College of Dar-es-Salaam, Hrsg.: Bureau of Ressource Assessment and Land Use Planning.- Research Paper No. 8, Dar-es-Salaam.
- MONHEIM, H.; MONHEIM-DANDORFER, R. (1990): Straßen für alle.- Hamburg.
- MONHEIM, H.; KHAYESI, K.; NEBE, J. M. (1997): The Dilemma of Pedestrian and Cyclist Mobility in Nairobi, Kenya. Reclaiming the Streets for Pedestrians and Cyclists.- Paper Presented at the Bureau of Educational Research, Kenyatta University, Nairobi.
- MONHEIM, H.; ZÖPEL, C., Hrsg. (1997): Raum für Zukunft - Zur Innovationsfähigkeit von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik.- Essen.
- MONHEIM, H. (1998): Flächenbahn oder Schrumpfbahn.- In: Altmann et al. (1998): Einmal Chaos und zurück.– Köln.
- MOSES, D. (1999): Rural Travel and Transport in Developing Countries - The Case of Kyela District in Tanzanie.- Universität Dortmund, Dortmund.
- MOZER, D. (1989): The bicyclists dilemma in African cities.- In: <http://www.halcyon.com/fkroger/bike/afr-city.htm>; 11.10.1997.
- MUGANGA, D. (1995): Von der notwendigen Entlastung der Menschen. Transportbedarf, Wege und Verkehrsmittel – eine Bestandsaufnahme zur Verkehrssituation in der Dritten Welt. In: Evangelische Akademie Bad Boll: Verträgliche Mobilität für alle; 1995 (39), S. 3-30, Bad Boll.
- MÜLLER, J. (1997): Konsequent inkohärent. Die Entwicklungspolitik der Europäischen Union.- In: Blätter des iz3w, 1997 (226), S. 18-20, Freiburg.
- MÜLLER, M. (1998): Die Macht der Spieler. Kapitalmärkte funktionieren längst nicht so perfekt, wie es die Lehrbücher beschreiben.- In: DIE ZEIT, Nr. 51, 1998, S. 30-31.
- MÜLLER-MAHN, D.; SCHOLZ, F. (1993): Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland. Umfang, Strategien, Schwerpunkte, Ziele.- In: Geographische Rundschau, Jg. 45, 1993 (5), S. 264-270.
- MÜLLER, J.; WALLACHER, J. (2001): Entwicklungszusammenarbeit im Zeitalter der Globalisierung.- In: epd-Entwicklungspolitik, 2001 (7), S. 21-25, Frankfurt.
- MUNZINGER ARCHIV (1997): Kenia. Politik-Wirtschaft-Kultur.- Ravensburg.
- MUSYOKI, A. K. (1978): Mombasa Town and Region. An Evaluation of its Role in Terms of the Growth Center Concept.- Unpublished M.A. Thesis, Ohio University.
- NATIONAL DEPARTMENT OF TRANSPORT (1998): Transport.- In: <http://www.transport.gov.za>; 31.12.1998.
- NGAU, P. M. (1992): Transportation and characteristics of urban travel in the city of Nairobi, Kenya.- In: African Urban Quarterly, Vol. 7, 1992 (1-2), S. 104 -118.
- NIEBOER, H. (2001): Rural Transport in the Western Province of Kenya - Strategies for Improving Mobility.- Universität Trier, Trier.
- NGARI, J. J. (1973): The Development of Beach and Water Front Policies and Programmes, Research Project submitted for Diploma in Urban and Regional Planning.- University of Nairobi, Nairobi.
- NGARI, J. J. (1977): The Impact of the New Kisauni Bridge in Mombasa District.- M. A. Thesis, Department of Urban and Regional Planning, University of Nairobi, Nairobi.
- NJENDU, K. (1978): Road Traffic Noise in Mombasa. A Research Report?.- M.A. Thesis, University of Nairobi, Nairobi.

- ☞ NJENGA, P. (1996): Rural Transport Planning and Policy: Some Pertinent Issues for Kenya.- Discussion Paper No. 2, a Paper Presented in the Seminar on Rural Transportation and Development in Kenya, Fairview Hotel, Nairobi.
- ☞ NUHN, H. (1994): Verkehrsgeographie - Neuere Entwicklungen und Perspektiven für die Zukunft.- In: Geographische Rundschau, 46, 1994 (5), S. 260-265, Braunschweig.
- ☞ NUSCHELER, F. (1992): Japans Entwicklungspolitik.- In: E+Z, Jg. 33, 1992 (1/2), S. 38-40, Münster.
- ☞ NUSCHELER, F. (1996): Lern- und Arbeitsbuch Entwicklungspolitik.- 4. aktualisierte Auflage, Bonn.
- ☞ OBERTREIS, R. (1989): Das meiste Geld fließt in den Straßenbau.- In: epd-Entwicklungspolitik, 1989 (14), S. 15-17, Hannover.
- ☞ OFOEDU, E.; WAMBUGU, P. (1991): Transportation Technologies: water, air & human power.- In: African Technology Forum, Vol. 4, 1991 (3), o.S.
- ☞ OBIERO, S. (1993): Public Transport and Peak Hour in Nairobi.- Ph.D Dissertation, University of Cardiff, o.O.
- ☞ OGONDA, R. (1976): "Transportation in Nairobi Area: A Geographical Analysis.- M. A. Thesis, University of Nairobi, Nairobi.
- ☞ OGONDA, R. (1986): The Development of Road System in Kenya.- Ph.D Thesis, University of Nairobi, Nairobi.
- ☞ OGONDA, R. (1990): The Growth and Development of Transport System.- In: Ochieng' W., Hrsg.: Themes in Kenyan History.- Nairobi, S. 156-174.
- ☞ OGONDA, R. (1992): Transport and Communications in the Colonial Economy.- In: Ochieng' W., Hrsg.: An Economic History of Kenya.- East Africa Educational Publishers Ltd., S. 129-146.
- ☞ OGONDA, R. (1992): Post-Independence Trends in Development of Transport and Communications.- In: Ochieng' W., Hrsg.: An Economic History of Kenya.- East Africa Educational Publishers Ltd., S. 313-326.
- ☞ OGONDA, R. (1992): The Regionalisation of the Road Network System in Kenya.- Maseno Journal of Education, Arts and Science, Vol. 1, 1992 (1), S. 84-98.
- ☞ OGONDA, R.; ONYANGO, G. (1994): The Port and Town of Kisumu: Past, Present and Future Development.- In: African Urban Quarterly, Vol. 9, 1994 (1/2), S. 85-108.
- ☞ OGONDA, R. (1997): Road Transport Technology. The Environmental Conflict.- A Seminar Paper Presented at Historical Association of Kenya Meeting, Lakers Inn, 1st - 2nd November, 1997, Kisumu.
- ☞ OKUKU, T. (1996): The Spatial Dynamics of Freight Transportation in the City of Nairobi.- M.A. Thesis, University of Nairobi, Nairobi.
- ☞ ÖKUMENISCHER RAT DER KIRCHEN, Hrsg. (1998): Mobilität - Perspektiven zukunftsfähiger Mobilität.- Studienpapier für die Mitgliedskirchen, Genf.
- ☞ OMOLO, W. (1976): Planning for a Co-ordinated and Efficient Public Transport System for Kisumu Municipality.- M.A. Thesis, Department of Urban and regional Planning, University of Nairobi, Nairobi.
- ☞ OMWENGA, M.; OBIERO, S.; MALOMBE, C. (1993a): Non-Motorized Urban Transport Studies: Nairobi, Kenya, Preliminary Assessment Report of Issues and Interests, Sub Sahara Africa Transport Program.- Nairobi.
- ☞ OMWENGA, M.; OBIERO, S.; MALOMBE, C. (1993b): Non-Motorized Urban Studies, Eastern and Southern Africa: Non-Motorized Urban Transport Workshop.- Report No. 4b, Nairobi.
- ☞ OMWENGA, M. (1994): Non-Motorized Urban Studies, Eastern and Southern Africa: Nairobi Household and Corridor Survey Analysis - Urban Mobility of the Low and Middle Income Population.- Report No. 11, Nairobi.
- ☞ ONYANGO, G. M. (1997): Transportation, Urban Structure and Growth: The Accessibility Problem in the Slumbelt of Kisumu, Kenya.- Ph.D. Thesis, Moi University (Kenya) and University of Bremen (Germany), o.O.
- ☞ ONYANGO, A. (1999): Road Safety in Nairobi.- Nairobi.
- ☞ OPITZ, S.: Sustainable mobility and rural transport – Prospects for Appropriate Transport Technologies.- In: Gate, 1998 (3), S. 39-43.
- ☞ OSUNDWA, K. C. (1987): Choice of Commuting Modes in an Urban Sector: A Case Study of Nairobi City.- M.A. Thesis, University of Nairobi, Nairobi.
- ☞ OTIENO, C. K. (1991): Planning for the Operations and Management of Intra-Urban Public Transport Modes in Nairobi: A Case Study of Traffic Congestion - the CBD Routes, Bus Stops and Terminals.- M.A. Thesis, Department of Urban and Regional Planning, University of Nairobi, Nairobi.
- ☞ OVERTON, K. (1996): Using the Bicycle for Women's Empowerment in Africa.- In: Sustainable Transport, 6, 1996 (7), S. 6-7, S. 10, New York.

- OVERTON, K. (1994): Women take back the streets.- In: Sustainable Transport, 4, 1994 (6), S. 6-7, S. 17, New York.
- OVERTON, K. (1997): Profile of a Mozambican woman.- In: Sustainable Transport, 7, 1997 (12), S. 5, New York.
- PALMER, C. (1998): Inland Water Transport – IFRDT Issues Paper.- London.
- PENDAKUR, S. V., Hrsg. (1992): Non-Motorized Transport.- New York.
- PETERS, A. (2000): Die Verstädterung und ihre Probleme in der Dritten Welt.- In: <http://privat.schlund.de/t/traveller/stadt.htm>; 29.10.2000.
- PETERS, D. (1998): Nicaragua: Managua plans to bike around transport pitfalls.- In: Sustainable Transport, 8, 1998 (12), S. 6-7, S. 21, New York.
- PETERSEN, R. (1994): Verkehrsvermeidung - Aufgabe heutiger und zukünftiger Verkehrspolitik.- Wuppertal Papers Nr. 10, Wuppertal.
- PFERSDORFF, H., Hrsg. (1997): Das war wichtig 1997. Meyers Jahres Report.- Mannheim.
- PINHEIRO, J. (1997): L'avenir des relations entre l'Union européenne et les pays ACP. Interview de M. Joao de deus Pinheiro, membre de la Commission européenne.- In: Revue du marché commun et de l'Union européenne, n°407, 1997 (4), S. 233-237.
- POTTER, R.; SALAU-ADEMOLA (1990): Cities & Development in the Third World.- London.
- PREUSS, H.-J.; WARDENBACH, K. (1999): Ach Europa! Für einen aktiveren deutschen Beitrag zur europäischen Entwicklungspolitik.- In: E+Z, Jg. 40, 1992 (2), S. 45-47, Münster.
- RANDEL, J.; GERMAN, T., Hrsg. (1997): The Reality of Aid 1997-1998.- London.
- RASSO, H.; RUPPERT, P. (1981): Verkehrsgeographie - Ostafrika.- Berlin; Stuttgart.
- REHNER, J. (2000). Ghana.- In: [www.wigeo.bwl.uni-muenchen.de/reinen/wru/ghana/ node11.htm](http://www.wigeo.bwl.uni-muenchen.de/reinen/wru/ghana/node11.htm); 31.10.2000.
- REICHE, W. (1990): Mobilität für viele. Das Fahrrad in der Dritten Welt.- In: Der Überblick, Jg. 26, 1990 (3), S. 29-32, Bredstedt.
- RELF, C. (1998): Obvious, but not easy – Promoting non-motorised means of transport.- In: Gate, 1998 (3), S. 20-23.
- REPLOGLE, M. (1990): Mobil ohne Automobil. Verkehrsstrategien für eine umwelt-verträgliche Entwicklung. In: Der Überblick, Jg. 26, 1990 (3), S. 5-7, Bredstedt.
- REPUBLIC OF KENYA (1994): National Development Plan 1994-1996.- Nairobi.
- REPUBLIC OF KENYA (1997): National Development Plan 1997-2001.- Nairobi.
- REPUBLIC OF UGANDA (1973): Statistical Abstract 1973.- Entebbe
- REPUBLIC OF UGANDA (2001): Ministerial Budget Policy Statement for the Fiscal Year 2001/02.- Kampala.
- REPUBLIC OF UGANDA (1999): Uganda Vision 2025.- Kampala.
- RODNEY, W. (1972): How Europe Underdeveloped Africa.- Dar-es-Salaam.
- RYBORG, O. V. (1997): Ein Tauziehen alle gegen alle. Unübersichtliche Debatten über die Zukunft des Lomé-Vertrags.- In: Der Überblick, Jg. 33, 1997 (2), S. 13-15, Bredstedt.
- SALIFU, M. (1993): Bicycle Safety: sustaining mobility and environment.- In: IATSS Research, Vol. 17, 1993 (2), o.S.
- SCHÄFER, H. B. (1992): Nachhaltigkeit der Entwicklung in Nord und Süd.-In: Altner, G. et al., Hrsg.: Jahrbuch Ökologie 1993.- München, S.102-112.
- SCHEIDL, L. (1976): Die Wirtschaft der Republik Südafrika - eine geographische Untersuchung.- Wien.
- SCHLIEPHAKE, K. (1982): Verkehrsgeographie.- In: Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 2, München.
- SCHMIDT, H. (1985): Ländliche Entwicklungshilfe zu Gunsten der urbanisierten Bevölkerung.- In: Jätzold, R.; Mutiso, S. K.; Schmidt, H., Hrsg. (1985): Entwicklungsprobleme aus europäischer und afrikanischer Sicht - mit Beispielen aus Kenya.- (= Materialien zur Ostafrika-Forschung), Heft 5, Trier.
- SCHMIDT, S. (1998): Die Afrikapolitik der Europäischen Union.- In: Weidenfeld, W.; Wessels, W., Hrsg. (1998): Jahrbuch der Europäischen Integration 1997/98.- Bonn, S. 265-272.
- SCHMIDT-WULFFEN, W. (1994): Sustainability: Dauerhafte Entwicklung in der "Einen Welt". In: Praxis Geographie, 1994 (11), S. 4-9.
- SCHMITTHENNER, H. (1977): Verkehrsgeographie.- Darmstadt.
- SCHMITZ, H.; SOMMER, M.; WALTER, S. (1991): Animal Traction in Rainfed Agriculture in Africa and South America.- Braunschweig.
- SCHNEIDER, K-G.; WIESE, B. (1983): Südafrika - Fakten und Probleme.- Stuttgart.

- ☞ SCHÖNHERR, S. (2001): Wirkungen der Entwicklungshilfe auf den Wirtschaftsstandort Deutschland.- In: epd-Entwicklungspolitik, 2001 (7), S. 30-34, Frankfurt.
- ☞ SEGER, M. (1992): Nairobi - Struktur und Funktion einer postkolonialen Primate City.- In: Geographische Rundschau, 1992 (9), Braunschweig.
- ☞ SHISANYA, C. A. (1996): Staff appraisal report Kenya. Urban transport infrastructure project.- In: The World Bank, Hrsg. (1996): Document of The World Bank; Report No. 13848-KE.
- ☞ SIEBER, N. (1996): Rural Transport and Development - The Case of Makete District, Tanzania.- Baden-Baden.
- ☞ SIEBER, N., Hrsg. (1997): An annotated Bibliography on Rural Transport.- London.
- ☞ SITUMA, F. (1992): The environmental problems in the City of Nairobi, Kenya.- In: African Urban Quarterly, Vol. 7, 1992 (1-2), S. 167-175.
- ☞ SOJA, E. W. (1968): The Geography of Modernisation in Kenya. A Spatial Analysis of Social, Economic and Political Change.- Syracuse.
- ☞ SOJA, E. W. (1979): The Geography of Modernisation.- In: Obudho, R. A. and Taylor, D., Hrsg.: The Spatial Structure of Development. A Study of Kenya.- Boulder, S. 28-45.
- ☞ SOUTH AFRICA YEARBOOK (1998): Transport.- Pretoria.
- ☞ SPRANGER, C.-D.(1997): Plädoyer für eine bilaterale Entwicklungszusammenarbeit.- In: Der Überblick, 1997 (2), S. 19-20.
- ☞ STADT OSNABRÜCK, Hrsg. (1998): Lokale Agenda 21 für Osnabrück.- Osnabrück.
- ☞ STARKEY, P. (2000): Transport with animal power.- In: International Forum for Rural Transport and Development, Vol. 8, 2000 (1), o.S.
- ☞ STATISTISCHES BUNDESAMT (1994): Länderbericht - Kenia 1994.- Stuttgart.
- ☞ STATISTISCHES BUNDESAMT (1995a): Länderbericht - Tansania 1994.- Wiesbaden.
- ☞ STATISTISCHES BUNDESAMT (1995b): Länderbericht - Uganda 1995.- Wiesbaden.
- ☞ STATISTISCHES BUNDESAMT (1998): International Road Federation. World Road Statistics '98 (data 1992-96), African development Report 1997: Africa in the world economy, fostering private sector development in Africa, economic and social statistics on Africa.- New York.
- ☞ STEINBERG, H. G. (1982): Die sozioökonomische Entwicklung der Republik Südafrika.- o.O.
- ☞ STERNBERG, R. (1997): Weltwirtschaftlicher Strukturwandel und Globalisierung. Umfang und Ursachen räumlicher Ungleichheiten bei sozioökonomischen Indikatoren.- In: Geographische Rundschau, Jg. 49, 1997 (12), S. 680-687.
- ☞ STOCK, C. (1998): Totaler Theorieverzicht? Bilanz der entwicklungstheoretischen und politischen Diskussion der 90er Jahre.- In: Nachhaltig zukunftsfähig? Entwicklungspolitik in den 90er Jahren.- Sonderheft des Informationszentrums 3. Welt, Freiburg, S. 4-7.
- ☞ TAAKE, H.-H. (1994): Chinas Entwicklungspolitik.- In: E+Z, Jg. 35, 1994 (8), S. 203-205, Münster.
- ☞ TAAKE, H.-H. (1997): Die Auslandsverschuldung der Entwicklungsländer. Kein Ausweg aus der Verschuldungsfalle?- In: E+Z, Jg. 38, 1997 (1), S. 18-21, Münster.
- ☞ TEBBE, J. F. J. (1978): Paratransit – Kleinstrukturen im Verkehr.- Bremen.
- ☞ THE EUROPE WORLD YEARBOOK (1998): Yearbook.- London.
- ☞ THIEL, R. E. (1993): Korruption - kein Kavaliersdelikt.- In: E+Z, Jg. 34, 1993 (3), S. 59, Münster.
- ☞ THIEL, R. E. (1996): China: nach den USA, vor Japan? Über Ranglisten und Entwicklungskriterien.- In: E+Z, Jg. 37, 1996 (11), S. 292-294, Münster.
- ☞ TIWARI, G. (1995): Lessons from heterogenous traffic flows for planning facilities in Velo-City Conference Basel 1995.- In: Kuhli et al. (1998): Das Fahrrad in der Dritten Welt – ein wichtiges Transportmittel kommt unter die Räder!?- unveröffentlichtes Manuskript, Universität Trier.
- ☞ THON, N. (2000): NGO's und Fahrrad.- In: <http://www.jugendhilfe-ostafrika.de/ngofahr.htm>.; 20.10.2000
- ☞ TOPP, H. (1994): Das Missverständnis des Jahrhunderts.- In: Verkehr&Umwelt, 1994 (3/4), o.S.
- ☞ TOULMIN, C. (1992): Draught animal technology and rural production systems.- In: Den Hertog, G.; Van Huis, J., Hrsg.: The role of draught animal technology in rural development.- Wageningen, S. 2-10.
- ☞ TSCHAKERT, H. (1977): Verkehrsströme, Infrastruktur und Kooperation in der Konfliktregion südliches Afrika - unter besonderer Berücksichtigung von Sambia und Botswana.- Hamburg.
- ☞ UMWELTBUNDESAMT, Hrsg. (1996): Jahresbericht 1995.- Berlin.
- ☞ UNCHS (1994): Improvement of urban public transport in developing countries, S. I.- Nairobi.
- ☞ UNCHS (1995): Shelter provision and employment generation.- Genf.
- ☞ UNCHS (1996): An Urbanizing World.- Oxford.

- UNITED NATIONS POPULATION INFORMATION NETWORK (2000): Population.- In: <http://www.undp.org/popin>; 26.11.2000.
- VERKEHRSClub ÖSTERREICH (VCÖ), Hrsg. (1999): Senioren & Mobilität.– (= Wissenschaft und Mobilität, 1, Wien.
- VESTER, Frederic (1995): Crashtest Mobilität – Die Zukunft des Verkehrs.- München.
- VOPPEL, G. (1980): Verkehrsgeographie.- In: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Erträge der Forschung, Bd. 135, Darmstadt.
- VORHOLZ, F. (1992): Wohlhabende Saubermänner - arme Schmutzfinken.- In: Altner, G. et al., Hrsg.: Jahrbuch Ökologie 1993.- München, S.113-119.
- VORLAUFER, K. (1990): Kenya. Geographische Strukturen, Daten, Entwicklungen.- Stuttgart.
- WANDERA, G. (2001): Promoting Multimodal Transport in Uganda.- Kampala.
- WARDENBACH, K. (1998): Europäische Entwicklungspolitik im Überblick. Zahlen, Fakten, Ziele.– In: *Contacts*, Jg. 33, 1998 (4), S. 10-11.
- WEIDENFELD, W.; WESSELS, W., Hrsg. (1998): Jahrbuch der Europäischen Integration 1997/98.-Bonn
- WEIGT, E. (1955): Europäer in Ostafrika. Klimabedingungen und Wirtschaftsgrundlagen.- Köln.
- WELFENS, M.; GERKING, D.; HOKKELER, M.; STILLER, H. (1995): "Schattensubventionen" im Bereich des PKW-Verkehrs.- Wuppertal Papers Nr. 33, Wuppertal.
- WELTBANK (1996): Weltentwicklungsbericht 1996.- Bonn.
- WERA, G. O. (1981): Planning for a Co-ordinated and Efficient Public Transport System for Kisumu Municipality.- M.A. Thesis, unpubl., University of Nairobi, Nairobi.
- WERE, G. S.; WILSON, D. (1968): East Africa Through a Thousand Years.- London.
- WHITE, P. S. (1998a): Making Bikes Work for South Africa.- In: *Sustainable Transport*, 8, 1998 (12), S. 8-9, S. 21, New York.
- WHITE, P. S. (1998b): Reincarnating the Indian Cycle Rickshaw.- In: *Sustainable Transport*, 9, 1998 (10), S. 12-15, New York.
- WIESE, B. (1981): Technological Change and Harbour Development in the Republic of South Africa.- In: *Handels- und Verkehrsgeographie in Afrika*.- Köln.
- WIESE, B. (1997): Afrika. Ressourcen, Wirtschaft, Entwicklung.– Stuttgart.
- WILDEMAN, C. (1997): The Netherlands.– In: RANDEL, J.; GERMAN, T.; Hrsg.: *The Reality of Aid 1997-1998*.- London, S. 98-104.
- WILKE-LAUNER, R. (1990): Fest in den Händen der Multis. Automobilindustrie in der Dritten Welt.- In: *Der Überblick*, Jg. 26, 1990 (3), S. 24-25, Bredstedt.
- WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH; AUSSENWIRTSCHAFTSORGANISATION, Hrsg. (1996): Entwicklungszusammenarbeit der Europäischen Union (EU).- In: *AW-Nachrichten*, 1996 (7), o.S., Wien.
- WITT, A. (1996): Exportprodukt Stau.- In: *Fairkehr*, 1996 (5), S. 18-22, Bonn.
- WÖHLCKE, M. (1994): Umwelt und Entwicklung im Nord-Süd-Kontext: Argumente, Interessen und Verantwortlichkeiten.- In: Andersen, U., Hrsg.: *Der Nord-Süd-Konflikt am Ende des Ost-West-Konflikts*.- Bonn, S. 43-59.
- WOLF, W. (1992): Eisenbahn und Autowahn – Personen- und Gütertransport auf Schiene, Straße, in der Luft und zu Wasser; Geschichte, Bilanz, Perspektiven.- Hamburg.
- WOODFORD-BERGER, P. (1996): Schweden. Sozialanthropologisches Fachwissen ist gefragt.- In: *E+Z*, Jg. 37, 1996 (4), S. 116-118, Münster.
- WORLD BANK AND INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK (1992): *Non-Motorized Transport*.- New York.
- WORLD BANK AND UN ECONOMIC COMMISSION OF AFRICA (1993): *Sub Sahara Africa Transport Program – Non Motorized Urban Transport Studies, Eastern and Southern Africa*.- Report 1, New York.
- WORLD BANK (1996): *Promoting Intermediate Means of Transport*.- SSATP Working Paper No. 20, New York.
- WORLD BANK (2001): *Cities on the Move - World Bank Urban Transport Strategy Review*.- New York.
- ZEGRAS, C. (1996): *Urban Transportation*.- In: *World Resources, 1996-1997*, S. 82, New York.
- ZIETLOW, G. (1992): Verkehrsnot auf den Pisten.- In: *gtz-info*, 1992 (5), S. 4-9, Eschborn.
- ZIETLOW, G. (1991): Road maintenance in developing countries - a challenge for technical cooperation.- In: *GTZ*, Hrsg. (1992): *Liberalization in the transport industry and commercialization of public transport companies in developing countries*.– Eschborn.
- ZINGEL, W.-P. (1990): Vom Wasser auf die Straße. Das Verkehrswesen in Bangladesh.- In: *Der Überblick*, Jg. 26, 1990 (3), S. 36-38, Bredstedt.

Anhang

1. Anschreiben

- Anschreiben in deutsch zur schriftlichen Hauptbefragung in Deutschland
- Anschreiben in englisch zur schriftlichen Hauptbefragung international
- Anschreiben zur „Nachhaktion“ der schriftlichen Hauptbefragung in Deutschland
- Anschreiben in englisch zur schriftlichen Befragung in Kenia
- Anschreiben in englisch zur schriftlichen Befragung in Tansania
- Anschreiben Expertengespräch in deutsch
- Anschreiben Expertengespräch in englisch

2. Fragebögen

- Fragebogen in deutsch zur Hauptbefragung
- Fragebogen in englisch zur Hauptbefragung
- Fragebogen in englisch zur schriftlichen Befragung in Kenia
- Fragebogen in englisch zur schriftlichen Befragung in Tansania

3. Expertengespräche

- Liste der Gesprächspartner
- Leitfaden in deutsch
- Leitfaden in englisch

4. Originalantworten

- ... aus den offenen Fragen des Hauptfragebogens
 - Frage 4.5
 - Frage 4.8
 - Frage 4.9.1
 - Frage 4.9.2

5. Adressaten/Grundgesamtheit

Anmerkung:

Die Dokumente wurden zum Teil in ihrer Schriftgröße und Unterteilung geändert, um sie kompakter darstellen zu können. Der Inhalt bleibt davon unberührt.

1. ANSCHREIBEN

Dipl.-Geogr. Christoph Mehne
FB VI - Angewandte Geographie/Raumentwicklung

Tel.: +49 (0) 651 201-4534
Fax: +49 (0) 651 201-4551
e-mail: mehn5a01@uni-trier.de

privat:
Kreuzflur 95
D-54296 Trier
Tel.: +49 (0) 651 9991524

Trier, den 17. Juni 1999

Schriftliche Befragung im Rahmen eines Forschungspraktikums an der Universität Trier zum Thema „Entwicklungszusammenarbeit und Verkehr“

Sehr geehrter...,

im Rahmen unseres Studienganges Angewandte Geographie/Raumentwicklung an der Universität Trier findet derzeit ein zweisemestriges Forschungspraktikum mit Studierenden aus dem Hauptstudium unter meiner Leitung statt. Die Themenstellung lautet „Entwicklungszusammenarbeit und Verkehr - Analyse der Zusammenhänge und Auswirkungen für die Entwicklungsländer“. Als Schwerpunkt unserer Arbeit haben wir uns auf Ostafrika konzentriert.

Bestandteil unseres Forschungspraktikums ist eine Fragebogenaktion, in deren Verlauf 300 bis 400 Fachleute aus dem In- und Ausland, aus Politik, Verwaltung, Institutionen, Wirtschaft, Verbänden, Publizistik und Wissenschaft befragt werden sollen. Dabei sind nicht nur ausgewiesene Verkehrsexperten gefragt, sondern auch Personen mit Erfahrungen in der Entwicklungszusammenarbeit und Personen mit einschlägiger Erfahrung vor Ort. Wir bitten auch Fachleute um Mitarbeit, die nicht über einschlägige Erfahrungen in Ostafrika verfügen, da wir davon ausgehen, dass Sie über genügend Transferwissen verfügen, um unsere Fragen zu beantworten.

Geklärt werden soll, inwieweit die Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland und die damit verbundenen Investitionen den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in den Entwicklungsländern gerecht werden. Hintergrund ist hierbei u.a., ob die deutsche Verkehrspolitik ein geeignetes Vorbild für die Dritte Welt sein kann. Der Schwerpunkt richtet sich insgesamt auf die Potentiale, aber auch auf die Gefahren, welche die deutsche Entwicklungspolitik für eine verträgliche und zukunftsfähige Mobilität in den betreffenden Ländern in sich birgt. Die Ergebnisse unserer Forschung möchten wir in einem Abschlußbericht präsentieren.

Wir planen, das Forschungspraktikum im Oktober 1999 abgeschlossen zu haben. Als kleines Dankeschön für Ihre Mitarbeit, bieten wir Ihnen eine Zusammenfassung des Schlussberichtes an, die Sie automatisch erhalten, wenn Sie auf dem adressierten Rückumschlag Ihre Adresse hinterlassen. So bleibt gewährleistet, dass Ihr Fragebogen anonym ausgewertet wird, da wir Umschlag und Fragebogen umgehend nach Erhalt trennen.

Bitte senden Sie uns den ausgefüllten Fragebogen baldmöglichst im beiliegenden adressierten Rückumschlag zurück. Für Ihre Bemühungen möchten wir uns schon jetzt recht herzlich bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Mehne

P.S.: Für den Fall, dass Sie noch andere Personen kennen, die Interesse an dem Thema haben und uns gerne unterstützen wollen, können Sie sich gerne an uns wenden.

-Anlagen-

Dipl.-Geogr. Christoph Mehne
Division Applied Geography/Regional Planning

Tel.: +49 (0) 651 201 4534
Fax: +49 (0) 651 201 4551
e-mail: mehn5a01@uni-trier.de

priv.:
Kreuzflur 95
D-54296 Trier
Tel.: +49 (0) 651 9991524

Trier, 1999-6-17

Empirical Research in the framework of the study "Development Co-operation and Transportation"

Dear ...,

we are a group of students at the university of Trier, division Applied Geography/Regional Planning, working on our graduate level research course, under my supervision. The two semester course "Development Co-operation and Transportation" focuses on the analysis of the coherences and effects for developing countries. We are specially interested in the development of the East-African region.

Part of the research course is an empirical research, in which 300 to 400 experts from politics, economy, administrations, institutions, federations, journalism and science will be questioned. In addition to experts in the transportation sector, people with longstanding experiences in development co-operation and people with appropriate knowledge of the situation in developing countries are integrated to obtain a broad insight on how actual and potential decision-makers consider the situation.

Goal of the research course is to write a report in which the topic "development co-operation and transportation" is analysed. It shall become clear in how far the development policy and the investments that are linked to that satisfy the needs of mobility of the local people in developing countries. Background hereby is – among other things – if western transportation policy can be a suitable guideline for developing countries. The main emphasis focuses on potentials, but also on dangers, that the western development policy conceals for a sustainable mobility in future for the concerning countries.

We plan to have the research course completed until October 1999. As a little "Thank-you" for your support we offer you a summary of our report, which you will receive automatically when you write down your address on the return-envelope. In this way it is guaranteed that your questionnaire will be evaluated anonymous, because we will separate the envelope and the questionnaire immediately by return. Please send the filled-out questionnaire back as soon as possible in the prepared return-envelope, which is enclosed.

Many thanks in anticipation for your efforts. Please contact us, if you know other persons who are interested in our graduate level research and want to fill out our questionnaire.

Yours faithfully

Christoph Mehne

Dipl.-Geogr. Christoph Mehne
FB VI - Angewandte Geographie/Raumentwicklung

Tel.: (0651) 201-4534
Fax: (0651) 201-4551
e-mail: mehn5a01@uni-trier.de

privat:
Kreuzflur 95
54296 Trier
Tel.: (0651) 9991524

Trier, den 17. Juni 1999

Fragebogen des Forschungspraktikum „Entwicklungszusammenarbeit und Verkehrspolitik der Universität Trier

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Mai haben wir Ihnen ein Schreiben und einen Fragebogen zugesandt, in denen wir Sie um Mitarbeit an unserem Forschungsvorhaben zum Thema „ Entwicklungszusammenarbeit und Verkehr“ gebeten haben. Die Resonanz und der Rücklauf waren bislang sehr positiv und wir erhoffen uns interessante Ergebnisse.

Leider haben wir noch keine Antwort von Ihnen erhalten. Da wir uns bereits in der Auswertungsphase befinden und diese bis Mitte Juli abgeschlossen haben wollen, bitten wir Sie mit diesem Schreiben, uns möglichst in den nächsten 14 Tagen den Fragebogen zukommen zu lassen.

Sollten Sie den Fragebogen zwischenzeitlich bereits zurückgeschickt haben, so bitten wir Sie dieses Schreiben zu vernachlässigen.

Vielen Dank im voraus,

mit freundlichen Grüßen

Christoph Mehne

UNIVERSITY OF TRIER

Department of Applied Geography/
Urban & Regional Planning and Development

Christoph Mehne
D-54286 Trier

**General Instructions – Interviewer**

Objective: This questionnaire was constructed to give our project study information about trends and tendencies of the attitude of the respondents towards the actual situation of Kenyan transport. It will also show us how the respondents expect the development of the transportation network will be, i. e., how they think the future of this sector will be. It was designed as our major questionnaire and will be distributed at the Kenyatta University, Nairobi/Kenya and at the University of Dar-es-Salaam/ Tanzania.

Accompanying this general questionnaire we plan to interview Western experts concerned with transportation issues in Kenya and Tanzania.

The main objective of our project is to get an impression of the situation of East African transport network, and how the future generation, i. e., the concerned persons see the future development of this sector. If possible, the results will be published, and we shall make sure that in any case the respondents will be informed about our final work.

Instructions:

- Question 1:** in every *row* of the table is just one tick where possible, e.g. if the participant uses a bike once a week, he/she ticks in the *row biking* the *column weekly*.
- Question 2:** this is a guessing question, i. e. the participant shall guess how much he/she spends per month in average on transport. If he/she always walks to his/her destinations there has to be a zero in the box. If for example he/she takes a minibus to Mombasa about twice a month for 30 KSh. a trip, there has to be 60 KSh. in the box.
- Question 3:** we would like to know how much it costs for a single trip to his/her homeplace. If his/her homeplace is, e. g. Mombasa and he/she takes a bus for 800 KSh., put this figure in the box.
- Question 4:** Please name your favourite means of transport (just one), e. g. a bus, and write up to 3 reasons for your choice, e. g. comfortable, fast, cheap etc. If necessary, it is possible to use an additional sheet of paper.
- Question 5:** Put advantages and disadvantages in the boxes, separately for every means of transport. The maximum is three advantages and three disadvantages for each means of transport. If your opinion is, e. g. that walking is slow but free of charge, put slow in the box *walking/disadvantages* and free of charge in *walking/advantages*. Just put your own opinion in the boxes, if you think e. g. that a car has no advantages, leave these boxes blank.
- Question 6:** Name up to three possibilities which could improve the situation in the transportation sector, e. g. build more roads, enforce speed limits for buses, etc.
- Question 7:** This data is useful for us to develop profiles of potential users or specific users of different means of transport. If you don't want to, just leave these boxes blank. Due to the anonymity of the interviewer, there will be no risk that anybody gets to know personal information about you.

We would like to thank all contributors for helping us and would like to stay in contact with you. If you have any sort of question, just write us, we will answer all letters.

Yours faithfully,

Christoph Mehne

UNIVERSITY OF TRIER

Department of Applied Geography/
Urban & Regional Planning and Development

Christoph Mehne
D-54286 Trier

**General Instructions – Questioner**

Intention: This questioner was constructed to give our project study information about trends and tendencies of the attitude of the participants towards the actual situation of Kenyan transport. It shall also show us how the participants expect the development to get on the road, i. e. how they think the future in this sector has to be. It was designed as our major questioner and will be distributed at the Kenyatta University, Nairobi, Kenya and at the University of Dar-es-Salaam, Tanzania.

Accompanied with this type of general questioner we plan to interview European experts in transportation questions in Tanzania and Kenya, too.

The main target of our project study is to get an impression of the situation of East African transport, and how the future generation, i. e. the to-be-responsible persons, sees the development in this sector. If possible, the results will be published, and we make sure, that in any case the participants will be informed about our final work.

Instructions:

- Question 1:** in every *row* of the table is just one tick possible, e.g. if the participant uses a bike once a week, he/she ticks in the *row biking* the *column weekly*.
- Question 2:** this is a guessing question, i. e. the participant shall guess how much he/she spends per month in average on transport. If he/she always walks to his/her destinations there has to be a zero in the box. If for example he/she takes a minibus to Mombasa about twice a month for 30 KSh. a trip, there has to be 60 KSh. in the box.
- Question 3:** we would like to know how much it costs for a single trip to his/her homeplace. If his/her homeplace is, e.g. Mombasa and he/she takes a bus for 800 KSh., put this figure in the box.
- Question 4:** Please name your favourite means of transport (just one), e. g. a bus, and write up to 3 reasons for your choice, e. g. comfortable, fast, cheap etc.. If necessary, it is possible to use an additional sheet of paper.
- Question 5:** Put advantages and disadvantages in the boxes, separately for every means of transport. The maximum is three advantages and three disadvantages for each means of transport. If your opinion is, e. g. that walking is slow but free of charge, put slow in the box *walking/disadvantages* and free of charge in *walking/advantages*. Just put your own opinion in the boxes, if you think e. g. that a car has no advantages, leave these boxes blank.
- Question 6:** Name up to three possibilities which could improve the situation in the transportation sector, e. g. build more roads, enforce speed limits for buses
- Question 7:** This data is useful for us to develop profiles of potential users of specific users of different means of transport. If you don't want to, just leave these boxes blank. Due to the anonymity of the questioner, there will be no risk for you that anybody gets personal information about you.

We would like to thank all contributors for helping us and would like to stay in contact with you. If you have any sort of question, just write us, we will answer all letters.

Yours faithfully,

Christoph Mehne

Dipl.-Geogr. Christoph Mehne
FB VI - Angewandte Geographie/Raumentwicklung

☎ (0651) 201-4534
Fax: (0651) 201-4551
Email: mehn5a01@uni-trier.de

privat:
Kreuzflur 95
54296 Trier
☎ (0651) 9991524

Trier, den

Expertengespräch und schriftliche Befragung im Rahmen eines Forschungspraktikums an der Universität Trier zum Thema “Entwicklungszusammenarbeit und Verkehr”

Sehr geehrter Herr

im Rahmen des Studienganges Angewandte Geographie/Raumentwicklung an der Universität Trier findet derzeit ein zweisemestriges Forschungspraktikum mit Studierenden aus dem Hauptstudium unter meiner Leitung statt. Die Themenstellung lautet: “Entwicklungszusammenarbeit und Verkehr - Analyse der Zusammenhänge und Auswirkungen für die Entwicklungsländer”. Als Schwerpunkt unserer Arbeit haben wir uns auf Ostafrika konzentriert.

Wichtigster Bestandteil des Forschungspraktikums ist eine Fragebogenaktion, in deren Verlauf 300 bis 400 Fachleute aus dem In- und Ausland, aus Politik, Verwaltung, Institutionen, Wirtschaft, Verbänden, Publizistik und Wissenschaft befragt werden sollen. Der Fragebogen soll qualitativ und quantitativ ausgewertet werden und fundierte Ergebnisse liefern. Als Ergänzung möchten wir einige ausgewiesene Experten zum Thema Entwicklungszusammenarbeit und Verkehr für ein Gespräch gewinnen. Die Expertengespräche können natürlich nur qualitativ ausgewertet werden und sollen helfen, wichtige Indikatoren herauszustellen.

Hierbei möchten wir Sie heute um Ihre Mitarbeit bitten. Wir möchten Sie, als ausgewiesenen, engagierten Experten, zum Thema Verkehr bzw. Entwicklungsländer, gewinnen und Sie nach Ihrer Meinung befragen. Dazu würden wir Sie gerne im Juli oder August d.J. für ein ca. 60minütiges Gespräch aufsuchen. Sie finden in der Anlage ein Antwortformular mit adressiertem Rückumschlag, in dem Sie uns Ihre persönliche Wahl für einen Gesprächstermin (samt Ausweichterminen) angeben können. Wir werden uns daraufhin umgehend mit Ihnen in Verbindung setzen.

Beiliegend erhalten Sie auch den oben angesprochenen Fragebogen, ebenfalls mit adressiertem Rückumschlag. Da auch hier, unabhängig von dem geplanten Gespräch, Ihre Meinung von Interesse ist, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns den Fragebogen baldmöglichst zurücksenden würden. Wir bitten auch Fachleute um Mitarbeit, die nicht über einschlägige Erfahrungen in Ostafrika verfügen, da wir davon ausgehen, dass Sie über genügend Transferwissen verfügen, um unsere Fragen zu beantworten.

Geklärt werden soll, inwieweit die Entwicklungspolitik der Bundesrepublik Deutschland und die damit verbundenen Investitionen den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in den Entwicklungsländern gerecht werden. Hintergrund ist hierbei u.a. die Frage, ob die deutsche Verkehrspolitik ein geeignetes Vorbild für Entwicklungsländer sein kann. Der Schwerpunkt richtet sich insgesamt auf die Potentiale, aber auch auf die Gefahren, welche die deutsche Entwicklungspolitik für eine verträgliche und zukunftsfähige Mobilität in den betreffenden Ländern in sich birgt. Die Ergebnisse unserer Forschung möchten wir in einem Abschlußbericht präsentieren.

Wir planen, das Forschungspraktikum im Oktober 1999 abzuschließen. Als kleines Dankeschön für Ihre Mitarbeit senden wir Ihnen den kompletten Bericht mit unseren Untersuchungsergebnissen zu. Natürlich versichern wir Ihnen, dass wir Ihre Aussagen streng vertraulich behandeln werden und Sie nur mit Ihrer ausdrücklichen Erlaubnis im Abschlußbericht zitieren werden.

Für Ihre Bemühungen möchten wir uns schon jetzt herzlich bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Mehne

Anlagen

Request for an Interview and Data for a Study on "Development Co-operation and Transportation in Kenya and Uganda"

Dear

I am a Ph.D student in the Department of Applied Geography/Urban & Regional Planning and Development at the University of Trier, Germany. I am carrying out a research project on "Development Co-operation and Transportation in Developing Countries with Special Reference to Kenya and Uganda". The primary purpose of this study is to determine the extent to which development policy and the investments in transport satisfy the transport needs of local people in developing countries. The study seeks to establish, among other things, the potential and limitations of Western development policy for sustainable transport in future for developing countries.

A major element of data collection involves interviews of resource persons from politics, economic planning, administration, institutions, federations, journalism, science and recipient communities. Also to be interviewed are resource persons in transportation; people with longstanding experiences in development co-operation; and people with relevant knowledge on the situation in developing countries.

I am planning to carry out exploratory interviews in Kenya and Uganda in August and September 2001. I am therefore kindly requesting for an interview with you between Monday 10th September and Wednesday 12th September 2001. I shall also appreciate if you can provide to me any relevant data and literature which you may have and/or are aware of. Kindly let me know if the request for interview is possible, and if so, the date and time which are convenient to you.

Thank you.

Yours faithfully,

Christoph Mehne (MSc.)
University of Trier
Department of Applied Geography
Urban&Regional Planning and Development
D-54286 Trier
GERMANY

Tel.: +49 651/9991524
Fax: +49 651/9963292
Email: christoph@mehne.com

2. FRAGEBÖGEN

HAUPTFRAGEBOGEN DEUTSCH

1 Persönliche Daten

1.1 Alter:	<input type="checkbox"/> < 30 Jahre	<input type="checkbox"/> 31-45 Jahre	<input type="checkbox"/> 46-60 Jahre	<input type="checkbox"/> >60 Jahre
1.2 Geschlecht:	<input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich		
1.3 Nationalität:	<input type="checkbox"/> deutsch	<input type="checkbox"/> europäisches Ausland	<input type="checkbox"/> außereuropäisches Ausland: _____	
1.4 Beruf:	_____			
1.5 Für welche Art von Organisation arbeiten Sie primär?	<input type="checkbox"/> NGO	<input type="checkbox"/> Medien	<input type="checkbox"/> Internationale Regierungsorganisation	
	<input type="checkbox"/> Kirchliche Einrichtung	<input type="checkbox"/> Forschungseinrichtung	<input type="checkbox"/> Nationales Ministerium/Behörde	
	<input type="checkbox"/> Nationale Regierungsorganisation	<input type="checkbox"/> Nationales Ministerium/Behörde	<input type="checkbox"/>	_____

2 Statements

2.1 In diesem Abschnitt interessiert uns Ihre Einstellung zur aktuellen und zukünftigen Verkehrssituation in Ihrem Land.

- a) Wirtschaftliches Wachstum kann nur durch mehr Mobilität erreicht werden!
 ja nein
- b) Bestehende Verkehrskonzepte stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen!
 ja nein
- c) Aktuelle Mobilitätskonzepte spiegeln die Nachfrage der Bevölkerung wieder!
 ja nein
- d) Nur der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann heutigen Geschwindigkeits- und Komfortansprüchen gerecht werden!
 ja nein

2.2 Bitte *ordnen* Sie die folgenden Statements nach Ihrer persönlichen Priorität von 1 bis 5 zu. (Bitte lesen Sie zuerst alle Aussagen und tragen Sie dann eine Rangfolge mit der Zahl 1 für „finde ich am wichtigsten“ bis Zahl 5 für „finde ich am unwichtigsten“ in die Kästchen ein!)

- Um der steigenden Nachfrage nach Mobilität gerecht zu werden, ist ein verstärkter Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) notwendig.
- Mobilitätssicherung in hochverdichteten Räumen kann nur durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgen.
- Verkehrsvermeidung (z.B. durch Schaffung kurzer Wege und kleinräumiger Versorgungseinheiten) ist ein weitgehend ungenutztes Instrument der Verkehrspolitik.
- Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs unterstützt die „Stadt der kurzen Wege“, was zu einer Erhöhung der Lebensqualität führt.
- Politische Entscheidungen und steuerliche Transferleistungen sollen in Zukunft den Güterverkehr auf die Schiene bringen.

3 Entwicklungspolitik der BRD

3.1 Welche der folgenden Sektoren zählen für Sie zu den wichtigsten Bausteinen der Entwicklungszusammenarbeit (EZ)? (Bitte kreuzen Sie nur 2 Bereiche an!)

- Menschliche Grundbedürfnisse (Wasser, Nahrung, medizinische Versorgung etc.)
 Infrastruktur (Energie, Straßen, Telekommunikation etc.)
 Soziales (Menschenrechte, Bildung etc.)
 Wirtschaft (Landwirtschaft, produzierendes Gewerbe, Industrie etc.)
 Politik (Demokratie, Sicherheit etc.)

3.2 Derzeit fließen ca. 0,33% (dies sind 11.4 Mrd. DM) des deutschen Bruttosozialproduktes (BSP) in die Entwicklungszusammenarbeit.

3.2.1 Wie beurteilen Sie den finanziellen Umfang der deutschen Entwicklungszusammenarbeit (EZ) in Relation zum BSP der BRD?

- zu hoch ausreichend zu niedrig weiß nicht

3.2.2 Wie beurteilten Sie den finanziellen Umfang der deutschen Entwicklungszusammenarbeit (EZ) im Vergleich zu anderen Industrienationen?

- zu hoch ausreichend zu niedrig weiß nicht

3.2.3 Welchen Anteil am Bruttosozialprodukt für die Entwicklungszusammenarbeit halten Sie für angemessen?

3.3 Wie beurteilen Sie die Qualität der deutschen EZ in den folgenden Bereichen?

- | | | | | |
|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| a) Finanzielle Zusammenarbeit: | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> weiß nicht |
| b) Technische Zusammenarbeit: | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> weiß nicht |
| c) Multilaterale Zusammenarbeit: | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> weiß nicht |

3.4 These: „Effiziente Entwicklungszusammenarbeit (EZ) muss vor allem gekoppelt sein an...: (Bitte lesen Sie erst alle Aussagen und kreuzen Sie die 3 wichtigsten an.)“

- eine stärkere Einbeziehung der Fachkräfte der Entwicklungsländer.“
 eine stärkere Partizipation der lokalen Bevölkerung.“
 eine Kopplung der Projekte an korruptionsbekämpfende
 eine verstärkte Förderung von Bildung und Ausbildung.“
 eine regelmäßige unabhängige Erfolgskontrolle einzelner Projekte und Konzepte.“
 verstärkte Demokratiebemühungen und Kontrolle der Menschenrechte in den Förderländern.“
 ein verstärktes Augenmerk auf die ökologischen Belange der Zielregion.“
 eine ganzheitliche Förderung der Volkswirtschaften.“
 die Berücksichtigung ethnischer Minderheiten einer Region um auch deren Interessen zu vertreten.“
 Ausarbeitung übergeordneter Gesamtkonzepte, die von einer Einzelprojektförderung absehen.“

3.5 Einige Experten stellen den grundsätzlichen Sinn der Entwicklungszusammenarbeit in Frage. Denkansätze beruhen z.B. auf einer mittelfristigen Aussetzung der Fördermaßnahmen. Wie stehen Sie persönlich zu diesen Ansätzen? (Nur eine Nennung!)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> finde ich interessant | <input type="checkbox"/> ich habe noch nicht darüber nachgedacht |
| <input type="checkbox"/> völlig absurd | <input type="checkbox"/> beachtet nicht globale Verflechtungen |
| <input type="checkbox"/> widerspricht dem Ansatz „Eine Welt“ | <input type="checkbox"/> bin für die Aussetzung der EZ |

4 Stellung des Verkehrssektors in der deutschen Entwicklungspolitik

4.1 Für wie wichtig halten Sie den Verkehrssektor in der EZ?

sehr wichtig wichtig weniger wichtig unwichtig

4.2 Wie beurteilen Sie den quantitativen Umfang der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen der deutschen Entwicklungszusammenarbeit (EZ)?

zu hoch genau richtig zu niedrig weiß nicht

4.3 Wie beurteilen Sie den Zustand einzelner Bestandteile der Verkehrssektoren Ostafrikas? Wo sehen Sie dringenden Handlungsbedarf?

a) Fußgängerverkehr in der Stadt

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

b) Fußgängerverkehr auf dem Land

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

c) Fahrradverkehr in der Stadt

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

d) Fahrradverkehr auf dem Land

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

e) öffentliches Busnetz in der Stadt

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

f) öffentliches Busnetz auf dem Land

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

g) halböffentlicher Verkehr/Paratransit, z.B. Kleinbusse (Matatus) in der Stadt

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

h) halböffentlicher Verkehr/Paratransit, z.B. Kleinbusse (Matatus) auf dem Land

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

i) privater PKW-Verkehr in der Stadt

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

j) privater PKW-Verkehr auf dem Land

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

k) Güterverkehr auf der Straße

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

l) Güterverkehr auf der Schiene

Zustand: gut mittel schlecht
Handlungsbedarf: dringend weniger dringend keiner

m) Personenverkehr auf der Schiene			
Zustand:	<input type="checkbox"/> gut	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> schlecht
Handlungsbedarf:	<input type="checkbox"/> dringend	<input type="checkbox"/> weniger dringend	<input type="checkbox"/> keiner

4.4 In Afrika sind Frauen für den Großteil der kleinräumigen Transporte verantwortlich. Frauen laufen z.B. täglich im Schnitt vier Stunden, auf das Jahr hochgerechnet sind das über 1400 Stunden, Männer laufen dagegen nur ca. 530 Stunden jährlich.

4.4.1 Sehen Sie besonderen Handlungsbedarf für die Mobilitätsförderung von Frauen?

- ja nein weiß nicht

4.4.2 Sind Sie der Meinung, dass diese besondere Problematik in der Entwicklungszusammenarbeit ausreichend berücksichtigt wird?

- ja nein weiß nicht

4.5 Welche Wechselwirkungen gibt es Ihrer Meinung nach zwischen der Verkehrspolitik westlicher Industrienationen und den Leitbildern in den Entwicklungsländern?

4.6 Welcher Aussage stimmen Sie eher zu?

- A: „Es ist notwendig, in Entwicklungsländern den **motorisierten Individualverkehr** zu fördern, da nur dadurch die Verkehrsprobleme gelöst werden können.“
- B: „Es ist notwendig, den **öffentlichen Schienen- und Busverkehr** zu fördern, da nur dadurch die Verkehrsprobleme gelöst werden können.“

4.7 Welcher Aussage stimmen Sie eher zu?

- A: „Das Verkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland **solte als Vorbild** für Entwicklungsländer dienen, da es sich erfolgreich bewährt hat!“
- B: „Das Verkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland **kann nicht als Vorbild** für Entwicklungsländer dienen, da es in dieser Form nicht zukunftsfähig ist!“

4.8 Wie schätzen Sie den zukünftigen Trend der Mobilität in Entwicklungsländern ein?

4.9.1 Was würden Sie an der Verkehrsplanung in Entwicklungsländern ändern, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?

4.9.2 Was würden Sie an der Verkehrsplanung in Industrienationen ändern, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Questionnaire

1 Personal Data

1.1	Age:	<input type="checkbox"/> < 30 years	<input type="checkbox"/> 31-45 years	<input type="checkbox"/> 46-60 years	<input type="checkbox"/> >60 years
1.2	Gender:	<input type="checkbox"/> female	<input type="checkbox"/> male		
1.3	Nationality:	<input type="checkbox"/> German	<input type="checkbox"/> European	<input type="checkbox"/> Non-European: _____	
1.4	Profession:	_____			
1.5	What kind of organisation are you working for primarily?	<input type="checkbox"/> NGO	<input type="checkbox"/> Media	<input type="checkbox"/> Int. governmental organisation	
		<input type="checkbox"/> religious institution	<input type="checkbox"/> Research institution	<input type="checkbox"/> National authority/ministry	
		<input type="checkbox"/> National governmental organisation	<input type="checkbox"/> _____		

2 Statements

2.1	This paragraph relates to your attitude towards actual and potential developments of the transportation situation in your country.
a)	Economic growth is only to be achieved with a surplus of mobility! <input type="checkbox"/> agree <input type="checkbox"/> disagree
b)	Actual transportation concepts run out of capacity! <input type="checkbox"/> agree <input type="checkbox"/> disagree
c)	Actual transportation concepts reflect the demand of the population! <input type="checkbox"/> agree <input type="checkbox"/> disagree
d)	The individual motorised transport meets the demand in respect of comfort and rapidity of today's society! <input type="checkbox"/> agree <input type="checkbox"/> disagree

2.2	Please evaluate the following statements in according to your personal priorities. Make a ranking. (Put a one [1] for in the box for the most important and a five [5] in the box for the least important!)
<input type="checkbox"/>	a) To meet the rising demand in mobility, a focus on infrastructure for individual motorised transport is necessary.
<input type="checkbox"/>	b) To insure mobility in highly urbanised areas further, public transport is the only possible solution.
<input type="checkbox"/>	c) Avoidance of unnecessary transport (e. g. „city of short links“) is a means of transportation policy which is not consequently used up to now.
<input type="checkbox"/>	d) The further development of pedestrian and bicycle traffic goes hand in hand with the „city of short links “ which increases the quality of life.
<input type="checkbox"/>	e) Political concepts and financial transfers have to enforce the shift of the transportation of goods from roads onto railway systems.

3	Development policy of the Federal Republic of Germany
3.1	Which of the following sectors do you consider as the most important basis of development co-operation ? (Please tick <u>exactly</u> two boxes !)
	<input type="checkbox"/> Human needs (basics) (water, food, medical etc.)
	<input type="checkbox"/> Infrastructure (energy supply, roads, telecommunications etc.)
	<input type="checkbox"/> Social (human rights, education etc.)
	<input type="checkbox"/> Economy (agriculture, industry, private services etc.)
	<input type="checkbox"/> Politics (democracy, public safety, etc.)

3.2	Actual figures state that 0,33% (~ 11,4 Billion German (D-) Marks) of the GNP of the FR of Germany are spend on development co-operation.
3.2.1	How do you consider the financial extent of the development co-operation in relation to the GNP of the FRG?
	<input type="checkbox"/> too much <input type="checkbox"/> just right <input type="checkbox"/> not enough <input type="checkbox"/> don't know
3.2.2	How do you consider the financial extent of the German development co-operation in comparison to other industrialised nations?
	<input type="checkbox"/> too much <input type="checkbox"/> just right <input type="checkbox"/> not enough <input type="checkbox"/> don't know
3.2.3	Which percentage of the GNP utilised for development co-operation do you consider as adequate ?

3.3	How do you judge the quality of German development co-operation in the listed sectors?
a) Financial co-operation:	<input type="checkbox"/> high <input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> low <input type="checkbox"/> don't know
b) Technical co-operation:	<input type="checkbox"/> high <input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> low <input type="checkbox"/> don't know
c) Multilateral co-operation:	<input type="checkbox"/> high <input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> low <input type="checkbox"/> don't know

3.4	Thesis: „Efficient development co-operation is primarily to be linked to ... : (Please read all statements first, then tick <u>exactly</u> 3 boxes.
	<input type="checkbox"/> a stronger integration of experts and decision makers of developing countries.“ <input type="checkbox"/> a better participation of locals.“ <input type="checkbox"/> a closer linkage to means of corruption eradication in developing countries.“ <input type="checkbox"/> a concentration on education.“ <input type="checkbox"/> a regular and neutral evaluation of co-operation projects .“ <input type="checkbox"/> increased efforts towards democracy and compliance of human rights in the supported countries.“ <input type="checkbox"/> increased efforts towards ecological questions in the developing countries.“ <input type="checkbox"/> a comprehensive support of the economies without the aim of creating potential markets for the supporting countries.“ <input type="checkbox"/> paying attention to ethnic minorities and their endemic regions and their religious beliefs to safeguard their needs, i. e. interests.“ <input type="checkbox"/> creation of comprehensive concepts, which exclude the support of projects which do not comply to higher level guidelines.“

3.5	Some experts question the use of development co-operation. Some approaches are based on a medium term suspension of all development projects. How do you personally judge this approach? (Please tick <u>one box only!</u>)
	<input type="checkbox"/> very interesting <input type="checkbox"/> never thought about it <input type="checkbox"/> totally absurd <input type="checkbox"/> does not take global relations into account <input type="checkbox"/> contradicts the theory of „one world“ <input type="checkbox"/> support a suspension

4 Position of the German development policy towards transportation

4.1	How important do you consider transportation in the development co-operation?
	<input type="checkbox"/> very important <input type="checkbox"/> important <input type="checkbox"/> less important <input type="checkbox"/> not important
4.2	How do you judge the quantity of investments of the German development co-operation in the transportation sector?
	<input type="checkbox"/> too much <input type="checkbox"/> adequate <input type="checkbox"/> not sufficient <input type="checkbox"/> don't know

4.3 How do you judge the actual situation of the different means of transport in East Africa? In which sector do you see a need for action?			
a)	Urban pedestrian traffic		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
b)	Rural pedestrian traffic		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
c)	Urban bicycle traffic		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
d)	Rural bicycle traffic		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
e)	Public urban bus transport		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
f)	Public rural bus transport		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
g)	Semi-public transport/paratransit, e. g. minibuses (Matatus) in urban regions		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
h)	Semi-public transport/paratransit, e. g. minibuses (Matatus) in rural regions		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
i)	Private transport (cars, motor-bikes) in urban regions		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
j)	Private transport (cars, motor-bikes) in rural regions		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
k)	Transport of goods on the road		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
l)	Transport of goods by rail		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none
m)	Passenger railway-traffic		
	Situation:	<input type="checkbox"/> good	<input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> bad
	Need for action:	<input type="checkbox"/> urgent <input type="checkbox"/> less urgent	<input type="checkbox"/> none

4.4 In Africa women are responsible for a great proportion of small distance traffic. Women walk on an average four hours a day, which adds up to more than 1400 hours a year. In comparison, men walk on an average just about 530 hours per year.

4.4.1 Do you think it as necessary, that mobility of women is improved especially ?

- yes no don't know

4.4.2 Do you have the opinion, that this special task of development co-operation is kept in mind and dealt with sufficiently?

- yes no don't know

4.5 What kind of interaction do you see between the transportation policies of Western nations and the guidelines of transportation perspectives of developing countries?

4.6 Which statement do you agree to more? (Please tick only one box)

- A: „ In developing countries it is necessary to support the **motorised individual traffic**, because this is the only way to solve transportation problems.“
- B: „ In developing countries it is necessary to support the **public railway and bus traffic**, because this is the only way to solve transportation problems.“

4.7 Which statement do you agree to more?

- A: „The transportation concept of the Federal Republic of Germany **shall be utilised** as a guideline for developing countries, because it has proved itself as successful for the future.“
- B: „The transportation concept of the Federal Republic of Germany **can not be utilised** as a guideline for developing countries, because it will not work in future times.“

4.8 Which trend of mobility in developing countries do you think realistic in future times ?

4.9.1 What would you change in transportation policy of developing countries in the case you had the chance to do so ?

4.9.2 What would you change in transportation policy of industrialised countries in the case you had the chance to do so?

Thank you very much for your support!

UNIVERSITY OF TRIER

Department of Applied Geography/

Urban & Regional Planning and Development
D-54286 Trier

Contact:

Dipl.-Geogr. Christoph Mehne



Dear Respondent,

I, together with a group of students, am researching on the development of the East African Transportation Policy. We request you to help us and attain our study objective by answering the following questions. We assure you that the answers you provide will be treated with absolute confidentiality. If you require further information you can contact Dr. Chris A. Shisanya or Mr. Khayesi using the email: lesese@usiu.ac.ke or Fax: +254-2-606809.

Thank you very much for assisting us in our research.

1. Which means of transport do you use and how frequently? (please tick the boxes)

Means of transport	daily	weekly	monthly	once a year	less	never
Walking						
Cycling						
Hitch-hiking						
Minibus/Matatu						
Bus						
Car						
Train						
Aeroplane						
Taxi						
Others (please name)						

2. How much is your monthly income ?

KSh.

3. How much money do you spend
(average) on transport per month ?

KSh.

4. How much do you spend for a trip when
you visit your rural home ?

KSh.

5. Which means of transport do you like best and why? Please write up to 3 sentences.

6. This question seek to find out your personal attitude/perception towards the different means of transport. Please list advantages and disadvantages.

Means of transport	Advantages	Disadvantages
Walking		
Cycling		
Minibus/Matatu		
Bus		
Car		
Train		

7. What kind of improvements for Kenyan transport would you suggest!

8. Personal data (not necessary/ just if you want – treated with absolute anonymity).

-1: Age		-5: Home town	
-2: Sex		-6: Home region	
-3: Occupation		-7: Rural	
-4: University		-8: Urban	
-9: Try to estimate the distance to your rural area (in km.):			
-10: How long does a trip to your rural area take you (in hrs.):			

UNIVERSITY OF TRIER

Department of Applied Geography/

Urban & Regional Planning and Development
D-54286 TrierContact:
Dipl.-Geogr. Christoph Mehne

Dear Participants,

we are a group of students researching the actual development in East African Transportation Policy. You can contribute to our project study in answering the following questions which shall represent the opinion of potential users. The answers are treated with absolute decency and anonymously. If you require further information you can write us or contact Mr. Malachi. Thank you very much for contributing to our research.

1. Which means of transport do you use and how frequently? (please tick the boxes)

Kind of transport	daily	weekly	monthly	once a year	less	never
Walking						
Cycling						
Hitch-hiking						
Minibus/Matatu						
Bus						
Car						
Train						
Aeroplane						
Taxi						
Others (please name)						

2. How much money do you spend (average) for transportation per month ?

TSh.

3. How much do you have to spend for a trip to your homeplace ?

TSh.

4. Which means of transport do you like best and why? Please write up to 3 sentences.

5. This question concerns itself with your personal attitude towards the different

means of transport. Please list advantages and disadvantages!

Kind of transport	Advantages	Disadvantages
Walking		
Cycling		
Minibus/Matatu		
Bus		
Car		
Train		

6. What kind of improvements for Kenyan transport would you suggest!

7. Personal data (not necessary/just if you want – treated with absolute anonymity).

-1: Age		-5: Home town	
-2: Sex		-6: Home region	
-3: Occupation		-7: Rural	
-4: University		-8: Urban	
-9: Try to estimate the distance to your homeplace (in km):			
-10: How long does a trip to your homeplace takes you (in hrs.):			

3. EXPERTENGESPRÄCHE

Liste der Gesprächspartner:

1. **Lührs, Georg**, Diplom-Volkswirt. Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung/ Bonn. Leiter Referat Energie und Transport in der Abteilung Infrastruktur.
2. **Zwicky, Angelika**, Diplom-Volkswirtin. Deutsche Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ)/ Eschborn. Mitarbeiterin in der Abteilung Südosteuropa, kaukasische und mittelasiatische Länder.
3. **Jorde, Gerhard**. Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)/ Frankfurt. Projektmanager Bereich Ostafrika. Interview fand zusammen mit Herrn Peter Brinkmann statt.
4. **Brinkmann, Peter**. Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)/ Frankfurt. Sektorökonom Verkehr im Bereich Auslandsekretariat. Interview fand zusammen mit Herrn Jorde statt.
5. **Hörhager, Dr. Axel**. Europäische Investitionsbank (EIB)/ Luxemburg. Stellvertretender volkswirtschaftlicher Berater. Direktion Projekte.
6. **Plote, Heinrich**. Carl-Duisberg-Gesellschaft e.V.(CDG)/ Bonn;
7. **Petersen, Dr. Rudolf**. Wuppertal-Institut für Klima, Energie und Umwelt/ Wuppertal. Leiter der Abteilung Verkehr.
8. **Loose, Willi**. Öko-Institut e.V./ Freiburg. Mitarbeiter im Bereich Verkehr.
9. **Heuser, Tilman**. Geograph. Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND). Zuständig für die Bereiche Verkehr, Raumordnung und Stadtplanung.
10. **Treber, Dr. Manfred**. Promovierter Volkswirt und Diplom-Physiker. Germanwatch e.V. Arbeitsgruppe "Rio konkret" (Klimaschutz)".
11. **Ibrahim, Prof. Dr. Fouad N.** Universität Bayreuth, Institut für Geowissenschaften. Abteilung Regionalgeographie Afrikas.
12. **Schönhuth, Dr. Michael**. Universität Trier, Fachbereich Ethnologie. Ehemaliger Mitarbeiter der GTZ, Mitglied der Forschungsgemeinschaft Entwicklungsethnologie e.V.
13. **Monheim, Prof. Dr. Heiner**. Universität Trier, Fachbereich Geographie. Abteilung Angewandte Geographie/ Raumentwicklung.
14. **Williams, Brian**. Stadtplaner. United Nations Centre for Human Settlements (Habitat), Nairobi/ Kenia. Zuständig für Transport and Siedlung.
15. **Kafabusa, HON. Michael Werikhe**. Ministry of Works, Housing and Communication, Kampala/ Uganda. Minister of State for Communications. (Gespräch, kein Interview).

16. **Mwanguzi, Alice**. Council L.V.C., City Council of Kampala, Kampala/ Uganda. (Gespräch, kein Interview).
17. **Kimuyu, Jim**. Ingenieur. Kenya Railways Corporation, Nairobi/ Kenia. Mitarbeiter im Planungsstab.
18. **Muchugia, Edwin**. Ingenieur. Kenya Wildlife Service, Nairobi/ Kenia. Zuständig für das Straßen- und Wegenetz. Vorher Mitarbeiter im Verkehrsministerium.
19. **Kimuyu, Prof. Peter**. Promovierter Volkswirt. Institute of Policy Analysis & Research, Nairobi/ Kenia. Institutsleiter.
20. **Macharia, Lilian**. Volkswirtin. Intermediate Technology Development Group East Africa (ITDG-EA), Nairobi/ Kenia.
21. **Mbugua, Dickson**. Matatu Welfare Association, Nairobi/ Kenia. Vorsitzender. Koordinator der Lobbyarbeit des Kollektivtransports.
22. **Ishani, Zarina**. Mazingira Institute, Nairobi/ Kenia. Programm Koordinatorin. (Gespräch, kein Interview).
23. **Kisamaddu, Richard**. First African Bicycle Information Office, Jinja/ Uganda. Koordinator. Mitarbeit im Bicycle Sponsorship Project and Workshop. Interview zusammen mit Patrick Kayemba.
24. **Kayemba, Patrick**. First African Bicycle Information Office, Jinja/ Uganda. Manager. Verantwortlich für die Organisation des Pan African Bicycle Congress im November 2001 in Jinja.
25. **Khayesi, Dr. Meleckidzedek**. Promovierter Verkehrsgeograph. Kenyatta University, Nairobi/ Kenia. Dozent. Diverse Forschungsaktivitäten im Bereich der Verkehrsplanung.
26. **Aduwo, Isaiah Gibson**. M.A. Stadt- und Verkehrsplaner. Kenyatta University, Nairobi/ Kenia. Dozent.
27. **Kayi, Calvin**. M.A., Kenyatta University, Nairobi/ Kenia. Diplomarbeit über "Die wirtschaftlichen Folgen der El-Niño-Regenfälle für den Transportsektor".
28. **Mbuthia, Susan**. M.A., Kenyatta University, Nairobi/ Kenia. Diplomarbeit über "Transportbedürfnisse der Farmer im ländlichen Gebiet".
29. **Kinyanjui, Dr. Mary Njeri**. Wissenschaftliche Mitarbeiterin. University of Nairobi, Nairobi/ Kenia. Institute for Development Studies (IDS). (Gespräch, kein Interview).
30. **Kasera, Joshua O**. Kayole Jua Kali Association, Nairobi/ Kenia. Vorsitzender einer Gruppe von Handwerkern, u.a. aus der Fahrzeuginstandsetzung. (Jua Kali = Informeller Sektor).

Leitfaden für die Expertengespräche:

I. Vorstellung der Studie

- Bezug auf das Anschreiben
- Thema
- Ostafrika Schwerpunkt an der Uni Trier
- Studie ist dreigeteilt:
 - Fragebögen vor Ort in Kenia/Tansania;
 - schriftliche Befragung;
 - Expertengespräche mit ausgewählten Experten

II. Vorstellung des Experten und seiner Organisation

- Beruflicher Werdegang
- Persönliche Motivation
- Erfahrungen im Bereich der EZ: Mitarbeit in Projekten der EZ?

III. Entwicklungspolitik

- Bausteine der Entwicklungszusammenarbeit,
- Bedeutung der Infrastruktur
- Bedeutung der deutschen Entwicklungspolitik,
- Qualität und Quantität,
- Vorbildfunktion,
- Beurteilung,
- Wechselwirkungen zwischen EI und II
- Begriffswandel der Entwicklungshilfe zur Entwicklungszusammenarbeit
- Macht der Entwicklungspolitik auf die Entwicklungsländer?
- Zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklungszusammenarbeit

IV. Verkehrssektor

- Motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr
- Veränderte Leitbilder im Verkehrssektor
- Mobilität von benachteiligten Gruppen/Randgruppen
- Investitionen
- Koordination,
- Zielabsprachen (im Sinne der EZ)

V. Zukunft

- Szenario/Was könnte man ändern wenn man die Möglichkeit dazu hätte?

Interview Guideline:

I. Introduction/Presentation of the research project

University of Trier, Ph.D. work, around 15 interviews in Germany and 15 interviews in East Africa (Kenya & Uganda), with stakeholders and experts

II. Questions concerning the interviewed person and his organisation

- Working area
- personal motivation
- work experience in the transport sector and/or work within the development co-operation
- current projects

III. Development co-operation

- relevance of the transportation sector, local issue
- relevance of the German development co-operation
- quality and quantity
- Germany as good or bad example
- Interaction between industrialised countries and developing countries
 - Sustainable Development and development co-operation

IV. Transportation Sector

- Basic situation, infrastructure, condition of roads, tracks, foot paths ...
- Motorised and non-motorised transport
- Actual transportation concepts/strategies reflect the demand of the population
- How do you judge the actual situation of the different means of transport?
- In which sector do you see a need for action
- Mobility of different groups/ gender issues
- Rural & urban mobility
 - Investments
 - Do you think it as necessary, that mobility of women is improved especially?
- Is there any interaction between the transportation policies of Western nations and the guidelines of transportation perspectives of developing countries?
- The transportation concept of Germany shall be utilised or not as a guideline for developing countries

V. Future

- Do you think that in developing countries it is necessary to support the motorised individual traffic or public railway and bus traffic to solve transportation problems?
- Which trend of mobility in developing countries do you think realistic in the future?
- What would you change in transportation policy in the case you had the chance to do so?
- Trend and issues/ Scenario
 - positive: If all strategies are turned into reality
 - Realistic: If current trends continue
 - Pessimistic: If concerns turn into reality

4. ORIGINALANTWORTEN

▪ Hauptfragebogen - offene Frage 4.5

- Durch EZ/TZ werden Konzepte übertragen; Einfluss durch Industrie und Lieferanten; Einfluss durch Massenmedien und Meinungsbildung
- Es gibt keine Wechselwirkungen sondern nur einen einseitigen Transfer "westlicher" Verkehrspolitik
- Nachahmungseffekte; Entwicklungsländer dienen zur Entsorgung veralteter Technologien und Konzepte
- Die IL setzen die Leitbilder von Mobilität
- Nahverkehrsverbundsysteme in EL und vor allem den Megastädten werden vordringlich
- Die Leitbilder in EL entsprechen den westliche IL, denn nicht zuletzt damit wird viel Geld verdient
- Die Leitbilder der westliche IL können als Vorbild dienen, müssen aber den tatsächlichen Bedingungen & Bedürfnissen angepasst werden. Eine direkte Übertragung ist nicht empfehlenswert und praktikabel.
- Die Planer der GTZ bestimmen die Maßnahmen in den EL
- Die Verkehrspolitik hierzulande bildet die Basis für die Leitbilder in den EL. Durch den Transfer der Leitbilder der Individualmotorisierung entstehen aber heftige Widersprüche in den EL, da die Rahmenbedingungen für IV ganz anders sind: teurer Sprit, schlechte Straßen, daraus folgt hoher Verschleiß daraus folgt exorbitante Betriebskosten für IV bei niedrigen Einkommen.
- Verkehrsentwicklung wird als Motor für wirtschaftliches Wachstum gesehen - das widerspricht nicht nur Nachhaltigkeitszielen, es ist auch falsch, was die Mobilität in den EL angeht, wenn öffentliche Beförderung besser gefördert würde.
- EL versuchen zu kopieren, aber der Norden lernt nicht aus den Entwicklungen im Süden
- Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in IL hat immer noch Vorbildfunktion
- Die westliche Modelle werden in den EL kopiert, soweit finanzielle Mittel vorhanden sind
- Orientierung der EL an motorisiertem IV, Auto als Statussymbol
- Nachahmungseffekt - Marktabsatzstrategie - Verkehrskollaps - Klimakollaps
- Die westliche Vorbilder des hochtechnisierten IV sind äußerst gefährlich als Leitbilder für EL, insb. Afrika
- Leitbilder orientieren sich am Westen; Auto als Statussymbol; Verkehrspolitik wird übertragen; Leitbilder in EL sondern sich an der Nachhaltigkeit orientieren damit sie als positive Wechselwirkung zu westliche IL stehen
- Verkehrspolitik in EL muss die jeweils spezifischen Bedingungen berücksichtigen. Es muss auf alle Fälle verhindert werden, dass technisch veraltete Technik noch an EL verkauft wird
- Das Leitbild des MIV bestimmt die Leitbilder in EL. Vor allem auf dem Land haben vor allem Frauen, die sich kein Auto leisten können, große Probleme z.B. Ihre Produkte auf einen Markt zu bringen.
- Es ist zu hoffen, dass die Negativbeispiele in IL zu sinnvollerem anderen Verkehrskonzepten in EL führen
- Nicht abgrenzbar. Die einzige "Innovation" in afrikanischen Verkehrswesen scheint mir der halb-öffentliche Verkehr.
- Direkte Vorbildfunktion aufgrund der Wahrnehmung durch Experten und Politiker und den Verkauf des West-Vorbildes durch dt. Unternehmen und große Beratungsfirmen.
- Leitbilder aus IL lassen sich in EL nicht verwirklichen
- Westliche IL haben viel IV und die EL sehen dies als Vorbild an. Absatzmarkt für IL.
- Die Standards in den fehlentwickelten Industriegesellschaften des Nordens geben eine große Vorbildrolle. Daher sollten diese bessere Verkehrssysteme entwickeln.
- Schlechter Straßenbelag, schlechte Drainage,...
- Die große Infrastruktur wird übermäßig gefördert. Die kleine Infrastruktur (Wege,...) wird vernachlässigt.
- Hohes Streben nach eigenen PKW oder einem anderen motorisierten Untersatz; Bau von einzelnen, relativ überflüssigen Prestige-Autobahnen ohne Rücksicht auf die Kosten
- Westliche IL liefern die Leitbilder. Es gibt keine Wechselwirkungen!
- Nicht vergleichbar.
- Enorme Vorbildfunktion der IL. Solange keine glaubwürdige Veränderung in IL erfolgt, wird es schwer sein andere Mobilitätskonzepte in EL zu verkaufen
- Die Leitlinien in EL müssen durch Erfahrungen in IL korrigiert werden. Gute Beispiele werden übernommen, schlechte vermieden.

- Absolute Vorbildfunktion, hier geförderte Technologien werden auch exportiert und damit die Abhängigkeit gefördert.
- Westliche IL haben eine Vorbildfunktion; Meinungsmacher in EL wollen die gleiche Motorisierung; Experten aus IL geben westliche Leitbilder weiter; Ingenieure aus EL werden in IL weitergebildet; Derzeit bedeutet dieser Transfer, eine Entwicklung in Richtung erhöhter Motorisierung. Dies ist fatal, da sich EL diese Motorisierung nicht leisten können und andere Rahmenbedingungen vorherrschen, die andere Konzepte erfordern.
- IV Leitbild für EL; ÖPNV kann Modell für EL sein.
- Sehr starke Wechselwirkungen. Vielleicht ist die Statussymbolfunktion des Autos in EL größer als in IL
- Leider dient die Verkehrspolitik der IL als Vorbild
- Die Übernahme westliche Leitbilder verhindert regionale Wirtschaftsentwicklung. Die IL fördern falsche Verkehrsinfrastruktur
- Durch den zunehmenden Import von IV aus dem Norden ohne die erforderliche Infrastruktur verfolgen viele EL die überholte und nicht durchdachte Entwicklungspolitik. Sie werden zu Müllentsorgungsplätzen. Der Aufbau von Infrastruktur für den MIV kommt nur der kleinen privilegierten Bourgeoisie zugute.
- Export
- Westliche Planer neigen dazu die falschen Leitbilder der IL auf andere zu übertragen. Aus Fehlern wird nicht gelernt.
- Vorbildfunktion eines funktionierenden Systems mit gewaltigem Wohlstandsvorsprung
- Es wird ohne ausreichende Prüfung nachgeahmt.
- Falsche Vorbildfunktion.
- **Hauptfragebogen - offene Frage 4.8**
 - Abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung; Stadt-Land Dichotomie weiter stark ausgeprägt;
 - Individualverkehr wird weiter steigen
 - Immer mehr Autos auf unzureichenden Straßen
 - Stark zunehmende Mobilität
 - Ein vordringliches Problem, dass auf verschiedenen Ebenen gelöst werden muss
 - Immer stärkere Fixierung auf motorisierte Verkehrsmittel bis zum Kollaps
 - Steigend, bis zu einer Dezentralisierung der Wirtschaftsaktivitäten
 - Starkes Wachstum, abhängig von der Wirtschaft
 - Trend zum Individualverkehr unter Ausschluss großer Teile der Bevölkerung; Privatisierung jeglicher motorisierter Fortbewegung
 - Langsames Ansteigen, das über nachhaltige Regionalentwicklung gesteuert werden muss
 - Gefahr des Kollabierens der großen Agglomerationen
 - Die afrikanische Bevölkerung verfügt über eine starke Überlebensökonomie und wird eigene Wege aus den Problemen finden
 - Zunahme PKW und LKW; Mobilitätsprobleme für marginale Bevölkerungsgruppen
 - Abhängig vom EL, stark bis moderat ansteigend
 - Nachahmungseffekt - Marktabsatzstrategie - Verkehrskollaps - Klimakollaps
 - Durch Anstrengungen der Automobilindustrie wird der Individualverkehr zunehmen; der ÖPNV wird vernachlässigt
 - Verkehr in Großstädten kann nur durch öffentliche Verkehrsmittel sinnvoll erfolgen
 - Mehr öffentlicher Verkehr.
 - Weitere Orientierung am westlichen Leitbild des motorisierten Individualverkehrs mit allen ökologischen und sozialen Folgen
 - Westliche Konzepte werden weiter kopiert
 - Stark wachsend
 - Der motorisierte Individualverkehr wird durch den Mittelstand weiter zunehmen, dass Fahrrad gerät dadurch unter Druck
 - Zunahme des privaten PKW-Verkehrs
 - Nachholende Entwicklung. Nur in Ballungsgebieten wird es in vielen Fällen möglich sein, dass der Umweltverbund eine dominierende Rolle ausübt
 - Positiv, wenn noch mehr geholfen wird
 - Mehr Busse

- Vorerst leider nur ein weiteres Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs mit all seinen Folgen für Mensch und Umwelt. Regional könnten einzelne Programme und Projekte greifen, die den Radverkehr fördern. Dennoch wenig Hoffnung auf eine grundlegende Verbesserung der Mobilität von vielen Bewohnern.
- Sehr starke Zunahme der Mobilität und somit der damit verbundenen Probleme
- Verbesserung und Ausweitung des ÖV, preislich für alle Bevölkerungsschichten verfügbar machen, TÜV einführen, Straßenverkehrssicherheit erhöhen.
- Bei steigenden Einkommen Steigerung des IV
- Steigend. Es helfen nur bessere Schienen- und Busverkehrsbedingungen.
- Wachstum
- Nicht motorisierten Verkehr fördern
- Nachholend und wachsend
- Der Trend geht immer noch in Richtung höhere Motorisierung. Dies verursacht eine immer größer werdende Lücke zwischen arm und reich (...) Dadurch dass Motorisierung sehr teuer ist, werden wertvolle Ressourcen gebunden, die insgesamt die wirtschaftliche Kraft von Entwicklungsländern beeinträchtigen.
- Steigende Tendenz
- Pkw und Lkw steigend, Schiene wird vernachlässigt
- Negativ
- Die Mobilität in Entwicklungsländern wird weiterhin beeinträchtigt sein durch zunehmende Bevölkerung gegenüber unzureichender Investitionen in Verkehrsinfrastruktur. Es kommt zu einer verstärkten Hinwendung zu den kostengünstigen öffentlichen Verkehrsmitteln und zu umweltfreundlichen Technologien im Verkehrsbereich.
- Sehr stark ansteigend
- Mit steigendem Wohlstand, steigende Mobilität.
- Kritisch, wenn nicht das nötige Verständnis bei den Verantwortlichen für das Systemdenken geweckt werden kann, so dass Infrastruktur aufgebaut und dann auch gepflegt, erhalten und verbessert werden kann; im Rahmen der bestehenden Strukturen ist eine Verbesserung der Mobilität, die gewünscht wird, schwierig.
- Trend geht zum IV, für öffentliche Investitionen fehlt das Geld
- Der Individualverkehr wird von der führenden Gruppe wegen eigener Interessen favorisiert
- **Hauptfragebogen - offene Frage 4.9.1**
 - Verstärkte Förderung regionaler Netzwerke; Eisenbahnprivatisierungen
 - Von vorneherein möglichst viel ÖPNV+ÖPFV
 - Sicherstellung des Transports vom Produzenten zum Verbraucher; Süd-Süd-Transfer
 - Öffentliche Verkehrsmittel ausbauen
 - Effektivere Massentransportmittel fördern
 - Vorrangigen Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel
 - Die politische Machtstruktur ändern und adäquate sowie nachhaltige Systeme einführen
 - Klare Bevorzugung und Förderung des ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehrs. Fixierung auf bezahlbaren Transport, d.h. nicht-motorisierten Transport
 - Versuch der Systematisierung, Ordnung und Planung des öffentlichen Verkehrssektors; Verkehrsinfrastruktur in besserem Zustand halten und erst wenn dies gelingt ausbauen; ländliche Regionen integrieren.
 - Höhere Besteuerung von PKW und LKW, auch über die Benzinsteuern; Streichung sämtlicher Zölle und Steuern auf Fahrräder; Umlage der Benzinsteuern zur Subventionierung von Bahn- und Buslinien, die in staatlicher Hand verbleiben müssen;
 - Schienen- und Wasserverkehr optimieren
 - Ausgehen von der Wirtschaftlichkeit einzelner VM
 - Orientierung auf Effizienz des öffentlichen Verkehrs
 - Abhängig von der jeweiligen Verkehrspolitik
 - Nachahmungseffekt - Marktabsatzstrategie - Verkehrskollaps - Klimakollaps
 - Stärkere Betonung von Schiene, Wasser (soweit gegeben) und ÖPNV. Dennoch auch weiter Förderung des Straßenverkehrs notwendig. Betonung von Unterhaltsmaßnahmen gegenüber Neubau. Suche nach Energiegünstigen Lösungen.
 - Nicht schwerpunktmäßig auf den Individualverkehr setzen; Bestehende Möglichkeiten nutzen und effektiver gestalten; Zukunftsträchtiger als in den Industrienationen gestalten

- Mehr und besseren ÖV
- Ausbau eines flächendeckenden ÖPNV vor allem in den ländlichen Gebieten - mit ökologisch nachhaltiger Technologie
- Massive Stärkung des ÖPNV und ÖPFV mit Bevorzugung der Schienenwege
- Stärkere Nutzung von Bahn und Schiff
- Mehr Platz für den nicht-motorisierten Verkehr; Busnetze als private Carrier unter strikter öffentlicher Koordination; Steuern- und Importzölle für PKW erhöhen; Schienenverkehr sichern und entwickeln
- Straßenbau intensivieren
- Schadstoffarme und robuste Fahrzeuge; mehr Schienenverkehr; Stadtplanung und ökologische Verkehrskonzepte als Einheit betrachten; vor allem Busse und Lkw in technisch besseren Zustand bringen
- Stärkere Einbeziehung der Beteiligten und Aufklärungsarbeit über die schädlichen Folgen des MIV-Ausbaus für die Lebensqualität in den Städten
- Nicht mehr mit korrupten Regierungsleuten verhandeln, sondern mit afrikanischen Experten, damit das Geld an die richtige Stelle kommt; Unabhängige Bewachung der Projekte
- Keine Verkehrsinfrastruktur fördern; verbesserter ÖV
- Individuelle und wirtschaftliche Mobilität fördern
- Aufhören das Verkehrssystem des Nordens mit seiner Autoorientierung zu imitieren.
- Integrierte und koordinierte Konzepte
- Stärkerer Einsatz von ÖV; Schaffung von baulichen Systemen die den ÖV Vorrang gewähren; deutlicher Ausbau der Schienenverkehrssysteme (Erhöhung der Zuverlässigkeit, Taktrate und Geschwindigkeit); baulich gesicherte, ausreichend breite innerörtliche Velorouten
- Nach Plänen fragen; Planung viel mehr auf öffentlichen Transport abstellen
- Aufbau eines leistungsfähigen ÖPNV und Unterstützung der Fahrradfahrer
- Armuts- und Massenmotorisierung; ökologisch verträglicher ausrichten
- Bürgerbeteiligung; Einbeziehung von Fußgängern und Radfahrern in alle Verkehrskonzepte; Berücksichtigung der Belange der Frauen; nicht-motorisierten Verkehr unterstützen
- Eine Planung in die Wege leiten unter Beteiligung der betroffenen Gruppen
- Leitbild Nachhaltige Mobilität
- Verstärkung des ÖPNV und SPNV
- Kleinräumige Strukturen von Dorf zu Dorf; Förderung von Bus- und Schienenverkehr; Sicherung des Fußgängerverkehrs; eine Fahrradrevolution, die Zukunft liegt im nicht-motorisierten Verkehr
- Weniger Aufwand in den Städten, mehr Unterstützung zur Erschließung des Landes
- In den Städten Ausbau des ÖPNV, auf dem Land integriertes System von Bahn, Überlandbussen und Zubringern
- Stärker ökologische Faktoren einbeziehen; Verkehrssicherheit erhöhen
- Verbesserung der Infrastruktur zusammen mit Verbreitung des Systemdenkens und der Verbesserung der Nachhaltigkeit getätigter Investitionen
- Verstärkung des Schienenverkehrs; Dezentralisierung der relevanten Administrationen; Dezentrale Straßenzölle einführen
- **Hauptfragebogen - offene Frage 4.9.2**
- Verstärkte Berücksichtigung von Alternativszenarien und öffentliche Diskussion der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik
- Bessere Planung und Abstimmung im ÖPNV, günstigere Konditionen für Car-Sharing, Bewusstseinsänderung
- Alles was nicht unbedingt auf der Straße rollen muss auf die Schienen verlagern, das Eisenbahnnetz entsprechend ausbauen und Maut auf den Straßen einführen
- Entwicklung von integrierten Konzepten, die Mobilität innerhalb der wirtschaftlichen Entwicklung vermindern, z.B. LKW-Verkehr vermindern
- Verkehrsvermeidung und die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- Mehr Schienenverkehr zu flexibleren Bedingungen
- Erfordernisse des boomenden Ost-West-Verkehrs berücksichtigen; mehr Güter auf die Schiene
- Nulltarif im ÖV einführen
- Neue Konzepte mit der Tendenz neue Verkehrssysteme einzuführen
- Abwendung vom motorisierten Individualverkehrswahn. Förderung und Ausbau des ÖPNV. Stadt der kurzen Wege. Attraktivierung des Radfahrens und der Radnutzung.
- ÖV stärken durch veränderte Preispolitik

- Klare Ziele formulieren, Strategien und Maßnahmen nach Zielen ausrichten
- 5 DM pro Liter
- Autolobby erheblich einschränken, ökologische und soziale Steuerreform, nachhaltige Regionalentwicklung fördern, ÖONV in Städten und Ballungsgebieten gratis
- Reduzierung des IV
- IV eindämmen, neue Logistikkonzepte
- Stärkung der Schienen- und Wasserwege
- Stopp von Straßenneubauten, massive Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, Ausbau des Schienen- und Radwegenetzes, MIV und Flugverkehr verteuern
- Neue Verkehrsstrategie
- Grundsätzlich eine stärkere Verlagerung des Gütertransportes auf die Schienen- und Wasserwege
- Mehr Güter auf die Schiene, Städte nicht im Verkehr ersticken lassen, bessere Anbindung des ÖPNV, schlaue Mobilität. Ausbau von Straßen ist keine Lösung
- Verkehrsplanung muss alle Verkehrsträger integrieren und die jeweils umweltfreundlichste Lösung gewährleisten
- Flächendeckender ÖPNV
- Deutliche Verbesserung des IV und Verbilligung des ÖV
- Wettbewerb verstärken
- Stadt der kurzen Wege, ÖPNV, Förderung der Schiene, Besteuerung von Verkehr
- Mehr Platz für den nicht-motorisierten Verkehr; Busnetze als private Carrier unter strikter öffentlicher Koordination; Steuern- und Importzölle für PKW erhöhen; Schienenverkehr sichern und entwickeln, Straßenbahnen
- Mehr Parkplätze in den Städten
- Kurze Wege, mehr ÖV, Gütertransport von der Straße weg
- Höhere Kosten für den MIV
- Bessere Umgehungsmöglichkeiten bei Baustellen
- Mehr ÖPNV, mehr auf Schiene und Wasser, weniger Straßen- und Flugverkehr
- Strategie zur Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum umsetzen, effizientere Nutzung der Kapazitäten der einzelnen Verkehrsträger
- Kleinräumige Anlage von Wohn-, Arbeits- und Lebensbereichen, deutlicher Ausbau des ÖPNV
- Integrierte und koordinierte Konzepte
- Fahrkosten im ÖV senken, Pkw pro Haushalt limitieren.
- Mehr Schienenverkehr, vor allem im Gütertransport
- Stärker vertakteter Zugverkehr regional und Fernverkehr, weniger Hochgeschwindigkeit und dafür mehr Verlässlichkeit und niedrigere Preise; Tempolimits auf den Autobahnen; stärkere Einbeziehung externer Kosten
- Verkehrsreduzierung, intelligenter ÖV, Förderung des 3liter-Autos
- Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsarten einräumen; verbesserte Fußgänger-/Radwegenetze planen (...); Restriktionen für motorisierte Verkehrsarten einführen z.B. Kauf eines PKW erst möglich, wenn ein Stellplatz nachgewiesen werden kann; Ausdünnung des ÖPNV verhindern (...); Standards ändern (...)
- Nichts!
- Stärkere Förderung von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV in Städten; Güter auf die Schiene und das Wasser; Ein neues Leitbild für Mobilität entwickeln, bessere Verkehrsanbindung in ländlichen Regionen, wo es leider oft keine Alternativen zum MIV gibt
- Die Politik entsprechend der Nachfrage der Bevölkerung ändern.
- ÖPNV und Schiene fördern, besonders im Nahverkehr; Stärkung von Fußgänger und Radverkehr, Verknüpfung der Verkehrsträger
- Güter auf die Schiene verlagern
- Bahn und ÖPNV billiger machen, IV teurer
- Anreize für die Benutzung umweltfreundlicher Transportsysteme
- Stadt der kurzen Wege
- Verkehrsverlagerung auf die Schiene
- Schienenverkehr fördern, IV höher besteuern
- Kfz-Verkehr nicht mehr subventionieren

Anmerkung:

Gleichlautende Antworten wurden nur einfach aufgeführt, die englischen Antworten wurden sinngemäß übersetzt.

5. ADRESSATEN UND GRUNDGESAMTHEIT

Organisationsname	Titel	Vorname	Nachname	Adresse	PLZ	Ort
Hans-Seidel-Stiftung				Postfach 190846	80608	München
Bundesverband des deutschen Groß- und Außenhandels e.V.			Schäfer	Bonner Talweg 57	53113	Bonn
German Business Association Information Office				P.O. Box 30321		Nairobi
Afro-German Engineers and Consultants				P.O. Box 82787		Nairobi
Verband unabhängig beratender Ingenieur-Firmen e.V.				Winston-Churchill-Str. 1	53113	Bonn
Tanzania Trade Center				78/80 Borrough Highst	SE1 1LL	London
Uganda Airlines				58-59 Trafalgar Sq	WC2	London
Deutsche Bank AG				Rehani Ho Kenyata Ave		Nairobi
Hermes Kreditversicherung AG				Friedensallee 254	22763	Hamburg
Kenya Commercial Bank				24/25 New Bond St	W1Y 9HD	London
Universität Duisburg	Prof.		Nuscheler	Geibelstr. 41	47057	Duisburg
Embassy of the Federal Republic of Germany				Williamson House	P.O. Box 30180	Nairobi
Deutsches Übersee-Institut				Neuer Jungfernstieg 21	20354	Hamburg
HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung		Manfred	Holthus	Neuer Jungfernstieg 21	20347	Hamburg
Universität Bochum				Universitätsstr. 150	44801	Bochum
Albert-Ludwigs-Universität				Europaplatz 1	79098	Freiburg
Institut für Weltwirtschaft	Dr.		Laaser	Düsternbrookerweg 120	24105	Kiel
Institut für Wirtschaftsforschung Ifo				Postfach 860460	81631	München
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit			Albert	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit	Dr.	R.	Lotz	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit			Fuchs	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit	Dr.		Popp	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit	Dr.		Mauser	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit			Fiedler	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit	Dr.		Kunikewitz	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundestagsfraktion der CDU/CSU	Prof. Dr.	Winfried	Pinger	Bundeshaus	53113	Bonn
Bundestagsfraktion der SPD	Prof. Dr.	Ingomar	Hauchler	Bundeshaus	53113	Bonn
Bundestagsfraktion der F.D.P.		Roland	Kohn	Bundeshaus	53113	Bonn
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit		Gila	Altmann	Postfach 120629	53048	Bonn
Bundestagsfraktion der PDS	Dr.	Winfried	Wolf	Bundeshaus	53113	Bonn
Wuppertal-Institut	Dr.	Wolfgang	Sachs	Postfach 100480	42004	Wuppertal
Wuppertal-Institut		Rudolf	Petersen	Postfach 100480	42004	Wuppertal
SPD-Parteivorstand		Peter	Treichel	Postfach 2280	53012	Bonn
Deutsche Gesellschaft f. Technische Zusammenarbeit	Dr.	Gerhard	Metschies	Postfach 5180	65726	Eschborn
Kreditanstalt für Wiederaufbau	Dr.		Andersen	Postfach 111141	60046	Frankfurt
Botschaft der Republik Kenia				Villichgasse 17	53177	Bonn
Botschaft der Vereinigten Republik Tansania				Theaterplatz 26	53177	Bonn
Botschaft der Republik Uganda				Dürenstr. 44	53173	Bonn

Anhang

Mobility Consultant		Barbara	Grühl-Kipke	Hollenkamp 1a	29223	Celle
		Jürgen Heyen-	Perschon	Gutenbergstr. 21	21521	Wohltorf
Carl-Duisberg-Gesellschaft e.V.		Heinrich	Plathe	Weyerstr. 79-83	50676	Köln
Dritte-Welt-Journalisten-Netz e.V. (DWJN)				Lützowstr. 80	44147	Dortmund
Informationszentrum Dritte Welt				Kronenstr. 16a	79100	Freiburg
VEHEMENT e.V.				Zollstockweg 5	50969	Köln
Gesellschaft zur Förderung ländlicher Entwicklung				Postfach 500827	60396	Frankfurt
Deutsch-Kenia-Club e.V.				Postfach 2207	33252	Gütersloh
Deutsch-Kenianische-Gesellschaft e.V.				Königswall 26	45657	Recklinghausen
Deutsche Entwicklungshilfe für soziales				Bismarckstr. 7	50672	Köln
Africa Union of Architects, City Planers				Eichelhäherkamp 62	22397	Hamburg
Plattform Österreich-Uganda				Weyergasse 5	A-1030	Wien
Evangelische Zentralstelle für Entwicklungshilfe e.V.				Mittelstr. 37	53175	Bonn
Katholische Zentralstelle für Entwicklungshilfe e.V.				Mozartstr. 9	52064	Aachen
Terre des Hommes				Ruppenkampstr. 11a	49084	Osnabrück
Robin Wood e.V.				Langemarckstr. 210	28199	Bremen
Bundestagsfraktion der CDU/CSU				Bundeshaus	53113	Bonn
Jugendhilfe Ostafrika e.V.		Emmeram	Rasshofer	Thankirchen 3	83632	Dietramszell
Jugendhilfe Ostafrika e.V.		Adelheid Schulte-	Bocholt	Thankirchen 3	83623	Dietramszell
Evangelische Akademien in Deutschland e.V.		Jobst	Kraus	Akademieweg 11	73087	Bad Boll
Evangelische Akademien in Deutschland e.V.		Jutta	Steigerwald	Akademieweg 11	73087	Bad Boll
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)				Königin-Luise-Str. 5	14195	Berlin
Banque Européenne d'Investissement				100, bld Konrad Adenauer	L-2950	Luxemburg
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.		Jan	Eggert	Gustav-Heinemann-Ufer 84-88	50968	Köln
Deutscher Industrie und Handelstag		Reiner	Perau	Postfach 1446	53004	Bonn
Verband der Automobilindustrie e.V.	Dr.	Gerd	Hoff	Rolandstr. 66	53179	Bonn
Ministère du Commerc		Victor	Weitzel	5, rue Notre-Dame	L-2240	Luxemburg
Deutsche Investitions- und Entwicklungsges. (DEG) mbH		Hans-Joachim	Hebgen	Belvederestr. 40	50933	Köln
Deutscher Entwicklungsdienst gem. GmbH (ded)				Postfach 220035	14061	Berlin
GERMANWATCH e.V.		Manfred	Treber	Budapester Str. 11	53111	Bonn
Bundeskongress Entwicklungspol. Aktionsgruppen				Nernstweg 32-34	22765	Hamburg
Bensheimer Kreis				Postfach 1563	64605	Bensheim
Forum Umwelt und Entwicklung				Am Michaelshof 8-10	53177	Bonn
Forum Umwelt und Entwicklung				Am Michaelshof 8-10	53177	Bonn
Forum Umwelt und Entwicklung				Am Michaelshof 8-10	53177	Bonn
Forum Umwelt und Entwicklung				Am Michaelshof 8-10	53177	Bonn
Eine Welt für alle e.V.				Adenauerallee 37	53113	Bonn
Greenpeace e.V.				Große Elbstr. 39	22767	Hamburg
Wir für Afrika		Phlipp von	Carlowitz		im Hause	
Bistum Trier		Werner	Schmitz	Postfach 1340	54203	Trier
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit	Dr.	Uschi	Eid	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit			Schweiger	Postfach 120322	53045	Bonn
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit			D'Hondt	Postfach 120322	53045	Bonn
Deutsches Institut für Entwicklungspolitik DIE mbH				Frauenhoferstr. 33-36	10587	Berlin
Deutsche Welthungerhilfe			Vollbracht	Adenauerallee 134	53113	Bonn
MISEREOR e.V.				Mozartstr. 9	52064	Aachen
AHT International GmbH	Dr.	Gerhard Schmidt-Kallert		Postfach 100132	45001	Essen
		Niklas	Sieber	Heidestr. 47	70469	Stuttgart

Anhang

Entwicklungspolitik-Online		Klaus	Boldt	Hans-Böckler-Str. 19	53225	Bonn
Deutsche Stiftung für internationale Entwicklung (DSE)				Rauchstr. 25	10787	Berlin
ORT Deutschland e.V.				Hebelstr. 6	60318	Frankfurt
IPM Aachen				Ahornstr. 7	52074	Aachen
ANTESA	Dr.	T.E.	Simalenga	P/Bag X1314		Alice 5700
United Nations	Prof. Dr.	Klaus	Töpfer	P.O. Box 30552		Nairobi
Deutsches Komitee für das Umweltprogramm				Adenauerallee 214	53113	Bonn
United Nations				1 United Nations Plaza	N.Y. 10017	New York
Sekretariat der Klimarahmenkonvention (UNFCCC)				Haus Carstanjen	53175	Bonn
Auswärtiges Amt		Gerhard	Schromgens	Postfach 1148	53001	Bonn
Deutscher Bundestag				Bundeshaus	53113	Bonn
Bundesstelle für Außenhandelsinformationen (BfAI)				Postfach 108007	50445	Köln
Embassy of the Federal Republic of Germany				NIC Investment House	P.O. Box 9541	Dar-es-Salaam
Embassy of the Federal Republic of Germany				P.O. Box 7016		Kampala
Umweltbundesamt				Postfach 330022	14191	Berlin
Kenya-Tourist-Office				Neue Mainzer Str. 22 IV	60311	Frankfurt
Tanzania-Tourist-Corporation				IPS-Building	P.O. Box 2485	Dar-es-Salaam
Uganda-Tourist-Development-Corporation				P.O. Box 7211		Kampala
Deutsche Ges. für Auswärtige Politik DGAP e.V.				Postfach 1425	53004	Bonn
Friedrich-Ebert-Stiftung		Heidi	Thies	Godesberger Allee 149	53175	Bonn
Friedrich-Naumann-Stiftung				Margaretenhof	53639	Königswinter
Konrad-Adenauer-Stiftung				Postfach 1420	53732	St. Augustin
Interdisziplinärer Arbeitskreis für Entwicklungsländerforschung e.V.				Henricistr. 50	52072	Aachen
Justus-Liebig-Universität	Prof. Dr.		Hemmer	Diezstr. 15	35390	Gießen
Kölner Ges. zur Förderung				Richard-Wagner-Str. 39	50674	Köln
Universität Bayreuth				Postfach 101251	95412	Bayreuth
Universität Dortmund				Baroper Str. 291	44227	Dortmund
GKSS Forschungszentrum GmbH	Dr.	J.	Kohn	Postfach 1160	21494	Geesthacht
GSF Forschungszentr. für Umwelt und Gesundheit GmbH				Postfach 1129	85758	Neuherberg
Universität des Saarlandes	Dr. Dr. h.c. mult.	Paul	Müller	Postfach 151150	66041	Saarbrücken
Universität Karlsruhe				Postfach 6980	76128	Karlsruhe
Fachhochschule Köln				Betzdorfer Str. 2	50679	Köln
Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V.				Postfach 601203	14412	Potsdam
Rheinische Friedrich-Wilhelms Universität				Walter-Flex-Str. 3	53113	Bonn
Deutsche Presseagentur dpa				Chester House	P.O. Box 48546	Nairobi
ARD German Television				P.O. Box 47021		Nairobi
ARD German Broadcasting				P.O. Box 42738		Nairobi
ZDF German Television				P.O. Box 45165		Nairobi
		Helmut	Opletal	P.O. Box 52798		Nairobi
Süddeutsche Zeitung				Sendlinger Str. 80	80331	München
Deutsche Welle				Postfach 100444	50588	Köln
GTZ		Peter von	Oy	P.O. Box 41607		Nairobi
African Press Agency GmbH				Esslinger Str. 40	70182	Stuttgart
Safari Aktuell				Adalberstr. 44-48	60486	Frankfurt a.M.
Lakin Harrison Associates				P.O. Box 20130		Nairobi
Missionswerk Ev.-Lutheranischer Kirchen in Bayern				Postfach 68	91561	Neuendettelsau
IPS Inter Press Service				Pressehaus II/205-209	53113	Bonn
Coast Week				P.O. Box 87270		Mombassa
Kranich/Uganda-Nachrichten		Maria	Hirsch	Tabostr. 18/72	A-1020	Wien
Österreichischer Informationsdienst f.				Tuchlauben 8	A-1010	Wien

Anhang

Entwicklungspolitik						
Dienste in Übersee			Fuchs	Postfach 100340	70747	Leinfelden-Echterdingen
University of Zimbabwe		Tatenda	Mbara	P.O. Box MP167		Harare
Ministry of Works and Supply		Daniel	Mulonga	P.O. Box 30918		Luasaka
Transportation Research Board		G.P.	Jayaprakash	2101 Constitution Ave	NW 20418	Washington
Justus-Liebig-Universität	Dr.	Günther	Weise	Braugasse 7	35390	Gießen
Cranfield School of Management		Noreen	Munnelly	Cranfield	MK43 0AL	Bedford
Université d'Été		Amakoé P.	Adolehoume	14, av. Berthelot	F-69363	Lyon Cedex 07
International Development Unit	Dr.	Simon	Ellis	Crowthorne	RG45 6AU	Burkshire
		Djallalzadr	Quiam	Theaterstr. 79	52062	Aachen
Office of the Vice President and Ministry of Planning and National Development		David	Nalo	P.O. Box 51163		Nairobi
Transportek CSIR		Mac	Mashiri	P.O. Box 395		Pretoria 0001
Swiss Development Cooperation		Camilla	I Lema	P.O. Box 23371		Dar-es-Salaam
Community Road Safety Network		Kwamusi	Paul	P.O. Box 9718		Kampala
International Forum for Rural Transport and Development		Helmut	Watzlawick	Chemin de l'Esplanade 22	CH-1214	Genève
Department for International Development		Peter	Roberts	94 Victora St	SW1E 5JL	London
Schumacher Center for Technology and Development		Ray	Holland	Burton Hall	Warks CV23 9QZ	Burton-on-Dunsmore
SIDA		Göster	Werner		S-10525	Stockholm
Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit		Roland	Python	Eigerstr. 73	CH-3003	Bern
World Bank		Snorri	Hallgrimsson	1818 H St	NW 20433	Washington DC
World Bank		Moctar	Thiam	1818 H St	NW 20433	Washington DC
Verband Entwicklungspolitik deutscher				Kennedybrücke 4	53225	Bonn
Verein zur Förderung von Landwirtschaft und				Mainzer Str. 14	55271	Stadecken
Trees for People				Graf-Dürkheim-Weg 7	79682	Todtmoos
Arbeitsgemeinschaft Entwicklungspolitischer Gutachter		T.	Ranz	Wellingstr. 9	73230	Kirchheim unter Teck
Arbeitsgemeinschaft privater Entwicklungsdienste e.V.				Argelanderstr. 50	53115	Bonn
Entwicklungspolitische Gesellschaft e.V.				Treskowallee 8	10313	Berlin-Karlshorst
Climate Network Europe				44, rue du Taciturne	B-1040	Bruxelles
International Coalition for Development Action				115, rue Stevin	B-1040	Bruxelles
Arbeitsgemeinschaft für Entwicklungshilfe e.V.				Ripuarenstr. 8	50679	Köln
Arbeitsgemeinschaft Evangelischer Kirchen in Übersee				Postfach 100340	70747	Leinfelden-Echterdingen
Arbeitsgemeinschaft Kirchlicher Entwicklungsdienst				Kniesstr. 29	70188	Stuttgart
EURO-CIDSE				16, rue Stevin	B-1000	Bruxelles
Association of Protestant Dev. Organisation in Europe				174, rue Joseph II	B-1040	Bruxelles
FAO				Via delle Terme di Caracalla	I-00142	Roma
UNCTAD				Palais des Nations	CH-1211	Genève 10
Europäische Kommission DG VII				200, rue de la Loire	B-1049	Bruxelles
Europäisches Parlament				89-91, rue Belliard	B-1040	Bruxelles
Europäische Kommission				Zitelmannstr. 22	53113	Bonn
CEMT				19, rue de Franqueville	F-75775	Paris Cedex 16
OECD				2, rue Andre Pascal	F-75775	Paris Cedex 16
Delegation of the Commission of the European Communities				National Bank Building	P.O. Box 45119	Nairobi
Delegation of the Commission of the European Communities				Extelcoms House	P.O. Box 9514	Dar-es-Salaam
Delegation of the Commission of the European Communities				Commercial Bank Building	P.O. Box 5244	Kampala
Goethe-Institut				Maendeleo House	P.O. Box 49468	Nairobi

Anhang

Goethe-Institut				I.P.S. Building	P.O. Box 9510	Dar-es-Salaam
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie			Mahlberg		53107	Bonn
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit				Postfach 120629	53048	Bonn
Bundesanstalt für Straßenwesen		E.	Cerny	Postfach 100150	51401	Bergisch-Gl.
Deutscher Bundestag				Bundeshaus	53113	Bonn
Deutscher Bundestag				Bundeshaus	53113	Bonn
Deutscher Bundestag				Bundeshaus	53113	Bonn
Deutscher Bundestag				Bundeshaus	53113	Bonn
Deutscher Bundestag				Bundeshaus	53113	Bonn
Deutscher Bundestag				Bundeshaus	53113	Bonn
Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen				Bundehaus	53113	Bonn
Bundestagsfraktion der SPD				Bundeshaus	53113	Bonn
Bundestagsfraktion der F.D.P.				Bundeshaus	53113	Bonn
Bundesrat				Bundeshaus	53113	Bonn
Bund-Länder Ausschuss "Entwicklungszusammenarbeit"		Sabine	Weidner	Göbenstr. 35	65195	Wiesbaden
Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg				Theodor-Heuss-Str. 4	70174	Stuttgart
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie					80525	München
Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie				Martin-Luther-Str. 105	10825	Berlin
Ministerium der Justiz und für Bundes- und Europaangelegenh.				Heinrich-Mann-Allee 107	14473	Potsdam
Senator für Häfen, überreg. Verk. und Außenhandel				Martinistr. 24	28195	Bremen
Senatskanzlei				Poststr. 11	20354	Hamburg
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentw.				Kaiser-Friedrich-Ring 75	65185	Wiesbaden
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern		Elvira	Schulz		19048	Schwerin
Niedersächsisches Ministerium der Justiz und für Europaangelegenheiten			Kollmeier	Postfach 201	30002	Hannover
Staatskanzlei				Mannesmannufer 1a	40213	Düsseldorf
Ministerium des Innern und für Sport				Schillerplatz 3-5	55116	Mainz
Ministerium für Wirtschaft und Finanzen		Joachim	Kiefaber	Postfach 100941	66009	Saarbrücken
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit			Zimmermann	Postfach 100329	01073	Dresden
Ministerium für Wirtschaft und Technologie				Wilhelm-Höpfner-Ring 4	39116	Magdeburg
Ministerium für Justiz, Bundes- und Europaangelegenh. Schleswig-Holstein				Kurt-Schumacher-Str. 17/18	53113	Bonn
Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur		B.	Süpfle	Postfach 242	99005	Erfurt
Bundesverband des deutschen Exporthandels e.V.				Gotenstr. 21	20097	Hamburg
Bundesverband mittelständischer Wirtschaft				Adenauerallee 13b/c	53113	Bonn
IHK Ges. zur Förderung der Außenwirtschaft mbH				Adenauerallee 148	53113	Bonn
Bundesvereinigung der deutschen Ernährungsindustrie e.V.				Winkelsweg 2	53175	Bonn
Deutsche Landwirtschaftsges. e.V.				Zimmerweg 16	60325	Frankfurt a.M.
Gesamtverband der Textilindustrie e.V.				Frankfurter Str. 10-14	65760	Eschborn
Lufthansa German Airlines				IPS Building	P.O. Box 30320	Nairobi
Zentrum für Handelsförderung GmbH				Neuer Jungfernstieg 21	20354	Hamburg
Institut für Völkerrecht	Prof. Dr.	Rudolf	Dolzer	Adenauerallee 24-42	53113	Bonn
Universität Karlsruhe	Prof. Dr.		Rothengatter	Postfach 6980	76128	Karlsruhe

Anhang

Arnold-Bergstaesser-Institut				Windausstr. 16	79110	Freiburg i. Br.
Forschungsstelle für Internationale Agrar- und Wirtschaftsentw. e.V.				Ringstr. 19	69115	Heidelberg
Georg-August-Universität Göttingen				Waldweg 26	37073	Göttingen
Rheinische Friedrich-Wilhelms Universität				Nußallee 21	53115	Bonn
Außenhandel				ZB Kommunikation und Volkswirtschaft	80075	München
Außenhandelsdienst				Postfach 2140	65011	Wiesbaden
Außenwirtschaft				Am Wallgraben 115	70565	Stuttgart
Dritte Welt				Liebigstr. 46	35037	Marburg
Dritte Welt Presse				Poppelsdorfer Allee 55	53115	Bonn
Entwicklung und Ländlicher Raum	A.		Wilcke	Eschborner Landstr. 122	60489	Frankfurt a.M.
Entwicklung und Zusammenarbeit				Hans-Böckler-Str. 5	53225	Bonn
Entwicklungspolitische Korrespondenz				Nernstweg 32-34	22765	Hamburg
Forum				Buchstr. 14/15	28195	Bremen
MISSIO Aktuell		P.H.	Steeermann	Goethestr. 43	52064	Aachen
German Development Service				GTZ House	P.O. Box 47136	Nairobi
Kenya Airways				Untermmainanlage 7	60329	Frankfurt a.M.
Deutsche Bundesbank				Wilhelm-Epstein-Str. 14	60431	Frankfurt a.M.
IWF				64-66, avenue d'lena	F-75116	Paris
Universität Trier	Dr.	Berthold	Hornetz			im Hause
Universität Trier	Prof. Dr.	El-Shagi	El-Shagi			im Hause
Universität Trier	Prof. Dr.	Christoph	Antweiler			im Hause
Universität Trier	Prof. Dr..	Bernd	Hamm			im Hause
PERIPHERIE				Im Mehringhof	10961	Berlin
Trialog				Schwefelstr. 6	24118	Kiel
Afrika-Post				Römerkanal 52	53359	Rheinbach
Afrika-Hefte				Postfach 104541	28045	Bremen
Institut für Afrika-Kunde	Dr.	R.	Hofmeier	Neuer Jungfernstieg 21	20354	Hamburg
Otto-Suhr-Institut				Ihnestr. 21	14195	Berlin
Internationales Afrika-Forum				Guntherstr. 23	80639	München
Mainzer Afrika-Studien				Forum Universitatis 6	55128	Mainz
Matatu				In der Au 33	60489	Frankfurt a.M.
Afrika-Bulletin				Postfach 1072	CH-4001	Basel
ZAST				Postfach 3	A-1100	Wien
Otto-Benecke-Stiftung e.V.				Kennedyallee 105-107	53175	Bonn
Evangelische Akademien in Deutschland e.V.		Ralf	Häußler	Kniebisstr. 29	70188	Stuttgart
Kreditanstalt für Wiederaufbau		Klaus	Hildebrand	Postfach 111141	60046	Frankfurt a.M.
Institute for Transportation and Development Policy		Deike	Peters	115 W.30th St, Suite 1205	NY 10001	New York
UCLA Institute of Transportation Studies				Box 951361	CA 90095-1361	Los Angeles
SPIEGEL - Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG				Brandtswiete 19	20457	Hamburg
FOCUS				Postfach 810307	81903	München
DIE ZEIT				Pressehaus	20095	Hamburg
SAT.1				Postfach	10097	Berlin
n-tv				Postfach 080327	10003	Berlin
RTL				Aachener Str. 1036	50858	Köln
Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung e.V.		Barbara	Unmüßig	Bertha-von-Suttner-Platz 13	53111	Bonn
Building and Road Research Institute		Mohammed	Salifu	P.O. Box 40		Kumesi
gepa mbH		T.	Speck	Bruch 4	42279	Wuppertal
Senior Experten Service				Postfach 2262	53012	Bonn
Direction de la Coopération		Jean	Feyder	6, rue de la Congrégation	L-1356	Luxembourg
Forum Afrika e.V.				Postfach 4649	54236	Trier
Dachverband Entwicklungspolitischer Arbeitsgruppen				Blumenstr. 15	70182	Stuttgart
Eine Welt Netzwerk Bayern e.V.				Westendstr. 19e	82194	Gröbenzell
Entwicklungspolitisches Bildungs- und				Gneisenaustr. 67	10961	Berlin

Anhang

Verbund Entwicklungspol. NRO's Brandenburgs (VENROB)				August-Bebel-Str. 89	14482	Potsdam
Bremer IZ f. Menschenrechte u. Entwicklung (BIZ)				Bahnhofplatz 13	28195	Bremen
Eine Welt Netzwerk e.V.				Esplanade 15	20354	Hamburg
LAGH				Feuerbachstr. 31	20325	Hamburg
VEN				Husarenstr. 27	30153	Hannover
Landesarbeitsgem. von Dritte-Welt-Zentren				Achtermannstr. 10-12	48143	Münster
Koordination saarländischer Dritte Welt Gruppen				Weiskircherstr. 24	66674	Losheim
Entwicklungspol. Netzwerk Sachsen				Königsbrücker Landstr. 159	01109	Dresden
Infostelle Eine Welt e.V.				Jerichower Str. 52	39114	Magdeburg
B.E.I.				Von-der-Tann-Str. 14a	24114	Kiel
Runder Tisch Entwicklungspol. Thüringen				Unterm Markt 13	07743	Jena
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung				Postfach 200130	53131	Bonn
Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt"				Bundeshaus	53113	Bonn
Agenda Transfer NRW		U.	Kritschke	Budapester Str. 11	53111	Bonn
Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.		Tilman	Heuser	Im Rheingarten 7	53225	Bonn
Towns & Development				Waaenaarreweg 41	NL-2508 CH	Den Haag
International Council for Local Enviromental Initiatives				Eschholzstr. 86	79115	Freiburg i. Br.
NABU Deutschland e.V.				Herbert-Rabius-Str. 26	53225	Bonn
Deutsche Gesellschaft f. Technische Zusammenarbeit		Roland	Haas	Postfach 5180	65726	Eschborn
Deutsche Gesellschaft f. Technische Zusammenarbeit		Gunter	Zietlow	Postfach 5180	65726	Eschborn
Deutsche Gesellschaft f. Technische Zusammenarbeit		Angelika	Zwicky	Postfach 5180	65726	Eschborn
Kenya Bus Service Ltd.		Elinel	Oloo	P.O. Box 30563		Nairobi
Kenyatta University		Meleckidzedek	Khayesi	P.O. Box 43844		Nairobi
Kenya Revenue Authority			Kilonzo	P.O. Box 30440		Nairobi
Institute for Transportation and Development Policy		Michael	Replogle	115 W.30th St, Suite 1205	NY 10001	New York
Institute for Transportation and Development Policy		Walter	Hook	115 W.30th St, Suite 1205	NY 10001	New York
University of Dar-es-Salaam	Prof.	Menile J.	Mbonile	P.O. Box 35048		Dar-es-Salaam
University of Dar-es-Salaam	Prof.	S.B.	Missana	P.O. Box 35048		Dar-es-Salaam
Umbwe Secondary School		Abdallah Issah	Henku	P.O. Box 718		Moshi
fairkehr Verlagsges. mbH				Eifelstr. 2	53119	Bonn
Gesundheitsladen München e.V.		Gunhild	Preuß-Bayer	Auerstr. 31	80469	München
ADFC		Wolfgang	Reiche	Manteuffelstr. 60	28203	Bremen
		H.D.	Schindler	Kanalweg 44	76149	Karlsruhe
Universität Trier	Dr.	J. M.	Nebe			im Hause
Universität Trier	Prof. Dr.	Heiner	Monheim			im Hause
Permanent Secretary Development Coordination				Harambee House	P.O. Box 30510	Nairobi
FKN-International		M.	Windfuhr	Postfach 102243	69012	Heidelberg
Bundesministerium für wirtschaftl. Zusammenarbeit		Georg	Lührs	Postfach 120322	53045	Bonn
		Andreas	Witt	Blütestr. 85	32545	Bad Oeynhausen
Albert-Ludwigs-Universität		Arnold	Berndt	Platz an der alten Synagoge	79108	Freiburg i. Br.
Brot für die Welt	Dr.	Alois	Müller	Stafflenbergstr. 76	70184	Stuttgart
European Centre for Development Policy				Onze lieve Vrouweplein 21	NL-6211 HE	Maastricht
Stiftung Entwicklungs-Zusammenarbeit				Werastr. 24	70182	Stuttgart
Canadian International Development Agency				200 Promenade du Portage	K1A 0G4	Quebec

Anhang

U.S. Agency for International Development				Ronald Reagan Building	20523-0016	Washington D.C.
Africa Development Bank	Dr.	Lijsho	Meyo	Rue Joseph Anoma	01 BP 1387	Abidjan 01
World Trade Organization				154, rue de Lausanne	CH-1211	Geneva
UNIDO				Postfach 300	A-1400	Wien
Universität Würzburg	Prof. Dr.	Horst-Günter	Wagner	Am Hubland	97074	Würzburg
Freie Universität	Prof. Dr.	Fred	Scholz	Malteserstr. 74-100	12249	Berlin
FGSV e.V.			Grüning	Konrad-Adenauer-Str. 13	50996	Köln
Universität Hannover	Dr.	J.	Horthan	Appelstr. 9A	30167	Hannover
RWTH	Prof. Dr. Dr.	Werner	Gocht	Ahornstr. 55	52056	Aachen
Worldwatch Institute		Marcia D.	Lowe	1776 Massachusetts Ave	NW 20036-1904	Washington D.C.
World Resources Institute				10 G St, Suite 800	20002	Washington D.C.
Öko-Institut e.V.		Willi	Loose	Postfach 6226	79038	Freiburg i. Br.
International Bicycle Fund		Dave	Mozer	4887 Columbia Drive South	WA 98108-1919	Seattle
ILO ASIST		Fatameh Ali	Nejadfard	P.O. Box 210		Harare
World Bank		Paul	Guitink	1818 H Street N.W.	20433	Washington D.C.
World Bank SSATP		Marius	de Langen	Lijtweg 17	1861 VA	Bergen NH
World Bank Economic Transport 1		Christina	Malmberg-Calvo	1818 H Street N.W.	20433	Washington D.C.

Lebenslauf

Persönliche Daten:	Geburtsdatum:	29. Februar 1972
	Geburtsort:	Offenburg
	Nationalität:	deutsch
	Familienstand:	ledig
Werdegang:		
<i>Schulen</i>	01/1978-02/1980	École Française Ez-Zahra (Tunesien)
	03/1980-06/1982	Mittelpunktschule Niederselters/Taunus
	08/1982-06/1988	Kraichgau-Realschule Sinsheim
	08/1988-05/1991	Wirtschaftsgymnasium Sinsheim
<i>Wehrdienst</i>	10/1991-09/1992	Luftwaffenversorgungsregiment Mosbach, Fahrer von Betriebsstoff-Lkws
<i>Studium</i>	04/1993-09/1998	Diplomstudium der Angewandten Geographie/ Raumentwicklung an der Universität Trier; Abschlussnote 2,0 <i>Schwerpunkte:</i> Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung, Raumordnung <i>Nebenfächer:</i> Betriebswirtschaftslehre und Ethnologie
<i>Diplomarbeit</i>	05/1998-09/1998	Leitbild für eine nachhaltige Stadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Integration von Industriebranchen - dargestellt am Beispiel der Gemeinde Schiffingen in Luxemburg.
<i>Promotion</i>	02/1999-06/2002	Promotion im Fachbereich VI - Angewandte Geographie der Universität Trier über das Thema "Entwicklungszusammenarbeit für eine angepasste Verkehrsentwicklung in Ostafrika" (Arbeitstitel)
Praktika:	11/1992-04/1993	Heidelberger Zement AG/ Heidelberg, kaufmännisches Praktikum
	03/1996-04/1996	Réserve Naturelle de Roque-Haute, Portiragnes/ Frankreich
	07/1996-09/1996	Mairie et Syndicat d' Initiative, Portiragnes/ Frankreich
Auslandsaufenthalte:	07/1991-09/1991	USA
	07/1996-10/1996	Neuseeland
	02/1997-04/1997	Kenia/ Tansania (Ostafrika) (geographische Exkursion und Praktikum)
	08/2001-09/2001	Forschungsaufenthalt in Kenia/ Uganda

Berufserfahrung:	05/1996-12/1996	studentischer Mitarbeiter beim Akademischen Auslandsamt der Universität Trier
	07/1996-03/1999	wissenschaftliche Hilfskraft bei Prof. Dr. Monheim in der Angewandten Geographie/ Raumentwicklung
	02/1997-03/1999	freiberuflicher Mitarbeiter als Stadt-, Regional- und Verkehrsplaner im Ingenieurbüro Zilm/ Luxemburg, ab 10/1998 in Vollzeit
	seit 10/1998	Lehrbeauftragter an der Universität Trier im Fach Angewandte Geographie/ Raumentwicklung
	04/1999-05/2001	Financial Consultant bei der Marschollek, Lautenschläger und Partner AG (MLP AG) in der Geschäftsstelle Trier
	09/1999	Gastdozent an der Kenyatta University in Nairobi
Aktivitäten:	04/1997-10/1997	Mitglied im Arbeitskreis der Stadt Trier „Neues Bauen und Wohnen“ zur Erschließung eines Neubaugebietes
	05/1997-08/1997	Mitarbeit an einem Kooperationsprojekt zwischen der Universität Trier und der Tageszeitung „Trierischer Volksfreund“ zur Attraktivität der Trierer Innenstadt
Fortbildung:	05/1998	NIMBAS Graduate School of Management Utrecht/NL, MBA-Kurs in „Environmental Management“
	04/1996-3/1999	Zusatzfach "Betriebliches Bildungswesen" im Schwerpunkt Arbeit-Personal-Organisation des Fachbereichs Betriebswirtschaftslehre der Universität Trier; Abschlussnote 1,3
	07/2000	IHK-Kurs zur betrieblichen Aus- und Weiterbildung mit Abschluss zur Ausbildereignung
Qualifikationen:	<i>EDV-Kenntnisse:</i>	Microsoft Office Professional, Microsoft Windows/NT, Internet Browser, Lotus Notes, GIS, Bismas2, diverse Bildbearbeitungsprogramme
	<i>Fremdsprachen:</i>	
	- Französisch	2. Muttersprache
	- Englisch	verhandlungssicher

Trier, 23. Januar 2002

Christoph Mehne