

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

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.

Christoph Mehne