

E+Z

ENTWICKLUNG UND
ZUSAMMENARBEIT

DEVELOPMENT AND
COOPERATION

E+Z

D+C

Internationale
Zeitschrift

ISSN
2366-7249
Januar 2020

MONATLICHES E-PAPER

SOZIALPOLITIK
Weshalb die EU
als globaler
Vorreiter ausfällt

ERNÄHRUNG
In Afrika wäre die Zucht
von Meerschweinchen
sinnvoll

ZENTRALASIEN
Wenn Menschenrechte
nicht ausreichend
gewährleistet werden

Verkehrsinfrastruktur

An aerial photograph showing a cable car system with two red and black gondolas suspended from a blue tower. The background is a dense, sprawling cityscape with many small buildings and a mix of colors, likely representing a developing urban area.

Verkehrsinfrastruktur

Umstrittene Bahn

Kenia setzt ein ehrgeiziges Eisenbahnprojekt um, das Mombasa mit Uganda und weiteren Ländern verbinden soll. Kritiker beklagen schlechte Planung, mangelnde Rentabilität und die Verschuldung gegenüber China. Befürworter sehen dagegen ökonomische Chancen, schreibt der Journalist Alphonse Shiundu. **SEITE 22**

Alternativloser Luftverkehr

Der Südsudan hat wenig Landstraßen, aber mit immer wieder mit aufflackernder Gewalt zu kämpfen. Wer es sich leisten kann, fliegt, wie der Journalist Parach Mach ausführt. **SEITE 24**

Harter Wettbewerb

Der Hafen von Cotonou ist der Hauptantrieb für Benins Volkswirtschaft. Nigerianische Kunden spielen für ihn eine große Rolle, weshalb er auf neue Infrastrukturvorhaben im Nachbarland reagieren muss. Der Mediendozent Karim Okanla skizziert die Lage. **SEITE 25**

Über den Dächern

In vielen Städten Lateinamerikas liegen die Armenviertel weit ab vom Zentrum auf steilen Berghängen. In vielen Ballungsräumen wurden deshalb Seilbahnen gebaut. Diese Vorhaben sind in der Regel erfolgreich, aber es gibt auch Kritik, wie die Auslandskorrespondentin Julia Jaroschewski berichtet. **SEITE 27**

Weniger Autos, bessere Luft

Weltweit hat der motorisierte Individualverkehr rasant zugenommen und ist vielerorts zu einem massiven Problem für Mensch und Umwelt geworden. Der Verkehrsplaner Nicholas Hollmann plädiert für viel mehr Fuß- und Radwege in den Städten. Der indischen Journalistin Aditi Roy Ghatak ist in Peking die vergleichsweise hohe Luftqualität aufgefallen – und das hat auch mit der Verkehrspolitik zu tun. **SEITEN 29, 31**

Zukunftsaufgaben

In Entwicklungsländern sterben viel zu viele Menschen durch Verkehrsunfälle. Unter anderem fordern WHO-Experten, mehr dagegen zu tun, berichtet Katja Dombrowski von E+Z/D+C. Ihre Kollegin Floreana Miesen fasst Forderungen des Dachverbandes Sustainable Mobility for All zusammen. **SEITEN 32, 33**

Monitor

Die Bedeutung von Unabhängigkeit und professionellen Normen für Qualitätsmedien | Migration nach Südafrika | Bodendegradation bedroht Ernährungssicherheit | Heutzutage: Landkonflikte im Südsudan | Impressum **4**

Debatte

Kommentare zur Weltklimakonferenz in Madrid, der Ausweisung des EU-Botschafters aus Benin und zu den politischen Protesten in Chile und Bolivien **10**

Tribüne

PRAVEEN JHA
Nach heftigen Sparmaßnahmen ist Europas sozialpolitisches Vorbild verblasst **15**

FRANK ODENTHAL
Meerschweinchenzucht könnte Ernährungssicherheit in Afrika stärken **17**

HUGH WILLIAMSON
Die Europäische Union muss mehr für die Menschenrechte in Zentralasien tun **19**

Schwerpunkt: Verkehrsinfrastruktur

ALPHONCE SHIUNDU
Warum Kenias neue Eisenbahn umstritten ist **22**

PARACH MACH
Luftverkehr ist teuer und umweltschädlich, aber im Südsudan notwendig **24**

KARIM OKANLA
Der Hafen von Cotonou ist Benins Wirtschaftsmotor und steht vor großen neuen Herausforderungen **25**

JULIA JAROSCHEWSKI
Seilbahnen haben sich als Transportmittel in lateinamerikanischen Ballungsräumen bewährt – vor allem für benachteiligte Stadtteile **27**

NICHOLAS HOLLMANN
Weltweit müssen Stadt- und Verkehrsplaner Fußgängern und Radfahrern mehr Aufmerksamkeit schenken **29**

ADITI ROY GHATAK
Im Vergleich zu Indien beeindruckt Chinas Fortschritte im Kampf gegen die Luftverschmutzung **31**

KATJA DOMBROWSKI
Experten – unter anderem von der WHO – fordern, Verkehrssicherheit politisch wichtiger zu nehmen, vor allem in Schwellen- und Entwicklungsländern **32**

FLOREANA MIESEN
Internationaler Dachverband Sustainable Mobility for All plädiert für die Abkehr von fossilen Treibstoffen **33**

Verkehrswege sind Lebensadern

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Sie macht es in weiten Teilen erst möglich, am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben teilzuhaben, und erhöht somit den Lebensstandard. Deshalb ist Verkehrsinfrastruktur ein öffentliches Gut. Besonders deutlich ist das dort, wo sie kaum ausgebaut ist – zum Beispiel im ländlichen Raum von Entwicklungs- und Schwellenländern. Es gibt Orte, die gar nicht erschlossen sind oder nur durch eine Lehmstraße, die in der Regenzeit unpassierbar ist.

In Städten dagegen ballt sich die Verkehrsinfrastruktur. Allerdings gibt es auch hier große Qualitätsunterschiede. Straßen haben alle Städte – aber es kommt darauf an, ob Busse und Bahnen sie entlasten und wie weit sie das Umland erschließen. Für nachhaltige urbane Mobilität ist auch der nicht-motorisierte Verkehr wichtig, weshalb Rad- und Gehwege nötig sind.

Mobilität ist vor allen Dingen eine Frage der Möglichkeiten. Nur rund drei Prozent der Menschen fliegen, ein eigenes Auto ist für die große Mehrheit ein ferner Traum. Individuelle Freiheiten beruhen aber auch auf gesellschaftlichen Voraussetzungen. Wer Straßen baut, erntet Verkehr. Das gilt auch für andere Infrastruktur wie Bahnlinien, Häfen oder Flughäfen. Das ist gewollt, denn es beflügelt den Handel und kurbelt die Wirtschaft an. Hätte Benin keinen Überseehafen, wäre seine Volkswirtschaft um 40 Prozent kleiner.

Andererseits bringt der massive Ausbau eine Reihe von Problemen mit sich. Für Autobahnen und Tiefseehäfen werden Menschen vertrieben und Natur teils rücksichtslos zerstört. Die meisten Autos, Lkw, Schiffe, Eisenbahnen und Flugzeuge funktionieren mit Erdöl. Sie verschmutzen die Luft und befeuern die Erderhitzung. Der Verkehr verursacht rund ein Viertel aller Treibhausgasemissionen weltweit, allein aus dem Straßenverkehr stammen 18 Prozent.

Der Bahnverkehr führt indessen zu relativ geringeren Pro-Kopf-Emissionen und lässt sich mit Strom aus erneuerbaren Quellen betreiben. Der Umstieg auf die Bahn ist klimapolitisch sinnvoll, reduziert Staus und dient somit der Nachhaltigkeit. Damit er gelingt, muss die Gleisinfrastruktur das Straßennetz stimmig ergänzen.

Relevant ist auch, dass Verkehrsunfälle weltweit zu den häufigsten Todesursachen zählen. Besonders dramatisch ist die Lage in Entwicklungsländern, wo Straßen in schlechtem Zustand sind, Planung mangelhaft ist und Regulierungen fehlen oder nicht durchgesetzt werden. Verkehrsinfrastruktur muss deshalb Sicherheitskriterien befolgen.

Die Erfindung der Dampfmaschine am Ende des 18. und des Verbrennungsmotors im ausgehenden 19. Jahrhundert haben das Transport- und Verkehrswesen revolutioniert, Globalisierung und zuvor ungeahnte individuelle Mobilität ermöglicht. Heute besteht die größte Herausforderung darin, die Errungenschaften möglichst vielen Menschen zugänglich zu machen und gleichzeitig Verkehrssysteme nachhaltig zu gestalten, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Das ist auch im 11. UN-Ziel für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goal – SDG) festgeschrieben. Die traditionellen Geber engagieren sich seit langem in dieser Aufgabe – mit unterschiedlichem Erfolg. Zum Teil waren soziale Nachteile, Umweltzerstörung und Überschuldung der Regierungen die Folge. In jüngerer Zeit ist China weltweit zum Motor des Verkehrsinfrastrukturausbaus geworden. Das Engagement ist willkommen – solange die Fallstricke vermieden werden.

► **Alle Schwerpunkttexte** und weitere Beiträge zum Thema stehen auch auf unserer Website und sind ab nächsten Monat in unserem Dossier zu finden.



KATJA DOMBROWSKI
ist Redakteurin von E+Z
Entwicklung und Zusammenarbeit/
D+C Development and Cooperation.
euz.editor@dandc.eu

Fotos: J. Jar David/picture-alliance/ABACA; Brigitte Maass

Debatte



Wegweisend

Das Ergebnis des UN Klimagipfels hat enttäuscht. Regierungen, die Wissenschaft nicht akzeptieren, haben erneut wichtige Beschlüsse blockiert. Unter den reichen Nationen zeigen nur noch europäische ernsthafte Ambitionen. Die UN Rahmenkonvention zum Klimaschutz ist aus Sicht von Saleemul Huq vom Centre for Climate Change and Development der Independent University von Bangladesch gescheitert.

SEITE 10

Tribüne



Meerschweinchen für Afrika

In Lateinamerika sind Meerschweinchen seit je wichtige Fleischlieferanten. In Afrika hingegen steht die Zucht noch ganz am Anfang. Dabei haben Meerschweinchen auch im Vergleich zu anderen Nutztieren viele Vorteile. Süd-Süd-Kooperation hilft, sie zu nutzen, schreibt der Journalist Frank Odenthal.

SEITE 17

Schöne Reden reichen nicht

Seit Jahrzehnten bemüht sich die EU darum, die Menschenrechtslage in Zentralasien zu verbessern. Die Ergebnisse bleiben aber lückenhaft und wenig überzeugend. Dabei spielt die geographische Nähe zu Russland und China eine Rolle, aber auch die widerstreitenden Prioritäten der EU. Sie sollte mehr tun, fordert Hugh Williamson von Human Rights Watch.

SEITE 19

UNABHÄNGIGE MEDIEN

Schändliche braune Umschläge

Die Digitalisierung hat die Geschäftsmodelle vieler etablierter Medien durcheinandergewirbelt. Sie beflügelt zudem Lügenpropaganda. Positiv ist dagegen, dass heute mehr Menschen zu mehr Informationsquellen Zugang haben als jemals zuvor. Von der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle hängt die Zukunft des hochwertigen Journalismus ab.

Von Hans Dembowski

Manche Regierungen seien dabei, die Demokratie zu unterhöhlen, warnt Gilberto Scofield Jr. von Agencia Lupa, einem Fakten-Check-Nachrichtendienst aus Rio de Janeiro. Außer für sein Heimatland Brasilien gelte das auch für die USA, Venezuela, die Türkei oder Ungarn. Ökosysteme der Desinformation gingen einher mit „extremer Polarisierung“ und „geringer Medienkompetenz“ der Bevölkerung.

Waldbrände im Amazonasbecken sind ein Beispiel dafür, wie Fakten verzerrt werden. Es empört Scofield, dass Präsident Jair Bolsonaro, weil ihm die Bestandsaufnahmen der bestehenden staatlichen Stellen nicht gefallen, eine neue Behörde gefordert hat, die über Frostschäden berichten soll. Bislang galten brasilianische Daten diesbezüglich international als zuverlässig. Die Bolsonaro-Regierung leugnet aber die wissenschaftlich erwiesene Klimakrise.

In solch einem Umfeld müssten Medien nicht einfach für ausbalancierte Berichterstattung sorgen, indem sie beide Seiten zu Wort kommen ließen, sagt Scofield. Vielmehr müssten Qualitätsmedien nach Wahrheit streben. Er verwendet ein Bild: „Wenn jemand sagt, es regne, und jemand anders widerspricht, reicht es nicht, beide zu zitieren. Journalisten und Faktenprüfer müssen den Kopf aus dem verdammten Fenster stecken, um zu sehen, was wirklich los ist.“

Seiner Einschätzung nach haben sich zu viele brasilianische Medienhäuser in der Vergangenheit nicht ausreichend um Wahrheit gekümmert und sich damit zufriedengegeben, „beide Seiten“ zu erwähnen. Das habe sie viel Vertrauen gekostet. Im Zuge des Aufstiegs der sozialen Medien

und angesichts der großen Menge der dort geteilten Informationen hätten immer mehr Menschen erkannt, dass Überparteilichkeit meist nur postuliert, aber nicht praktiziert werde. Ein Mittel, mit dem Journalisten ihre Voreingenommenheit kaschierten, sei es, in einem langen Artikel ein oder zwei kurze Absätze mit einer abweichenden Sicht unterzubringen.

FINANZSCHWACHE UNTERNEHMEN

Die Unabhängigkeit von Medien war schon immer ein Thema, und zwar besonders in armen Gesellschaften. Ein wichtiges Qualitätskriterium ist, ob sie gründlich recherchieren, wobei sie nicht nur mehr als eine Quelle zitieren sollten, sondern auch tatsächlich relevante Fachleute zurate ziehen müssen. Finanzschwache Radiosender oder Zeitungen werden sich offensichtlich immer schwer damit tun, hochwertige journalistische Produkte zu liefern.

Südlich der Sahara gibt es leider die Praxis „brauner Umschläge“, wie Sulemana Braimah von der nichtstaatlichen Media Foundation for West Africa berichtet. Der Begriff steht dafür, dass Journalisten nicht

von den Medien bezahlt werden, die ihre Beiträge verbreiten. Ihr Geld bekommen die Autoren vielmehr von den Behörden oder Unternehmen, über deren Veranstaltungen sie berichten. Unabhängig kann ihre Arbeit also nicht sein.

Ein weiteres typisches Problem ist laut Braimah, dass Regierungen typischerweise in seiner Weltgegend bis zu 70 Prozent der Anzeigeneinnahmen von Medienhäusern finanzieren. Auf Kritik reagieren sie dann gern mit Werbungsreduktion. „Das ist ein echtes Problem“, sagt Braimah. Er wünscht sich, dass Medien sich mehr um ihr Publikum kümmern und dessen Interessen in der Berichterstattung bedienen, anstatt vor allem die Informationen zu verbreiten, die reiche und mächtige Personen wichtig finden.

Über die Rolle der sogenannten vierten Gewalt wurde schon immer heftig debattiert. Klagen über einseitige Medien sind nichts Neues. In fortgeschrittenen Nationen haben aber bislang professionelle Standards einen gewissen Schutz bewirkt. Diese Normen entstanden im heftigen Wettbewerb von kommerziellen Medien und öffentlich-rechtlichen Sendern wie etwa der britischen BBC. Vielen Bürgern ist klar, dass publizistische Einheiten, die diese Standards nicht erfüllen, weniger vertrauenswürdig sind – weshalb Boulevardzeitungen auch ein geringeres Ansehen genießen.

In den vergangenen Jahren hat aber die digitale Revolution viele Institutionen und Konventionen erschüttert. Das ist auch



Brasilens Präsident interessiert sich nicht für eine wissenschaftlich akkurate Bestandsaufnahme der Forstschäden.

in reichen Weltgegenden so. An vielen Orten gibt es heute nur noch eine einzige Lokalzeitung – wenn es denn überhaupt noch eine gibt. Nachrichten gibt es gratis im Internet, und Fake News verbreiten sich rasend schnell. Je weniger den Bürgern klar ist, wie Journalisten arbeiten und was Qualitätsjournalismus von bloßer Propaganda unterscheidet, desto leichter ist es, die Öffentlichkeit zu manipulieren. Je ärmer eine Gesellschaft ist, desto größer sind tendenziell die Probleme.

Carsten von Nahmen, der Leiter der Deutschen Welle Akademie, urteilt, die Digitalisierung habe die Medien für immer verändert. Die Schattenseiten seien Desinformation und der Kollaps etablierter Geschäftsmodelle. Positiv sei dagegen, dass heute mehr Menschen Zugang zu mehr Informationsquellen hätten als je zuvor und dass mehr Stimmen als je zuvor die Chance hätten, gehört zu werden.

Erfreulicherweise entstehen auch neue Geschäftsmodelle im Online-Jour-

nalismus (siehe Kasten unten). Einige der interessantesten Beispiele gibt es in Schwellen- und Entwicklungsländern. Selbst unter extrem widrigen Umständen gelingt es manchen Websites, sich mit zuverlässiger Berichterstattung eine Marke zu schaffen und ein treues Publikum um sich zu scharen.

LINK

Agencia Lupa:

<https://piaui.folha.uol.com.br/lupa/>

Was in Simbabwe funktioniert, geht überall

Innovative Online-Publizisten schaffen neue geschäftliche Grundlagen für unabhängigen Qualitätsjournalismus. Zwei interessante Beispiele sind Animal Político in Mexiko und 263Chat in Zimbabwe.

Tania Montalvo leitet die unabhängige Nachrichten-Website Animal Político in Mexiko-Stadt. Sie sagt, es sei wichtig, nicht nur von einer Einnahmequelle abhängig zu sein. Der Zugang zu ihrer Hauptwebsite ist gratis, aber Animal Político nimmt auch Geld von Usern ein. Wer will, kann ein zahlendes Mitglied werden und bekommt dann zu wichtigen Artikeln ein paar Stunden früher Zugang als nichtzahlende Nutzer. Montalvo sagt, das funktioniere besser als Crowd-Sourcing, weil es den Mitgliedern das Gefühl gebe, zum Projekt dazuzugehören. Es sei möglich, eine Gemeinschaft zu schaffen, welche Qualitätsjournalismus wolle und fördere. Dafür müsse aber die Nutzererfahrung stimmen, was unter anderem bedeute, dass Beiträge sich leicht lesen ließen.

Um ein breiteres Publikum anzuziehen und zusätzli-

chen Umsatz zu machen, hat das Unternehmen weitere Aktivitäten gestartet. So gibt es zum Beispiel Animal Gourmet, eine Website, die sich mit kulinarischen Dingen beschäftigt. Zudem produziert die Muttergesellschaft mittlerweile auch im Kundenauftrag Videos. Montalvo sagt, sie beschäftige zwei Mitarbeiter mit solchen „kommerziellen“ Dreharbeiten.

Montalvo stellte ihr Konzept im November in Bonn bei der Jahreskonferenz von FOME (Forum Medien und Entwicklung), einem informellen Netzwerk von Entwicklungsorganisationen, vor. Die Tagung wurde von der Deutschen Welle

Akademie und der Konrad-Adenauer-Stiftung organisiert. An demselben Panel wie Montalvo nahm auch Nigel Mugamu aus Simbabwe teil, der die Grundbotschaft bestätigte: Journalistische Unabhängigkeit erfordert ausreichende – und ausreichend vielfältige – Einnahmen.

Vor sieben Jahren startete Mugamu das Online-Medienhaus 263Chat. Er beschäftigt mittlerweile 17 Personen mit der täglichen Nachrichtenproduktion. Die Firma nutzt soziale Medien wie WhatsApp, Twitter und Facebook, um auf ihr Programm aufmerksam zu machen. 263Chat arbeitet profitorientiert, stellt Mugamu klar, und als ausgebildeter Steuerberater falle ihm der Umgang mit Geschäftszahlen auch nicht schwer. In einem armen Land könne er aber die

Besucher der Website nicht zur Kasse bitten, sodass er auf fünf anderen Wegen Einnahmen generiere. Wichtig seien zum Beispiel Werbung und grafische Dienstleistung für Klienten.

Mugamu sagt, seine Arbeit sei „charakterbildend“ – und zwar besonders wegen Simbawwes schmerzhaft hoher Inflation. Er müsse ständig neue Ideen entwickeln, um Umsatz zu machen. Erfreulich sei aber, dass 263Chat in einem sehr schwierigen Umfeld überlebe. Das zeige, dass unabhängiger Journalismus überall möglich sei.

Animal Político und 263Chat haben mehrere Dinge gemein. Am wichtigsten ist vermutlich, dass beide ihre Marke verwenden, um darum herum eine Gemeinschaft aufzubauen. Mugamu zufolge ist es wichtig, täglich auf das Publikum zuzugehen. „Zuhören“ sei der Schlüssel, denn nur Journalisten, die wüssten, was die Leute wollten, könnten entsprechende Inhalte liefern. dem

LINKS

Animal Político:

<https://www.animalpolitico.com/>
263Chat:

<https://www.263chat.com/>

FOME conference documentation:

<https://fome.info/symposium-2019-2>



263Chat nutzt unter anderem Twitter, um sein Publikum zu erreichen.

SÜDAFRIKA

Wohlstand dank Einwanderer

Südafrika ist das wichtigste Einwanderungsland auf dem afrikanischen Kontinent. Seit Jahrhunderten sind Gesellschaft, Bildung, Religion und Kultur und auch die Arbeitswelt des Landes durch Migration geprägt.

Von Dagmar Wolf

Afrikanische Migrantinnen und Migranten zieht es keineswegs nur nach Europa. Im Gegenteil: Seit Jahrhunderten gibt es Wanderungsbewegungen zwischen verschiedenen Regionen Afrikas. Aber auch Menschen aus anderen Kontinenten migrieren in den Süden Afrikas. Wie sich diese Wanderungsbewegungen auf die südafrikanische Gesellschaft und Wirtschaft auswirkten, analysiert die Ethnologin Rita Schäfer in ihrem kürzlich erschienenen Buch „Migration und Neuanfang in Südafrika“.

Demzufolge kamen die ersten Europäer, niederländische Siedler, 1652 ans Kap. Sie sollten im Auftrag der niederländischen Handelsgesellschaft Vereinigte Ostindische Kompanie eine Versorgungsstation aufbauen. Um ihre Matrosen, die für den lukrativen Gewürzhandel mit Indien im Einsatz waren, mit Lebensmitteln versorgen zu können, holten sie laut Schäfer Sklaven von den Küsten des Indischen Ozeans und aus ihrem damaligen Kolonialgebiet, dem heutigen Indonesien.

Kurz nach den Niederländern siedelten sich zahlreiche der in Frankreich religiös verfolgten Hugenotten in Südafrika an. Auch sie beschäftigten Schäfer zufolge Sklaven und Zwangsarbeiter in ihrem lukrativen Wein- und Obstanbau. Sexualisierte Gewalt und Rassismus seien weit verbreitet gewesen. Die Farmen wurden zum Mikrokosmos, in dem sich die rassistische Gesellschaftsordnung Südafrikas herausbildete und über Generationen fortsetzte.

Schäfer zeigt auf, wie im Lauf der Geschichte immer wieder ökonomische Planung mit Steuerung von Migrationsprozessen einherging. Arbeitskräfte wurden gezielt für Landwirtschaft, Kohle-, Gold- oder Diamantenbergbau rekrutiert. So schufteten Vertragsarbeiter aus Indien unter miserab-

len Bedingungen auf den Zuckerrohrplantagen des Landes. Chinesische Vertragsarbeiter wurden in den gefährlichen Goldminen am Witwatersrand ausgebeutet. Wanderarbeiter aus Mosambik und Lesotho bauten Gold und Kohle ab und schufen damit die Basis für die rasante Industrialisierung in Südafrika. Auf der Suche nach einem besseren Leben kamen laut Schäfer auch Händler aus Indien, Taiwan und China.

Immer wieder kam es zu Protesten gegen unmenschliche Bedingungen, Gewerkschaften riefen erfolgreich zu Streiks auf, wie die Autorin schreibt. Ende des 19. Jahrhunderts organisierte der indische Rechtsanwalt Mahatma Gandhi, der als Freiheitskämpfer in Indien bekannt ist und damals in Südafrika arbeitete, gewaltlose Proteste gegen diskriminierende Gesetze in Südafrika. Er entwickelte dort sein Konzept des zivilen Ungehorsams, das er später in Indien anwandte.

Während des Apartheidregimes (1948–1994) beanspruchten die weißen Südafrikaner die Vorherrschaft über alle anderen Rassen. In der Zeit war die staatliche Kontrolle über Migranten laut Schäfer ein zentrales Interesse. Unterkünfte und Wohnbezirke wurden strukturell nach Hautfarben und Herkunft der Arbeiter geplant. Strikte

Vorschriften und rassistische Gesetze regulierten das gesamte Leben der nichtweißen Bevölkerung – nicht nur das der Einwanderer, sondern auch das der schwarzen Bevölkerung. Während der Apartheid wurden mehr als 3,5 Millionen Menschen mit brachialer Gewalt zwangsumgesiedelt und rigoros enteignet. Dabei hätten gerade die Migranten und Wanderarbeiter die wirtschaftliche Entwicklung und die Blüte des Landes überhaupt erst möglich gemacht, betont Schäfer.

1994 kam die politische Wende mit dem Ende der Apartheid. In die unter Präsident Nelson Mandela verabschiedete neue Verfassung Südafrikas setzten viele Südafrikaner und Einwanderer große Hoffnung, so die Autorin. Bürgerkriegsflüchtlinge aus Mosambik, Simbabwe auf der Flucht vor politischer Verfolgung und wirtschaftlichem Niedergang und viele Menschen anderer Länder versuchten sich in Südafrika eine neue Existenz aufzubauen. Südafrika wird wegen seiner vielen unterschiedlichen Volksgruppen als Regenbogenation bezeichnet. Leider verläuft das Zusammenleben nicht so harmonisch wie erhofft. Menschen anderer Herkunft werden in Südafrika – wie vielerorts auf der Welt – immer wieder als Sündenböcke für verfehlte Politik missbraucht und sind vielfach xenophober Gewalt ausgesetzt.

BUCH

Schäfer, R., 2019: Migration und Neuanfang in Südafrika. Geschichte und Gegenwart von Einwanderung, Asyl und Wanderarbeit. Frankfurt a. M., Brandes & Apsel.



Protestmarsch gegen Fremdenfeindlichkeit im März 2017 im südafrikanischen Johannesburg.

BODENDEGRADATION

Herausforderungen im Hochland

Bodendegradation bedroht zunehmend die Ernährungssicherheit ländlicher Bergregionen. Frauen sind besonders gefährdet. Nachhaltige Konzepte für ein Gleichgewicht aus Umweltschutz und Wirtschaftsentwicklung sind dringend erforderlich.

Von Floreana Miesen

Bergregionen sind wichtig, denn sie bieten Lebensgrundlagen nicht nur im Hochland selbst, sondern auch in der Tieflandwirtschaft. Tatsächlich ist rund die Hälfte der Weltbevölkerung von den Nahrungs- und Wasserressourcen der Gebirge abhängig. Gerade deshalb ist alarmierend, dass ländliche Bergregionen zunehmend mit Umweltproblemen und Bodendegradation zu kämpfen haben. Dies zeigt eine neue gemeinsame Studie der UN-Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation (Food and Agriculture Organization – FAO) und des Übereinkommens zur Bekämpfung der Wüstenbildung (United Nations Convention to Combat Desertification – UNCCD).

In Bergregionen ist demzufolge die Ernährungssicherheit besonders in Gefahr. Viele Bergbewohner leben in abgelegenen Gebieten, in denen es kaum Grundversorgung und Infrastruktur gibt. Nicht selten sind der nächste Lebensmittelmarkt oder Bildung- und Gesundheitseinrichtungen drei bis vier Autostunden entfernt.

Die Landwirte praktizieren in empfindlichen Ökosystemen. Diese haben eine schlechte Bodenqualität und sind Wetterextremen ausgesetzt. Besonders im Winter oder in der Regenzeit bedrohen große Schneemassen und weitflächige Überschwemmungen die Landwirtschaft. Landnutzungsänderungen und Konflikte verschlimmern vielerorts die Lage.

Als Grund für die zunehmende Bodendegradation nennt der Bericht vor allem den Widerspruch zwischen Profitinteressen und Umweltschutz. Die Landwirtschaft habe bisher allein die Erträge im Blick gehabt und nicht nachhaltig gearbeitet. So hat sich die Bodenqualität in den Bergregionen dramatisch verschlechtert.

Umweltschutz, Bekämpfung der Bodendegradation sowie die Anpassung an den Klimawandel seien zwingend erforderlich, mahnt die Studie. Die organischen Kohlenstoffbestände im Boden müssten regeneriert und Gebirgsökosysteme geschützt werden. So könnte die biologische Vielfalt erhalten, die Degradation gestoppt und die Lebensqualität der Bevölkerung gewährleistet werden. Dazu seien staatliche Maßnahmen erforderlich. Dazu gehöre es auch, landwirtschaftliche Wertschöpfungsketten und Wirtschaftsentwicklungen zu stärken.

Die Studie fordert weiter, die Rechte von Frauen auf dem Land und die natürlichen Ressourcen zu sichern. Andernfalls könne keine ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit erreicht werden. Frauen seien deshalb besonders wichtig, weil sie bei der täglichen Haushaltsführung vielerorts noch immer stark von der natürlichen Umwelt abhängig seien. Die Bodendegradation drohe den Zugang von Frauen zu fruchtbarem Land einzuschränken. Weniger fruchtbares Land erfordere eine arbeitsintensivere Produktion von Grundnahrungsmitteln. Dies könne sich nachteilig auf die Bildungs- und Wirtschaftschancen von Mädchen und Frauen auswirken, weil die Frauen mehr arbeiten müssten, statt zur Schule gehen zu können, warnt der Bericht.

Die Autoren plädieren außerdem dafür, regelmäßig und systematisch Daten zur Lage der Ernährungssicherheit und Boden-



Die Ernährungssicherheit ist in Ostafrikas Bergregionen besonders gefährdet. Vor allem Frauen wie hier in der Machakos-Region in Kenia sind betroffen.

In Ostafrika sei die Zunahme der Ernährungsunsicherheit in ländlichen Berggebieten besonders alarmierend, so die Studie. Die schnell voranschreitende Bodendegradation und das enorme Bevölkerungswachstum gefährden die landwirtschaftliche Produktion. Die Bevölkerung in Ostafrika hat über einen Zeitraum von fünf Jahren um fast 1,5 Prozent zugenommen – ein dramatischer Anstieg im Vergleich zum Weltdurchschnitt.

degradation in Bergregionen zu erheben und zu veröffentlichen. Dies könne helfen, Strategien zur Armutsbekämpfung sowie Umweltschutzprogramme zu entwickeln.

LINK

FAO und UNCCD, 2019: Vulnerability to food insecurity in mountain regions: land degradation and other stressors.

http://catalogue.unccd.int/1249_Mountains_GM_CA6015EN.pdf

Fehlende Rechtssicherheit

Im kriegsgebeutelten Südsudan verschärfen Rechtsstreitigkeiten über Grundbesitz die bestehenden Spannungen. Ein verlässliches Landrecht fehlt.

Das Friedensabkommen von 2005, das zur Unabhängigkeit des Südsudans vom Sudan im Jahr 2011 führte, konnte die Dichotomie zwischen den Landrechten der beiden Staaten nicht lösen. Dieser Unterschied hat zu massiver Landnahme im Südsudan und zu unzähligen Eigentumsstreitigkeiten geführt.

„Im Sudan gab es eine Reform der Eigentumsrechte, aber im Südsudan gilt nach wie vor das traditionelle Recht“, sagt Moses Maal, der für Landvermessung im südsudanesischen Ministerium für Grund und Wohnen zuständig ist. Traditionelles Recht bedeutet, dass derjenige, der das Land nutzt oder besetzt, Eigentümer ist. Danach bestimmen gemeinschaftliche Regeln und lokale Chefs die Eigentumsrechte. Das führt zu einem Konflikt paralleler Systeme.

Solche Konflikte gebe es im ganzen Land, sagt Maal, dessen Büro einen Rückstand von 13 000 Fällen von Landstreitigkeiten aufzuarbeiten hat. Seiner Meinung nach sollte die Regierung lokale Gerichte einführen, die sich um diese Streitigkeiten kümmern. „In der Hauptstadt Juba haben wir ein Problem zwischen Einheimischen und Auswärtigen“, sagt Maal. Auf dem Land „nehmen einige mächtige Menschen den Grund in Besitz. Da fehlt es an der richtigen Politik.“

Viele Bauern mussten ihr Land verlassen und flohen vor der Gewalt im Südsudan. Ihre lange Abwesenheit ver-

schärfte die Situation noch. Der Bürgerkrieg im Südsudan brach im Dezember 2013 aus und kostete mehr als 10 000 Menschen das Leben. Nach UN-Angaben flohen über 4 Millionen Menschen, davon brachten sich mehr als 2 Millionen in den Nachbarländern in Sicherheit.

Nach dem Friedensabkommen vom September 2018 kehrten viele dieser Flüchtlinge nach Hause zurück und mussten festzustellen, dass andere ihr Land während ihrer Abwesenheit in Besitz genommen hatten. Laut dem Menschenrechtsaktivisten Reech Malual aus Juba „hat die Regierung keine Besitzrechte an dem Land, sondern verwaltet es lediglich im Namen der Eigentümer. Das fördert den Landraub, weil Menschen, die sich Land nicht kaufen können, andere Mittel einsetzen.“

Wenn Landnahmen stattfinden, kann das zerstörerisch sein. Ein Beispiel ist die Zerstörung von Nutzpflanzen, wenn Hirten ihr Vieh zum Weiden auf Flächen bringen, auf denen zuvor Getreide oder Feldfrüchte angebaut wurden.

Seit 2014 beklagen sich die Bauern der Region Äquatoria über den Zuzug von Hirten mit ihren Tieren auf ihrem Land. Sie betrachten die Neankömmlinge als existenzielle Bedrohung.

Laut Sule Amari, einem Dorfchef im Bezirk Pageri, etwa 70 Meilen von Juba entfernt, besetzen bewaffnete Hirten Ackerland, gefährden Ernten und bedrohen die Nahrungsmittelversorgung. „Land ist für viele Jugendliche eine Frage von Leben und Tod“, erklärt Amari. „Die lokalen Oberhäupter haben unsere Jugendlichen gebeten, von Gewalt abzusehen. Aber die Hirten müssen gehen. Das ist der einzige Weg für uns, um zu koexistieren.“

2017 befahl Südsudans Präsident Salva Kiir Mayardit Hirten aus anderen Bundesstaaten, die ihre Tiere in Äquatoria weiden lassen, nach Hause zurückzukehren. Aber Gespräche zum Thema haben wenig Anzeichen auf eine Lösung gezeigt, sondern eher einen Nährboden für weitere Streitigkeiten geschaffen.



PARACH MACH
ist Journalist und lebt in
Juba im Südsudan.

parachmach@gmail.com

IMPRESSUM

E+Z ENTWICKLUNG UND ZUSAMMENARBEIT
61. Jg. 2020

Die Zeitschrift erscheint auf Englisch
als D+C Development and Cooperation.

Internet: www.DandC.eu
D 12 104 ISSN 0721-2178

Dieses e-Paper wurde am 20. Dezember 2019 fertiggestellt.

E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit wird vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung finanziert und von ENGAGEMENT GLOBAL herausgegeben. Zeitschrift und Website sind nicht als Regierungssprachrohr konzipiert, sondern sollen ein kontroverses Diskussionsforum für Politik, Praxis, Wissenschaft und Zivilgesellschaft auf internationaler Ebene schaffen. D+C Development and Cooperation ist der inhaltsgleiche englischsprachige Zwilling.

ENGAGEMENT GLOBAL gGmbH

Service für Entwicklungsinitiativen

Tulpenfeld 7

D-53113 Bonn

Tel. (02 28) 2 07 17-0, Fax (02 28) 2 07 17-150

www.engagement-global.de

BEIRAT:

Thomas Loster, Prof. Dr. Dirk Messner, Prof. Dr. Katharina Michaelowa, Dr. Susanne Neubert, Hugh Williamson

VERLAG:

FAZIT Communication GmbH

Geschäftsführer: Peter Hintereder und Hannes Ludwig

ANSCHRIFT VON VERLAG UND REDAKTION:

Frankenallee 71–81

D-60327 Frankfurt am Main

Zugleich auch ladungsfähige Anschrift für alle im Impressum genannten Verantwortlichen und Vertretungsberechtigten.

REDAKTION:

Dr. Hans Dembowski (Chefredakteur, V.i.S.d.P.), Sabine Balk,

Katja Dombrowski, Monika Hellstern, Dagmar Wolf (Assistentin)

Tel. (0 69) 75 91-31 10

euz.editor@dandc.eu

Mitteilung gemäß § 5 Absatz 2 Hessisches Gesetz über Freiheit und Recht der Presse: Gesellschafter des Unternehmens sind die Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH (40%) und die Frankfurter Societät GmbH (60%).

Artdirector: Sebastian Schöpssdau

Layout: Jan Walter Hofmann

Übersetzung: Eleonore von Bothmer

ANZEIGEN, ABONNEMENTS UND VERTRIEB:

FAZIT Communication GmbH

c/o InTime Media Services GmbH

Postfach 1363

D-82034 Deisenhofen

Tel. (0 89) 8 58 53-8 32

Fax (0 89) 8 58 53-6 28 32

fazit-com@intime-media-services.de

DRUCK:

Westdeutsche Verlags- und Druckerei GmbH

Kurhessenstraße 4–6

D-64546 Mörfelden-Walldorf

Die vollständige oder auszugsweise Weiterverwendung der in E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit und D+C Development and Cooperation veröffentlichten Textbeiträge in anderen Medien ist mit Angabe der Quelle gestattet, sofern der E+Z/D+Z-Redaktion zwei Belegexemplare beziehungsweise die Links zu den jeweiligen Webseiten zugestellt werden. Diese pauschale Genehmigung gilt nicht für die von uns verwendeten Bilder, Landkarten und sonstige Beiträge, bei denen das Copyright bei der Veröffentlichung separat und ausdrücklich vermerkt wird.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht in jedem Falle die Meinung von Herausgeber und Redaktion dar.

BEZUGSPREISE FÜR DRUCKAUSGABE:

Einzelpreis: 2,20 €, Jahresabonnement Inland: 14,00 €,

Jahresabonnement Ausland: 18,00 € (inkl. Versandkosten).





Scholarships for Conference Visit,
Writing Workshop and One-to-One
Journal Mentoring available!



JUMP – to The Hague

In connection with the EADI/ISS General Conference 2020 „Solidarity, Peace and Social Justice“, to be held from 29 June to 2 July 2020 at the International Institute of Social Studies (ISS) in The Hague, PhD and early career researchers from the Global South are invited to apply for the JUMP Journal Mentoring Programme. EADI is the European Association of Development Research and Training Institutes.

JUMP offers the opportunity to work closely with an experienced scholar from the same field of interest, in order to prepare a paper for submission to the European Journal of Development Research (EJDR) or any other scientific journal. A one-day

writing workshop at the conference will kick off the programme. Conference fees, travel and accommodation expenses of the mentees are covered by the programme. The call is open until **20 January 2020**.

Ideally, JUMP applicants have submitted an abstract to either one of the conference panels (abstract submission deadline is 6 January 2020), or the 17th ISS Development Dialogue being held alongside the conference. The Development Dialogue is an annual ISS conference, organised by and for PhD researchers and young scholars in development studies. The related call for abstracts is still open until 15 January. Applications independent from these two events are welcome too.

www.eadi.org/gc/2020
www.eadi.org/jump

KLIMAPOLITIK

Richtungsweisend

Der Klimagipfel in Madrid hat keine Ergebnisse gebracht. Regierungen, die wissenschaftliche Erkenntnisse leugnen, bremsen die Menschheit. Der Kampf um Klimaschutz geht weiter, aber die Entwicklungsländer können sich nicht mehr auf das multilaterale System verlassen. Unter den Industrienationen zeigen nur noch europäische Länder nennenswerten Ehrgeiz.

Von Saleemul Huq

Die Delegationen aus den Waldbrandnationen USA, Australien und Brasilien verhielten sich bei der UN-Konferenz in Dezember besonders destruktiv. Andere, etwa die Kanadier und Japaner, konnten sich hinter ihnen verstecken. Die Menschheit rast auf eine Katastrophe zu, aber multilaterales Handeln bietet keinen Schutz. Die Klimarahmenkonvention (UN Framework Convention on Climate Change – UNFCCC) liegt in Scherben. Dennoch war es besser, aus

Madrid ohne Ergebnisse abzureisen, als faule Kompromisse zu akzeptieren.

Die Fakten sind klar. Die Klimakrise eskaliert schneller als vorhergesagt. Wenn in den nächsten zehn Jahren keine dramatische Trendumkehr gelingt, wird sie unkontrollierbar, warnt der Weltklimarat IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change (siehe Mojib Latif in der Rubrik Debatte des E+Z/D+C e-Papers 2018/11)). Die Datenlage ist erdrückend. Das unter anderem so für den Zustand der Ozeane (siehe Floreana Miesen in der Rubrik Monitor von E+Z/D+C e-Paper 2019/11), den Verlust der Artenvielfalt (siehe Theresa Krinninger der Rubrik Monitor von E+Z/D+C e-Paper 2019/07) oder die Folgen von Landwirtschaft und Landnutzung (siehe Katja Dombrowski in der Rubrik Monitor von E+Z/D+C e-Paper 2019/09). Dass skrupellose Regierungen trotzdem noch fossilen Interessen Vorrang geben, dürfte schon bald als Verbrechen gegen die Menschlichkeit gewertet werden.

Vielen Menschen ist die Lage klar. 2019 gab es weltweit Schulstreiks für den Klimaschutz. Eine neue Bewegung namens Extinction Rebellion ruft zu zivilem Ungehorsam auf. Die Medien berichten vor allem über reiche Länder, aber in armen Weltregionen machen sich die Menschen besonders Sorgen. „In meinem Land hängen die Menschen von den Ernten ihrer Bauernhöfe ab“, sagt die junge Klima-Aktivistin Vanessa Nakate aus Uganda. „All diese Dürren und Fluten machen sie hoffnungslos.“

Manche Politiker reagieren auf öffentlichen Druck. Ein seltener Lichtblick in der Madrider Düsternis war das Green-Deal-Versprechen der EU (siehe Kasten nächste Seite). Das Paket ist ehrgeizig und stimmig. Offensichtlich sind europäische Politiker beeindruckt von den vielen Teenagern, die die schwedische Schülerin Greta Thunberg mobilisiert hat. Jedenfalls statuiert die EU mit dieser Politik ein Exempel, dem andere reiche Nationen folgen müssen.

Besser wäre sicherlich gewesen, die EU hätte einige Monate zuvor ihre neue Politik angekündigt, weil sie dem Gipfel damit Schwung verliehen hätte. Stattdessen bestätigte der Europäische Rat das Paket erst kurz vor Konferenzende. Da die neue Europäische Kommission aber erst seit Anfang Dezember im Amt ist, ist ihr das Timing nicht vorzuwerfen. Nun muss die Umsetzung aber schnell erfolgen.

Wenn sie die Versprechen hält, tut die EU der Menschheit einen großen Dienst. Die Entwicklungsländer brauchen Ehrgeiz in der reichen Welt. Leider war aber EU-Rhetorik in der Vergangenheit oft besser als EU-Handeln. Das gilt besonders für Deutschland, wo die Bundesregierung ihrer eigenen Planung bei der Emissionsreduzierung hinterherhinkt, aber nur halbherzige Schritte unternimmt, um wieder aufzuholen.

Die Herausforderungen sind riesig – unter anderem, weil der UNFCCC-Prozess in der Sackgasse steckt. Die EU muss nun vorangehen, ohne zu wissen, ob andere folgen. Beim Klimagipfel im nächsten Jahr, der kurz nach den Wahlen in den USA stattfindet, ist die Lage vielleicht wieder etwas besser – falls Donald Trump nicht im Amt bestätigt wird. Es ist nicht sicher, dass es so kommt – aber er wäre zum Gipfelzeitpunkt nur noch ein Präsident ohne Einfluss. Nach ihm käme wohl ein Demokrat an die Macht und die Entscheidung, aus dem Pa-



Greta Thunberg und Vanessa Nakata beim Klimagipfel in Madrid.

riser Klimaabkommen auszutreten, würde revidiert. Vermutlich würden auch Green-New-Deal-Konzepte umgesetzt, die in eine ähnliche Richtung wie die neue EU-Politik weisen.

Bemerkenswert ist, dass die konservative britische Regierung in Madrid trotz Brexit auf Seiten der EU und nicht der USA stand. Sie wird Gastgeberin des Klimagipfels 2020 in Glasgow sein. Ihre Haltung ist zwiespältig: Einerseits verspricht sie an der bisherigen, fortschrittlichen Klimapolitik festzuhalten, andererseits befürwortet sie die Art von Deregulierung, die normalerweise zu weniger Umweltschutz führt.

Die Parlamentswahlen im Dezember haben Premierminister Boris Johnson so gestärkt, dass er nun machen kann, was er will. Die Spitzenpolitiker der EU haben viele Gründe, ihm zu misstrauen, weshalb die Verhandlungen über die künftigen Beziehungen mit dem Königreich schwierig werden dürften. Es wäre aber vermutlich klug, schnell ein großzügiges Klimapaket anzubieten, denn Kooperation für Nachhal-

tigkeit ist sicherlich einem destruktiven Deregulierungswettbewerb vorzuziehen.

Marktkräfte werden solch eine Kooperation vielleicht sogar unterstützen. Zwar hat Marktradikalismus in der Vergangenheit fortschrittliche Politik oft verhindert, aber das Klimabewusstsein privater Investoren wächst derzeit. Sie schrecken seit einiger Zeit vor Kohleinvestitionen zurück und beginnen sich nun auch aus der Öl- und Gaswirtschaft zurückzuziehen. Sie wissen, dass Unternehmen irgendwann für die Schäden, die sie verursachen, zahlen müssen. Jüngst hat die Investmentbank Goldman Sachs angekündigt, sie werde in der Arktis keine Bohrungen finanzieren.

Die Zentralbanken unterstützen diese Entwicklung in gewissem Maß. Sie versuchen die makroökonomischen Konsequenzen der Klimakrise zu erfassen. In einer deprimierenden Zeit ist es vielleicht ein gutes Omen, dass die britische Zentralbank diese Debatte zuerst vorangetrieben hat und sich nun die neue Präsidentin der Europäischen Zentralbank Christine Lagarde als Vorreiterin profiliert. Lob verdient zudem die Euro-

päische Investitionsbank, die sich bis Ende 2021 komplett aus der Finanzierung fossiler Investitionen zurückziehen will. Auf solche Signale achten Privatanleger.

Wir können nicht darauf vertrauen, dass die Klimarahmenkonvention die Probleme löst. Die Katastrophe zu verhindern erscheint ähnlich hoffnungslos, wie gegen einen starken Strom anzuschwimmen. Wir müssen aber weiterkämpfen, und selbst wenn Massenprotest nicht jede skrupellose Regierung überzeugt, ist er nicht nutzlos. Privatanleger auf die Klimawissenschaft aufmerksam zu machen ist auch sinnvoll.



SALEEMUL HUQ
ist Direktor des International Centre for Climate Change and Development (ICCCAD) an der Independent

University, Bangladesch (IUB) in Dhaka. Er ist außerdem langjähriger Mitarbeiter des International Institute for Environment and Development in London.

saleemul.huq@icccad.net
<http://www.icccad.net>

Bedeutsamer als Mondlandung

Die neue EU-Kommission unter Ursula von der Leyen hat mit dem „European Green Deal“ eine ambitionierte Klimapolitik auf den Weg gebracht. Demnach will die EU bis 2050 klimaneutral werden. Das erfordert einen kompletten Umbau von Energieversorgung, Industrie, Verkehr und Landwirtschaft sowie die Abkehr von Kohle, Öl und Gas.

Von der Leyen verglichen den Ehrgeiz dieses Vorhabens mit der Mondlandung. Die Mitgliedsländer, vertreten im EU-Rat, stimmen dem Maßnahmenpaket zu. Nur Polen wurde eine längere Zustimmungsfrist bis kommenden Sommer gewährt.

Auch in der Handelspolitik soll Klimaschutz stärker berücksichtigt werden, etwa

wenn neue Freihandelsabkommen vereinbart werden. Beim Import von Waren aus Staaten, die ein niedriges Niveau beim Klimaschutz aufweisen, erwägt die EU die Einführung einer CO₂-Steuer. Zudem verspricht die Kommission afrikanischen und Balkan-Staaten Unterstützung für die nachhaltige Umgestaltung ihrer Wirtschaft.

Für 2030 hat sich die EU ein Zwischenziel gesetzt: Im Vergleich zu 1990 soll der CO₂-Ausstoß um mindestens 50 Prozent sinken. Um das erreichen zu können, sollen die Mitgliedstaaten bis 2023 ihre Klimapläne aktualisieren.

Ein Kernpunkt ist die Energieversorgung. Strom soll künftig hauptsächlich aus erneuerbaren Energien gewon-

nen werden. Vor allem das produzierende Gewerbe soll langfristig nur noch derartigen Strom verwenden. Ein weiterer Punkt ist Energieeffizienz – zum Beispiel durch Gebäudesanierung.

Auch in der Land- und Forstwirtschaft sind die Ziele ehrgeizig. So soll etwa der Einsatz von chemischen Pflanzenschutzmitteln bis 2030 um 50 Prozent reduziert werden. Waldgebiete sollen erhalten und wieder aufgeforstet werden. Auch Städte sollen grüner werden, indem tausende Bäume gepflanzt werden.

Beim Verkehr will die EU die E-Mobilität weiter vorantreiben und dafür bis 2025 mindestens eine Million Ladestationen errichten. Der Flugverkehr soll eingedämmt werden. Dafür gibt es Pläne für die höhere Bepreisung von fossilen Energieträgern wie Diesel

oder Benzin und neue, schärfere CO₂-Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge.

Um den „Green Deal“ umzusetzen, braucht es eine adäquate Finanzierung. Laut EU-Kommission müssten dafür pro Jahr mindestens 260 Milliarden Euro an zusätzlichen Investitionen aufgebracht werden – sowohl aus dem privaten als auch aus dem öffentlichen Sektor. Regionen, die es besonders schwer haben, etwa weil sie überwiegend von fossilen Brennstoffen abhängig sind, sollen finanziell unterstützt werden. Dafür ist ein Just Transition Mechanism mit über 100 Milliarden Euro geplant.

E+Z/D+C

LINK

European Green Deal:
https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de

REGIERUNGSFÜHRUNG

Eingeschränkte Freiheiten

In Benin fragen sich die Menschen, welche Handlungen von EU-Botschafter Oliver Nette die Regierung wohl dazu bewogen haben, ihn Ende November des Landes zu verweisen. Die Verantwortlichen sprechen von „ernsthafter Einmischung in innere Angelegenheiten“. Der Hintergrund ist die schwere politische Krise, in der das Land seit der makelbehafteten Parlamentswahl im April steckt. Jeder einzelne Abgeordnete gehört nun zum Lager von Präsident Patrice Talon.

Von Karim Okanla

Benin geht harsch mit ausländischen Diplomaten um, wenn sie es wagen, rote Linien zu überschreiten. Bei einer Pressekonferenz erklärte Regierungssprecher Alain Orunla kürzlich, ausländische Gesandte wie Nette müssten sich höflich verhalten, wie

die Regierung für subversiv halte. Orunla betonte, seine Regierung wolle gute Beziehungen zu – und gute Zusammenarbeit mit – der EU und hoffe deshalb, diese werde bald einen neuen Botschafter schicken.

In Benin war die Empörung groß. Die Menschen fragen sich, womit genau Nette wohl den Ärger der Regierung geweckt hat. Der Öffentlichkeit ist klar, dass die EU zu den wichtigsten ausländischen Gebern gehört, was in einem Land, das zum großen Teil von Entwicklungshilfe (official development assistance – ODA) abhängt, große Bedeutung hat. Klar ist auch, dass Fragen korrekter Amtsführung in diesem Zusammenhang relevant sind.

Außenminister Aurélien Agbénonci reagierte auf den Unmut, indem er diplomatischere Worte wählte. Er sagte, Nette sei die „Akkreditierung entzogen“ worden, und

Tribüne des E+Z/D+C e-Papers 2019/07). Amnesty International weist darauf hin, dass die Meinungs- und die Versammlungsfreiheit beschränkt werden. Auf Rechtsstaatlichkeit ist, so der allgemeine Eindruck, immer weniger Verlass.

Es ist klar, dass Nette sich während seiner kurzen Amtszeit regelmäßig mit Vertretern von zivilgesellschaftlichen Organisationen, Oppositionsparteien, Journalisten, Meinungsmachern und religiösen Führungspersonlichkeiten getroffen hat. Internationalen Normen entsprechend, fand er, diese Akteure müssten in einer jungen Demokratie wie Benin eine wichtige Rolle spielen. Aus zuverlässigen Quellen ist bekannt, dass Nette hinter geschlossenen Türen die Wahlprobleme deutlich angesprochen hat. Seine Einschätzung entsprach vermutlich der Sicht der Opposition, die Neuwahlen verlangt, weil die derzeitige Nationalversammlung keine Legitimität habe.

Vermutlich behagte es der Regierung nicht, dass Nette die allmähliche Erosion der Demokratie Benins genau beobachtete. Heute gehören alle 83 Parlamentsabgeordnete zu den Gefolgsleuten von Präsident Talon. Vor wenigen Wochen zogen sie innerhalb von 24 Stunden ohne Konsultation der Bürger eine Verfassungsänderung durch, wobei sie die Amtszeit von Abgeordneten begrenzten und die Position eines Vizepräsidenten schufen. Die Reform ging aber überhaupt nicht auf die Anliegen der Opposition ein, von der einige Gruppen nun internationalen Druck mobilisieren wollen. Sie denken, die politische Situation werde sich bessern, wenn ausländische Regierungen Sanktionen erlassen.

Dieser Strategie finden aber nicht alle gut. Benin ist ein Land mit niedrigem Einkommen und muss dringend Armut reduzieren. Sanktionen werden aber vermutlich zu neuem Leid führen. Die aktuellen Machthaber sehen die Dinge noch einmal anders. Sie sprechen von „Verrat am Vaterland“ und „dem verzweifelten Versuch, die Regierung zu stürzen“. Aus Sicht der Opposition ist das selbstverständlich nur hohle populistische Stimmungsmache.



Angeschlagene Legitimität: Präsident Patrice Talon 2019 bei einer Rede in Cotonou.

das afrikanische Diplomaten in westlichen Ländern täten: „Das erwarten wir ebenso vom Botschafter der Europäischen Union.“

Laut Orunla sagte Nette, als er vor zwei Jahren in Benin ankam, politische Aktivitäten hätten für ihn Priorität. Der Regierungssprecher klagte, der EU-Gesandte habe sogar bei Dingen mitgemacht, welche

sprach nicht von Ausweisung. Viele Beniner Bürger finden dieses semantische Manöver allerdings unbedeutend.

Wirklich wichtig ist der politische Kontext. Das Land steckt in einer schweren Krise, seit die Oppositionsparteien von der Parlamentswahl im April ausgeschlossen wurden (siehe hierzu meinen Beitrag in der



KARIM OKANLA
ist Mediendozent und freier Autor.

karimokanla@yahoo.com

POLITISCHE UNRUHEN

In Frieden und Würde leben

Jüngste Proteste sind in Chile und Bolivien aus unterschiedlichen Anlässen entstanden. Angetrieben werden sie in beiden Ländern aber von gesellschaftlicher Ausgrenzung, exzessiver Ungleichheit und der Missachtung grundlegender Menschenrechte.

Von Katie Cashman

In Chile ging es am 14. Oktober los, als Studierende sich gegen gestiegene U-Bahn-Fahrpreise wehrten. Im ganzen Land gingen Menschen auf die Straßen, beklagten sich über hohe Lebenshaltungskosten und wachsende Ungleichheit. Nach Jahrzehnten marktorthodoxer Politik sind Nahverkehr, Gesundheitswesen und Bildung für viele Menschen mit niedrigen Löhnen oder kleinen Renten unerschwinglich.

Metrostationen und Schulen wurden besetzt und Straßen blockiert. Es gab Demonstrationen, Boykotte und Streiks. Vandalismus beschädigte Behörden, Kirchen und Geschäfte. Das Land stand plötzlich still. Am 19. Oktober verkündete Präsident Sebastián Piñera, der selbst der reichen Elite angehört, den Notstand und rief das Militär zu Hilfe. Seine Aussage, Chile befinde sich im Krieg, stieß auf breite Opposition. Demonstranten skandierten Slogans wie: „Wir sind nicht im Krieg, wir halten zusammen.“

In Bolivien brachen die Proteste aus, als Präsident Evo Morales nach der dritten Amtszeit am 20. Oktober des Wahlbetrugs bezichtigt wurde. Die Sachlage ist verwirrend. Morales war der erste indigene Präsident seines Landes und regierte fast 14 Jahre lang, in denen seine inklusive Politik politische Stabilität schuf. Dennoch ist Kritik an ihm berechtigt, denn er kandidierte abermals, obwohl die von ihm selbst eingeführte Verfassung eine weitere Amtszeit ausschloss und eine Volksabstimmung diese Regelung ausdrücklich nicht zu seinen Gunsten modifiziert hatte. Am Ende entschied das oberste Gericht, er habe ein Menschenrecht auf die Kandidatur. Offensichtlich umging er Amtszeitbegrenzungen, wie sie viele Länder praktizieren und Politiker mit autoritären Neigungen gern aushebeln.

Andererseits war Morales aber der klare Favorit im ersten Wahlgang. Auffällig wurden die Manipulationen, als die Berichterstattung über die Auszählung plötzlich unterbrochen wurde, und er danach so weit vorne lag, dass ein zweiter Wahlgang nicht mehr nötig schien. Er hätte den zweiten Wahlgang indessen gut gewinnen können, denn er bleibt recht beliebt.

Unter dem Druck von Demonstrationen und nach einer Ermahnung durch das Militär trat Morales am 10. November zurück. Viele Beobachter erinnerte das an einen typischen Militärputsch. Morales floh nach Mexiko, und kein Spitzenpolitiker seiner Partei konnte der Verfassung gemäß die Nachfolge antreten. Stattdessen erklärte sich Jeanine Añez, eine Senatorin, die der rechtsgerichteten Opposition angehört, von den Sicherheitskräften unterstützt, aber ohne die eigentlich nötige Bestätigung der Gesetzgeber, zur Übergangspräsidentin. Protestiert wird seither gegen sie. Sie hat Repression angeordnet und per Dekret sogar die strafrechtliche Verantwortung von Soldaten und Polizisten ausgeschlossen. Auch dieser Erlass erinnerte an Diktatur, wurde aber später zurückgenommen.

In Chile und Bolivien wurden Tränengas und Wasserwerfer eingesetzt. Obendrein wurde scharf geschossen. Als dieser Kom-

mentar Anfang Dezember entstand, waren mindestens 23 Bolivianer und 19 Chilenen gestorben. Mehr als 600 Bolivianer und 2000 Chilenen waren festgenommen worden. In Chile hatten mehr als 200 Menschen wegen Gummigeschossen ihr Augenlicht verloren. Augenverbände sind nun Symbole des Menschenrechtsaktivismus.

Michelle Bachelet, die UN-Kommissarin für Menschenrechte und frühere chilenische Präsidentin, hat Piñera und Añez aufgerufen, sensibel auf die Unruhen zu reagieren und internationale Normen einzuhalten. Auch Human Rights Watch und Amnesty International haben Besorgnis artikuliert. In beiden Ländern kreisen die Proteste nun um Inklusion, Demokratie und Menschenrechte. Gefordert werden freie und faire Wahlen sowie ein Leben in Frieden und Würde. Abgelehnt werden geschlechtsspezifische Gewalt, die Ausgrenzung der Indigenen und gravierende soziale Ungleichheit.

Piñera hat mittlerweile eine neue Verfassung versprochen. Wenn es gut läuft – was keineswegs sicher ist –, wird Chile nächstes Jahr über fundamentalen Wandel abstimmen. In Bolivien hat Añez Wahlen versprochen. Es ist aber weder klar, wer die Linkspartei von Morales anführen wird, noch, dass die Wahlen wirklich frei und fair sein werden.



KATIE CASHMAN arbeitet für UN Habitat und lebt in Santiago de Chile. In diesem Beitrag äußert sie ihre persönliche Meinung.

kcashman23@gmail.com



Augenverbände sind in Chile ein Symbol des Menschenrechtsaktivismus.

Besuchen Sie
unsere Website
unter www.DandC.eu



www.eundz.eu

E+Z ENTWICKLUNG
UND ZUSAMMENARBEIT

Startseite Newsletter E+Z abonnieren Über uns Impressum English

DOSSIERS THEMENFELDER WELTREGIONEN RUBRIKEN AUTOREN ARCHIV BLOG

Suche

NOTIZEN
Meerschweinchen für Afrika



Aktuelles e-Paper



SCHOLARSHIP

18.12.2019 – von BAD
JUMP – to The Hague
Young researchers from Global South can apply for mentoring programme

KLIMAPOLITIK

18.12.2019 – von Säkretul Hug
Richtungsweisend
Wie sich bei der Klimakonferenz in Madrid herausgestellt hat, zeigt in der

Aktuelle Blog-Beiträge

- A prime minister with no proven respect for institutions
- Central banks should pay attention to environmental hazards

Folgen Sie uns



SOZIALE SICHERUNG

Kein überzeugender Trendsetter

Historisch sind europäische Länder sozialpolitische Vorreiter. Die soziale Sicherung, öffentlichen Dienstleistungen und Aufstiegschancen, die sie boten, galten lang als vorbildlich. Nach vier Jahrzehnten Sparpolitik ist das nicht mehr der Fall. Der Begriff „europäisches Sozialmodell“ ist sinnlos geworden.

Von Praveen Jha

In 500 Jahren kapitalistischer Geschichte hat die Menschheit Kolonialismus, Sklaverei und sogar Völkermord erlebt. Grausame Ausbeutung ging einher mit noch nie dagewesener Produktivität und, für einige wenige, zuvor unvorstellbarem Wohlstand. In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften der Welt sieht es ein bisschen besser aus, weil Sozialstaaten existenzielle Armut abgefedert und Ungleichheit ein Stück weit begrenzt haben. In den vergangenen 150 Jahren waren europäische Regierungen sozialpolitische Vorreiter und zeigten, wohin Kapitalismus im besten Fall führen kann.

„European Social Model“ (ESM – europäisches Sozialmodell) ist ein geläufiger Begriff, der aber nicht präzise definiert

ist. Jacques Delors, der französische Sozialist, der von 1985 bis 1995 an der Spitze der Europäischen Kommission stand, verwendete ihn gern. Ihm ging es darum, die Identität der wachsenden EU in Abgrenzung von anderen kapitalistischen Weltregionen zu markieren. Seine Rhetorik war etwas vage, aber keineswegs hohl, denn europäische Länder haben tatsächlich eine lange Geschichte sozialer Sicherungssysteme. Es ist folglich nicht schwer, auf dieser Basis einige Elemente des ESM zu benennen.

Otto von Bismarcks innovative Sozialpolitik in den 1870er Jahren gilt gemeinhin als der Grundstein des ESM. Angesichts heftiger Klassenkämpfe wollte er die Arbeiterbewegung bremsen. Die der Einführung der beitragsfinanzierten Renten- und Arbeitslosenversicherungen begrenzte die Brisanz der „sozialen Frage“. Langfristig erwies sich diese Politik als sehr erfolgreich (siehe auch Hans Dembowski im Monitor von E+Z/D+C e-Paper 2019/11). Sie schwächte zwar nicht wie erhofft die Sozialdemokraten, trug aber dazu bei, sie zu einer reformorientierten Volkspartei zu machen. Obendrein half sie, im neu vereinigten Deutschen Reich so et-

was wie eine nationale Identität zu schaffen (siehe Markus Loewe im Schwerpunkt von E+Z/D+C 2018/11). Manche Länder in Nord- und Westeuropa hatten schon vor Bismarck Reformen eingeleitet, aber seine Politik leitete einen Paradigmenwechsel ein. Andere Länder wie Frankreich und Italien kopierten sie später.

Nach der bolschewistischen Revolution in Russland wurde Sozialpolitik in Europa immer wichtiger. Regierungen mussten etwas gegen den bedrohlichen Sozialismus tun, weshalb sie soziale Sicherungssysteme ausbauten. Zunehmend bedeutete Staatsangehörigkeit zu einem europäischen Land das Recht auf öffentliche Dienstleistungen im Gesundheits- und Bildungswesen sowie Schutz im Alter.

Der eigentliche Aufstieg des Sozialstaats begann aber nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Die Länder im nordwestlichen Zentrum der EU und Italien erfuhren erstaunlichen sozialen Fortschritt. Die Sozialstaaten wurden bis in die frühen 1970er Jahre immer perfekter und ermöglichten massenhaften Aufstieg. Die Menschen waren von Geburt bis zum Tod versorgt. Dies war die Hochphase des ESM, obwohl der Begriff noch gar nicht gebräuchlich war.

2015 verpflichteten sich die UN auf die Ziele für Nachhaltigkeit (Sustainable Development Goals – SDGs), welche soziale Inklusion betonen. Die These, dass das ESM dabei das Leitbild ist, ließe sich begründen. Das Paradoxe daran ist aber, dass dieses Modell in Europa selbst langsam erodiert. Es steht seit 40 Jahren unter permanenter Attacke.

NOCH EIN PARADIGMENWECHSEL

Anfang der achtziger Jahre begann die britische Premierministerin Margaret Thatcher eine rigorose Sparpolitik. Präsident Ronald Reagan verfolgte in den USA ein ähnliches Konzept, aber weil der britische Sozialstaat viel stärker ausgeprägt war, waren die Einschnitte in seine Leistungen vermutlich wichtiger. Andere europäische Regierungen folgten bald ihrem Vorbild. Das neue Paradigma lautete „freie Marktwirtschaft“, und Regierungseingriffe waren zunehmend verpönt. Weltweit setzte sich der Marktradikalismus durch.

Professor Guy Standing von der Londoner School of Oriental and African Studies (SOAS) hat es prägnant wie folgt formu-



„Unfall in einer Maschinenfabrik“ – Holzstich von 1889 nach einem Gemälde von Johann Bahr.

liert: „Soziale Sicherung ist weltweit zum Schlamassel geworden ... Der Staat hat sich aus der universellen Unterstützung von Einkommen zurückgezogen; Sozialhilfe verdrängt Sozialversicherungen; es gibt eine Vielzahl von Fällen, die Menschen in Armut und Arbeitslosigkeit fallen lassen; und auch die Arbeitgeber streichen freiwillige Sozialleistungen für ihre Mitarbeiter“ (Standing 2007, p. 28). In Europa, wo die Sozialpolitik erfunden worden war, war das besonders bemerkenswert.

In der Euro-Krise von 2010 an verdüstert sich die Lage weiter. Sparmaßnahmen, Sozialabbau und die Flexibilisierung der Arbeitsmärkte trafen breite Schichten hart. Im Februar 2012 sagte Mario Draghi, der Präsident der Europäischen Zentralbank, dem Wall Street Journal, das ESM sei „weg“. Sogenannte Strukturreformen hatten alle Pfeiler der sozialen Gerechtigkeit geschwächt und einige sogar niedergerissen.

Die Auswirkungen waren von Schicht zu Schicht und von Region zu Region unterschiedlich. Laut OECD „verloren einkommensschwache Haushalte einen höheren Teil ihrer Einkünfte als bessergestellte ... und zwar besonders in den am härtesten getroffenen Ländern wie Estland, Griechenland, Irland, Italien und Spanien“ (OECD 2014, p. 22 ff.).

Im nordwestlichen Zentrum der EU und in Skandinavien fielen die Einschnitte weniger hart aus. Aber selbst in Deutschland, vermutlich der erfolgreichsten europäischen Volkswirtschaft, macht Altersarmut heute den Bürgern wieder Angst.



Protest der „Gelbwesten“ Anfang 2019 in Toulouse.

In einem gegenläufigen Trend haben einige nichteuropäische Länder seit dem Jahrtausendwechsel ihre Sozialpolitik ausgebaut. Fortschrittliche Regierungen führten in Brasilien die Bolsa Familia, in Südafrika ein Kindergeld und in Indien eine ländliche Beschäftigungsgarantie ein. Obamacare war das überraschende Beispiel neuer sozialpolitischer Großzügigkeit in den USA, während in Europa die Sozialausgaben sanken.

Die EU statuiert heute mit sozialpolitischen Innovationen keine Exempel mehr, wobei die Sozialausgaben der Mitgliedsländer tendenziell noch immer hoch sind. In Westeuropa betragen sie einer groben Faustregel zufolge etwas mehr als ein Viertel der Wirtschaftsleistung, während die Vergleichsquote weltweit nur 9 Prozent be-

trägt und asiatische und afrikanische Länder im Schnitt nicht einmal auf fünf Prozent kommen. Die EU steht nicht mehr mit der Überzeugung, die Jacques Delors an den Tag legte, hinter dem ESM. Der Begriff ist bedeutungslos geworden.

Wir leben in turbulenten Zeiten. Die Weltfinanzkrise, die globale Erhitzung und neue Handelskriege sind Belege dafür, dass die Marktorthodoxie gescheitert ist. Unruhen erschüttern Lateinamerika sowie Nordafrika und den Nahen Osten. Offensichtlich brauchen wir einen neuen globalen Gesellschaftsvertrag im Geiste der SDGs. Europa sollte dazu beitragen. In Frankreich fordern die „Gelbwesten“ letztlich die Rückkehr zum ESM, und dass der Aufstieg der Populisten viel mit den Abstiegsängsten der Menschen zu tun hat, braucht nicht wiederholt zu werden.

LINKS

Standing, G., 2007: How cash transfers boost work and economic security. In: UN DESA Working Paper No. 58ST/ESA/2007/DWP/58. https://www.un.org/esa/desa/papers/2007/wp58_2007.pdf

OECD, 2014: Society at a glance 2014. https://www.oecd-ilibrary.org/social-issues-migration-health/society-at-a-glance-2014_soc_glance-2014-en



PRAVEEN JHA ist VWL-Professor an der Jawaharlal Nehru University in Delhi. praveenjha2005@gmail.com

Antikoloniale Akteure

Die Entwicklung europäischer Sozialstaaten hatte großen Einfluss auf die Denkweise und Politik in Entwicklungsländern. Das betraf auch die Staaten, die erst nach dem Zweiten Weltkrieg unabhängig wurden. Einerseits kritisierten antikoloniale Bewegungen die Länder, von denen sie lange beherrscht wurden. Andererseits

wirkten die Art von Inklusion und die soziale Gerechtigkeit, die in Europa entstanden, inspirierend.

Spitzenpolitiker ehemaliger Kolonien wie Jawaharlal Nehru in Indien, Kwame Nkrumah in Ghana und Julius Nyerere in Tansania, um nur drei zu nennen, kannten sich mit der Sozialpolitik in Europa

gut aus. Ihre Länder standen allerdings vor viel größeren Herausforderungen: Produktivität, Bildungsniveau, Infrastruktur – alles hinkte der reichen Welt hinterher. An progressiver Politik bestand aber immer großes Interesse.

Bis heute sind soziale Sicherungssysteme im kapitalistischen Süden schwächer, wobei manche Länder in Lateinamerika oder Ostasien etwas besser dastehen. Die Kluft zwischen armen und reichen

Ländern bleibt aber riesig, sowohl in Hinsicht darauf, welcher Anteil der Bevölkerung Schutz genießt, als auch, wie hoch die Sozialausgaben sind. Grob geschätzt ist der Anteil der Sozialleistungen am Bruttoinlandsprodukt in Westeuropa fünfmal größer als in Afrika, Asien und pazifischen Ländern. Marktradikalismus hat indessen einen Wettlauf nach unten gestartet, und das europäische Sozialmodell gilt nicht mehr als Vorbild. pj

NUTZTIERE

Meerschweinchen für Afrika

In Lateinamerika sind Meerschweinchen seit je wichtige Fleischlieferanten. In Afrika hingegen steht die Zucht noch ganz am Anfang. Dabei haben Meerschweinchen auch im Vergleich zu anderen Nutztieren viele Vorteile. Süd-Süd-Kooperation hilft, sie zu nutzen.

Von Frank Odenthal

Meerschweinchen gehören zu den Nagetieren; ihre nächsten Verwandten sind Kaninchen. In Südamerika leben sie im flachen Grasland ebenso wie in den Gebirgsregionen der Anden. Nur im Regenwald des Amazonas sucht man sie vergeblich. Das Fleisch von Meerschweinchen ist reich an Proteinen und enthält viele mehrfach ungesättigte Fettsäuren, die gut für das Herzkreislauf-System sind.

Vor allem in Ecuador und Peru sind Meerschweinchen ein fester Bestandteil der Nahrungspalette. Selbst auf die Speisekarten edler Restaurants in Quito und Lima haben es die Nager geschafft. Mancherorts werden ihnen sogar heilende Wirkungen nachgesagt, etwa gegen Krebs, was medizinisch allerdings nicht bewiesen ist.

Meerschweinchen sind einfach zu halten: Meist reicht ein kleiner Verschlag oder Käfig, oder man lässt sie frei in der Küche oder einem anderen Raum herumlaufen, denn sie beanspruchen nur wenig Platz. Außerdem sind sie scheue Tiere, nutzen also nicht jede Gelegenheit wegzulaufen. Das ist ein wichtiger Umstand, wenn ein Tier in einem nicht heimischen Umfeld eingeführt werden soll.

In Afrika gibt es gewisse Vorbehalte gegenüber Meerschweinchen, weil invasive Arten große Schäden anrichten können. So sorgt etwa der Heerwurm, der aus Südamerika eingeschleppt wurde, auf den Mais- und Sorghumfeldern Afrikas für dramatische Ernteaufschläge (siehe Humphrey Nkonde in E+Z/D+C e-Paper 2017/04, Monitor). Die Frage ist jedoch, ob Meerschweinchen in Afrika eine invasive Art sind. Die Agrarwissenschaftlerin Brigitte Maass, die jahrzehntelange Erfahrung in der internationalen

Agrarforschung insbesondere in Südamerika und im östlichen Afrika hat, verneint das: Es gebe Meerschweinchen in Afrika bereits seit langer Zeit.

Wer sie auf dem Kontinent eingeführt hat, ist bis heute nicht geklärt. Wahrscheinlich ist, dass europäische Missionare sie mitgebracht haben. „Es ist jetzt genau zehn

andere, denn dafür benötigt man Körner als Futter, die auch zum menschlichen Verzehr geeignet sind. Meerschweinchen sind nicht wählerisch und können sich von Gräsern und Kräutern ernähren oder auch von Küchenabfällen. Ein weiterer Vorteil: Die Ausscheidungen von Meerschweinchen eignen sich hervorragend als Dünger, denn sie sind besonders reich an Stickstoff und zudem ungewöhnlich trocken. Dadurch wiegen sie weniger als die Exkremente anderer Tiere und können von den Kleinbauern leichter transportiert und ausgebracht werden.

In Afrika kommt als weiterer Vorteil hinzu, dass sich das Fleisch der Meer-



Auf einem Markt in Ecuador werden Meerschweinchen für den Verzehr verkauft.

Jahre her, dass wir Meerschweinchen zuerst im östlichen Kongo entdeckt haben“, erinnert sich Maass. „Es war natürlich nur für uns Europäer eine Entdeckung: Die Afrikaner wussten längst, dass sie Meerschweinchen produzieren, essen und auch verkaufen können.“

EINFACH ZU ERNÄHREN

Der vielleicht größte Vorteil der kleinen Nager besteht darin, dass sie nicht in Nahrungskonkurrenz zum Menschen treten. Das ist zum Beispiel bei der Hühnerhaltung

schweinchen als Alternative für Wildtiere anbietet. Deren Verzehr ist auf dem ganzen Kontinent weit verbreitet und richtet erhebliche Schäden an der Artenvielfalt an.

Die geringe Körpergröße von Meerschweinchen und ihre einfache Haltung sind auch in Konfliktregionen von Vorteil. „Man kann eben leicht zwei Meerschweinchen packen und in die Tasche stecken, wenn man weglaufen muss“, erklärt Maass, „mit Kühen, Ziegen oder Schweinen geht das nicht.“ Letztere locken auch immer wieder Diebe an und sind bei Plünderungen bevorzugte Ziele, denn die Haltung von Nutz-

tieren gilt in vielen ländlichen Regionen Afrikas als Zeichen für Wohlstand. Meerschweinchen sind jedoch in den Häusern meist nicht offen sichtbar oder lassen sich zur Not einfach verstecken.

Auch ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Krankheiten macht sie vor allem in Krisenzeiten wertvoll, wenn keine Medi-

die der ganzen Familie zugutekommen. In der tansanischen Iringa-Region, rund 500 Kilometer westlich der Hafenstadt Daressalam, gaben die Einwohner bei einer Befragung Meerschweinchen als zweitbeliebtestes fleischliches Nahrungsmittel an, hinter Rindfleisch und gleichauf mit Schweine- und Hühnerfleisch.

es 22 Millionen und in Ecuador 15 Millionen Exemplare sein. Dort ist man dazu übergegangen, nur noch die Anzahl der Mütter zu schätzen, weil die Bestände im Laufe eines Jahres zu stark variieren, um sinnvolle Aussagen zu treffen.

VON SÜDAMERIKANISCHEN ZÜCHTERN LERNEN

In den kommerziellen Farmen Perus werden jeweils mehr als 20 000 Meerschweinchen gehalten, der größte Produzent Ecuadors hat 80 000 dieser Tiere – während die größten Züchter in Afrika auf rund 400 Exemplare kommen. Dass afrikanische Kleinbauern von den Erfahrungen in Lateinamerika viel lernen können, ist die Idee hinter den Süd-Süd-Workshops, die Maass seit 2016 in Afrika durchführt und in denen die südamerikanischen Züchter ihr Wissen mit afrikanischen Kollegen teilen.

Bedarfsgerechte Fütterung, verbesserte Hygiene, Trennung nach Altersgruppen und die Auswahl besonders schnell wachsender Tiere mit höheren Endgewichten gehören zu den Faktoren, die eine erfolgreiche professionelle Zucht ausmachen. Außerdem ist es wichtig, durch kontrollierte Paarung das Problem der Inzucht unter den Meerschweinchen in den Griff zu bekommen. So erreichen die Tiere nach rund drei Monaten Schlachtreife, bei einem Gewicht von rund 1000 Gramm. Bisher kommen die Tiere afrikanischer Bauern nur auf rund 400 Gramm.

Bei den Workshops in Afrika wird zudem das Modell der sogenannten Innovationsplattformen propagiert, das laut Maass auch die südamerikanischen Züchter beeindruckt. Diese Plattformen haben das Ziel, möglichst viele verschiedene Teilnehmer entlang der Wertschöpfungskette zusammenzubringen, also Produzenten, Händler, Restaurantbesitzer, Kreditinstitute, Medien, Wissenschaftler und viele mehr. „Wir haben mit den Workshops einen regen Austausch zwischen afrikanischen und südamerikanischen Züchtern eingeleitet“, sagt die Wissenschaftlerin.



FRANK ODENTHAL
ist freier Journalist.

frank.odenthal@posteo.de



Meerschweinchen in der Demokratischen Republik Kongo.

kamente oder adäquate Nahrung zur Verfügung stehen. Ihre einfache Aufzucht und Haltung gewähren zudem einen schnellen Marktzugang nach Konfliktzeiten; so kann schnell und vergleichsweise unkompliziert wieder ein Einkommen generiert werden. Manche Hilfsorganisationen sind sogar dazu übergegangen, Meerschweinchen an Menschen in Kriegsgebieten und an Geflüchtete zu verteilen – als ersten Schritt auf der sogenannten Nutztier-Leiter heraus aus der Armut.

In der Region Süd-Kivu im Osten der Demokratischen Republik Kongo beispielsweise züchten und verkaufen vor allem Frauen und Jugendliche die Tiere. Oft werden mit dem Geld die Schulgebühren bezahlt oder Anschaffungen getätigt,

Doch obwohl Meerschweinchen vom Senegal in Westafrika bis nach Tansania im Osten weit verbreitet sind, erfassen die meisten Länder sie nicht in ihren offiziellen Nutztierstatistiken. Das mag daran liegen, dass bei den Zählungen oftmals europäische Wissenschaftler federführend sind und Meerschweinchen für Europäer keine Nutztiere sind. Die Größe der Meerschweinchenpopulationen in ganz Afrika sei sehr schwer zu schätzen, da sie sich kontinuierlich ändern, sagt Maass. „Wenn wir davon ausgehen, dass im Kongo mindestens 2 Millionen Tiere vorhanden sind und in Tansania und Kamerun jeweils mehr als eine halbe Million, dann kommen wir vermutlich für Sub-Sahara-Afrika insgesamt auf um die 5 Millionen.“ Zum Vergleich: Allein in Peru sollen

BÜRGERRECHTE

Schöne Reden reichen nicht

Die EU ist stolz auf ihr weltweites Engagement für die Menschenrechte. Sie hat das mehrfach als Kernkomponente ihrer Außenpolitik bezeichnet. Leider sieht die Praxis oft anders aus – zum Beispiel in Zentralasien.

Von Hugh Williamson

Seit Jahrzehnten bemüht sich die EU darum, die Menschenrechtsslage in Zentralasien zu verbessern. Die Ergebnisse bleiben aber lückenhaft und wenig überzeugend. Dabei spielt die geographische Nähe zu Russland und China eine Rolle. Relevant sind aber auch die widerstreitenden Prioritäten der EU. Sie könnte mit existierenden Mechanismen mehr bewirken und sollte klarstellen, dass Menschenrechtsverletzungen gravierende politische Konsequenzen haben können.

80 Millionen Menschen leben in Kasachstan, Kirgisien, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan. In den zentralasiatischen Staaten sind viele politische Gefangene eingesperrt. Folter ist belegt. Rede- und Versammlungsfreiheit sind eingeschränkt. Derweil ist Gewalt gegen Frauen weit verbreitet, auch innerhalb von Familien. Kirgisien ist die einzige parlamentarische Demokratie der Region; die anderen Länder haben autoritäre Regierungen, die aber wichtige Gesprächspartner der EU sind.

Ganz gewöhnliche Menschen werden misshandelt, wie die folgenden drei Beispiele zeigen: Akzam Turgunov ist ein usbekischer Menschenrechtsaktivist, der 2017 nach neun Jahren aus politischer Haft entlassen wurde. Unter einem neuen Präsidenten hat sich die Menschenrechtsslage dort seit 2016 in gewisser Weise verbessert; Dutzende Gefangene kamen frei. Jedoch bleibt es fast unmöglich, eine unabhängige Menschenrechtsorganisation anzumelden, wie Turgunov das mehrfach versucht hat. Es ist gut, dass zu Unrecht Inhaftierte entlassen wurden. Engagement für Menschenrechte wird weiterhin nicht akzeptiert.

In Tadschikistan wurde Zebo Z. (Name geändert) von ihrem Mann verprügelt und wandte sich dann blutüberströmt

an einen Staatsanwalt, der ihr aber Hilfe verweigerte und stattdessen ihren Mann herbeirief. Die Regierung hat Schritte unternommen, um häusliche Gewalt anzugehen, aber es muss noch viel mehr geschehen. Häusliche Gewalt muss zur Straftat werden, und Täter müssen zur Rechenschaft gezogen werden.

Turkmenistan ist eines der repressivsten Länder der Welt. Die Regierung hat in zwei Jahrzehnten Dutzende ehemalige Beamte und vermutete Kritiker verschwinden lassen. Die Angehörigen leiden – und wissen nicht einmal, ob die Verschwundenen tot sind oder noch leben.

Die EU kann in solchen Fällen Einfluss nehmen und darauf hinzuwirken, dass die repressiven Strukturen reformiert werden. Seit die zentralasiatischen Republiken in den frühen 1990er Jahren unabhängig wurden, ist sie dort engagiert. Sie ist der wichtigste Geber und leistet zusammen mit den Mitgliedsländern in den Jahren 2014 bis 2020 Unterstützung im Wert von einer Milliarde Euro – unter anderem für Gesetzesreformen, Richterausbildung und die Förderung unabhängiger Medien. Das Europaparlament spielt eine wichtige Rolle bei der Menschenrechtsförderung in der Region. Es hat die Europäische Kommission mehrfach ermahnt, schweren Rechtsver-

stößen die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken.

Seit 2019 hat die EU eine neue Zentralasien-Strategie, die gegenüber der vorherigen von 2007 deutliche Fortschritte aufweist. Die alte Strategie ging auf Menschenrechte kaum ein. Die neue fordert dagegen deren Einhaltung, damit politisch aktive Bürger, Journalisten und Gewerkschafter in Freiheit und Sicherheit agieren können und Folter abgeschafft wird.

Der Weg von Forderungen zu Ergebnissen ist allerdings lang – unter anderem wegen des geopolitischen Kontexts. Der russische Einfluss bleibt in dieser Region sowohl ökonomisch als auch politisch stark. Das chinesische Engagement ist gewachsen und äußert sich in Infrastrukturvorhaben und üppigen Darlehen für finanzschwache Regierungen. Im Vergleich zu diesen Akteuren, die systematisch Menschenrechtsnormen ignorieren, wirkt die europäische Politik schwerfällig.

Dieses Problem ist den EU-Verantwortlichen wohl auch bewusst. Jedenfalls witzelte Peter Burian, der EU-Sonderbeauftragte für Zentralasien, neulich bei einer Konferenz, China komme mit einem Angebot, das niemand ablehnen könne, während Europa Angebote mache, die niemand verstehe.

Allerdings wissen zentralasiatische Spitzenbeamte, wie wichtig westliche Investitionen, Technik und Innovationen für die Zukunft ihrer Region sind. Ihnen ist ebenfalls klar, dass die Bereitschaft westlicher Firmen zu langfristigen Kapitalanlagen von Rechtssicherheit abhängt.



Kirgisien ist die einzige parlamentarische Demokratie in Zentralasien: Soldaten 2018 bei Unabhängigkeitstags-Feierlichkeiten in Bishkek.

Das, was die Wirksamkeit der EU-Politik vor allem begrenzt, ist mangelnder Wille angesichts einer Vielzahl widerstreitender Interessen. Abgewogen werden Fragen der Sicherheits-, Außen-, Handels- und Energiepolitik. Um den eigenen Ansprüchen gerecht zu werden, muss die EU aber darauf achten, dass die Menschenrechte immer auf der Tagesordnung weit oben stehen.

Sie könnte existierende Strukturen besser nutzen. Die EU veranstaltet zum Beispiel mit jedem zentralasiatischen Land einen jährlichen Menschenrechtsdialog. Besser als einfacher Austausch wäre aber ein strukturierter Prozess mit Zielmarken für wichtige Menschenrechtsaspekte, und von einschlägigen Fortschritten sollten Fortschritte auf anderen Feldern der Zusammenarbeit abhängig gemacht werden.

HANDELSPOLITISCHER HEBEL

Seit langem wünschen sich zentralasiatische Regierungen Abkommen, um die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen zu regeln und zu stärken. Die EU knüpft Handelspräferenzen nach dem System GSP+ (GSP steht für „generalised scheme of preferences“)

an die Verpflichtung zur Einhaltung internationaler Menschenrechte und Arbeitsnormen. Kirgisien gehört seit 2016 zu den GSP+-Ländern. Wenn die EU die Ergebnisse evaluiert, könnte sie strenger darauf achten, dass Kirgisien allen Zusagen gerecht wird. Das sollte sie auch tun, bevor sie anderen Ländern der Region diesen Status gewährt.

Menschenrechte sind Bestandteil der breiter angelegten Partnerschaften der EU mit zentralasiatischen Staaten. Die EU sollte bei der Aushandlung von Kooperationsabkommen ihren Einfluss stärker zugunsten der Menschenrechte geltend machen. Zudem sollte dieses Thema bei routinemäßigen Überprüfungen der Abkommen hohe Priorität haben. Die EU hätte mehr Druck auf Kasachstan machen sollen, bevor sie den Kooperationsvertrag unterschrieb, um beispielsweise die Freilassung von Maks Bokaev, der sich für Landreformen engagiert hatte, zu bewirken. Sie sollte auch alles tun, damit der Menschenrechtsverteidiger Azimjon Askarov in Kirgisien aus der Haft entlassen wird, bevor sie mit diesem Land das nächste Abkommen schließt.

Die EU sollte auch nicht zögern, andere Instrumente zu nutzen, um schwere

Rechtsverletzungen zu stoppen. Ein Mittel wäre gemeinsames Handeln im Rahmen der UN oder der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa. So könnte mehr Druck auf Turkmenistan gemacht werden, damit die Praxis des Verschwindenlassens aufhört. Um diejenigen, die in Tadschikistan für die ungerechtfertigte Inhaftierung von Journalisten, Oppositionellen und Rechtsanwälten in der Repressionswelt der vergangenen vier Jahre verantwortlich waren, zu treffen, wären auch Reisebeschränkungen oder das gezielte Einfrieren von Vermögensanlagen zu erwägen.

Die Berufung der neuen Europäischen Kommission und die Wahl des neuen Europaparlaments bieten Chancen, das Agieren der EU in Zentralasien stärker zu fokussieren und selbstbewusster aufzutreten. Wenn die Bevölkerung dieser Region in den Genuss der Menschenrechte kommen soll, muss die EU sich so wirkungsvoll wie möglich dafür einsetzen.



HUGH WILLIAMSON
ist als Direktor von Human Rights Watch für Europa und Zentralasien verantwortlich.
Twitter: @hughwilliamson



Werden Sie
unser Fan auf
Facebook!





Verkehrsinfrastruktur

Menschen mögen Mobilität. Personen- wie Güterverkehr treiben Wohlstandsentwicklung voran. Sicherheit ist wichtig, und das gilt ebenso für ökologische Nachhaltigkeit. Die große Herausforderung ist, Infrastruktur zu bauen, die den Lebensstandard erhöht, und dabei die schädlichen Nebenwirkungen und Risiken zu minimieren. Sie muss den Bedürfnissen breiter Mehrheiten entsprechen und nicht nur privilegierten Eliten dienen.



Dieser Schwerpunkt hat direkte Bezüge zu mehreren UN Zielen für Nachhaltigkeit (Sustainable Development Goals – SDGs). Dazu gehören SDG1 (Armut beenden), SDG3 (gesundes Leben für alle) SDG7 (nachhaltige und moderne Energie), SDG9 (widerstandsfähige Infrastruktur und nachhaltige Industrialisierung) und SDG11 (nachhaltige Städte und Siedlungen).

In vielen Ballungszentren – wie beispielsweise Bangkok – bekommen Fußgänger heute mehr Beachtung als früher.

INFRASTRUKTUR

Eisenbahn ins Nirgendwo

Kenias ehrgeiziges internationales Eisenbahnprojekt, das Mombasa mit Uganda und weiteren Ländern verbinden soll, hat Furore gemacht. Kritiker beklagen Geheimhaltung, schlechte Planung, Korruption, mangelnde Rentabilität, übermäßige Verschuldung gegenüber China und andere Mängel. Unterstützer haben eine große wirtschaftliche Vision.

Von Alphonse Shiundu

Kenias neue Überland-Eisenbahn soll mit ihren schnellen, modernen Zügen und glänzenden Bahnhöfen zeigen, dass das Land selbstbestimmt und ohne kolonialistische Einflüsse eine erfolgreiche Wirtschaft aufbauen kann. Das Projekt, bekannt als „das SGR“ (standard-gauge railway – Normalspurbahn), erfährt jedoch heftigen Gegenwind.

Im Herbst hat die Regierung einen neuen Abschnitt der Eisenbahnlinie eingeweiht. Die 120 Kilometer lange Strecke verbindet Nairobi mit der Stadt Naivasha nördlich der Hauptstadt. Sie verlängert eine bestehende 485 Kilometer lange SGR-Linie zwischen Nairobi und der Hafenstadt Mombasa, die von China finanziert und 2017 eröffnet wurde.

Der neue Abschnitt wurde mit großem Tamtam in einem Festakt eröffnet. Doch finanzielle Schwierigkeiten dämpften die Freude: Im April vergangenen Jahres erklärte die chinesische Regierung, dass sie die dritte Phase des Projektes weder finanzieren noch bauen würde. Diese sollte Naivasha mit dem 350 Kilometer nordwestlich gelegenen Malaba an der ugandischen Grenze verbinden.

Die kenianische Regierung will die dritte Phase dennoch bauen. Die Modernisierung eines Teils der alten Eisenbahn aus Kolonialzeiten will sie mit ihren eigenen begrenzten Mitteln finanzieren. Vorerst endet die Bahnstrecke in Naivasha, wo die Regierung zur Förderung des Eisenbahngüterverkehrs einen Industriepark errichten will. Bisher ist das noch nicht geschehen.

Naivasha ist eine kleine Stadt ohne nennenswerte Industrie oder andere Ver-

kehrsverbindungen, und deshalb wird die Bahn spöttisch „Eisenbahn ins Nirgendwo“ genannt. Unklar ist auch, ob der ursprüngliche Masterplan, der die Erweiterung der Bahnlinie über Uganda hinaus bis nach Ruanda und in die Demokratische Republik Kongo vorsieht, jemals umgesetzt werden kann.

ANLASS DER KONTROVERSE

Nicht nur die verkürzte Streckenplanung ist umstritten. Kritiker halten die Bahnstrecke für unrentabel. Sie war hauptsächlich als Frachtweg gedacht, aber Unternehmer nutzen sie nicht. Ihnen sind die Kosten im Vergleich zum Straßentransport zu hoch. Kenianische Spediteure beklagen, dass die Regierung sie zur Nutzung der Schiene zu zwingen versucht, auch wenn dies unrentabel für sie sei.

Auch die Wahl der Route ist umstritten. Der Streckenabschnitt Mombasa-Nairobi der alten Eisenbahnlinie aus der Zeit der britischen Kolonialherrschaft endete in der Innenstadt Nairobis. Die neue, von Chinesen gebaute Strecke endet in

Syokimau, fast 20 Kilometer südöstlich des zentralen Geschäftsviertels von Nairobi. Für Passagiere und Speditionen, die in die Innenstadt hinein- oder herauswollen, erhöht das die Kosten.

Besonders kritisch gesehen werden die Kosten der Bahnstrecke, über die öffentlich wenig bekannt ist. Abgesehen von Kenias Präsident Uhuru Kenyatta, seinen leitenden Beamten sowie der chinesischen Botschaft in Nairobi kennen nur wenige Menschen in Kenia die Gesamtkosten und Vertragsbedingungen der Bahnlinie.

Ein Großteil der 1,5 Milliarden US-Dollar (1,35 Milliarden Euro) für den Bau der neuen Strecke von Nairobi nach Naivasha wurde durch Darlehen der chinesischen Regierung finanziert. Ebenso die geschätzten 3,2 Milliarden US-Dollar für den Bau der ersten Phase der Strecke von Mombasa nach Nairobi.

Diese Summen sind jedoch nur Schätzungen. Gesamtkosten und detaillierte Aufschlüsselungen sind nicht öffentlich. Als kenianische Journalisten auf weitere Einzelheiten drängten, antwortete Präsident Kenyatta: „Sie wollen den Vertrag? Ich werde ihn Ihnen morgen geben.“ Dies ist jedoch bis heute nicht geschehen. Versuche, Kenias „Gesetz zum Informationszugang“ anzuwenden, sind bisher gescheitert (siehe Kasten nächste Seite).

Zudem klagen Kritiker über Korruption. 2018 verhafteten die Behörden den Vor-



Ein Zug kurz vor dem Bahnhof Maai Mahiu auf der Strecke nach Naivasha.

sitzenden der nationalen Landkommission sowie hochrangige Beamte der staatlichen Eisenbahn wegen verdächtiger Landzuteilungen und der Höhe der gezahlten Entschädigungen für das Land.

Trotzdem ist die neue Bahnlinie theoretisch ein Schritt in die richtige Richtung, um Kenias – und Afrikas – Infrastrukturlücke zu schließen. Afrikanische Regierungen müssen in Infrastruktur investieren und neue Straßen und Bahnstrecken großflächig erschließen, um produktive Volkswirtschaften zu entwickeln. Initiativen wie Kenias Vision 2030 – der nationale Entwicklungsplan von 2008–2030 – und Afrikas Agenda 2063, die Zukunftsvision der Afrikanischen Union für den Kontinent, erfordern solche Großprojekte.

Infrastruktur ist kostspielig. Regierungen mit begrenzten Budgets müssen einen Großteil der Investitionssummen leihen und hoffen, dass die Infrastruktur Arbeitsplätze schafft. Transportminister James Macharia drückt es so aus: „Wir müssen positiv und patriotisch denken.“

Trotz aller Kritik am Bahn-Projekt können Passagiere jetzt in vier statt acht Stunden von Mombasa nach Nairobi reisen. Der Frachttransport dauert genauso lang. Präsident Kenyatta betont, dass über 100 Jahre nach dem Bau der britischen Bahn eine moderne Eisenbahn entsteht, unter kenianischer Leitung und Kontrolle.



Befürworter sind sich sicher, dass die Überland-Bahnstrecke Kenia neue Perspektiven für den Außenhandel eröffnet. Der ursprüngliche Masterplan von 2007 sieht eine Eisenbahnstrecke von Mombasa über Nairobi nach Uganda und dann weiter in südwestlicher Richtung nach Ruanda und in die Demokratische Republik Kongo vor. Eine weitere Linie soll Kenia mit dem Südsudan im Norden verbinden. „Das SGR-Projekt wird nicht beendet sein, bevor wir diese Länder erreichen“, sagt Transportminister Macharia.

Die neue Infrastruktur werde Handel und Industrie vorantreiben, auch wenn die Bahnstrecke in naher Zukunft nicht profitabel sei, sagen Behördensprecher. Kenias wirtschaftlich entwickelte Regionen befinden sich meist in einem Radius von 100

Meilen beidseitig der alten kolonialen Eisenbahn.

Investitionen in Infrastruktur sind nicht immer profitabel, jedenfalls in Bezug auf ihre Rendite. Ein Beispiel ist die Tansania-Sambia-Eisenbahn, eine mehrere Jahrzehnte alte, 1860 Kilometer lange Eisenbahn zwischen Daressalam in Tansania und New Kapiri Mposhi in Sambia, die von Chinesen gebaut wurde. Der Betreiber erhielt im Oktober eine Finanzspritze von seinen staatlichen Eigentümern, nachdem Gewinne kontinuierlich ausblieben.

Kritiker des kenianischen Bahn-Projekts sehen in der mangelnden Rentabilität der Tansania-Sambia-Eisenbahn eine Warnung. In Kenia wird weiter diskutiert, sowohl über die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Eisenbahn – der bereits fertiggestellten und noch zu bauenden Abschnitte – als auch über die zu erwartenden Multiplikatoreneffekte für das Wirtschaftswachstum. Beides lässt sich wahrscheinlich nicht abschließend klären. Mehr Offenheit der Regierung über die Finanzierung und Bedingungen des Projekts würde jedoch Vertrauen schaffen.



ALPHONCE SHIUNDU
ist ein kenianischer Journalist und Faktenchecker, der in Nairobi lebt.
Twitter: @shiundu

Gewaltige chinesische Darlehen

Schätzungen zufolge hat Kenia chinesische Kredite im Wert von rund 4,7 Milliarden US-Dollar für den Bau der neuen Eisenbahn aufgenommen. Die genaue Höhe der Kredite ist unklar. Weil über ein Fünftel der Auslandskredite Kenias aus China kommen, haben viele Kenianer Bedenken, wie sich Chinas wirtschaftlicher Einfluss auf die Souveränität Kenias auswirken könnte.

Noch wichtiger als die Höhe der Schulden ist aber: Was bot Kenia China als Sicher-

heiten für die Kredite an? Kenias Oberster Rechnungsprüfer soll in Frage gestellt haben, ob Kenia im Rahmen des Vertrages zugestimmt hat, den Hafen von Mombasa zu übergeben, sofern das Land seine Eisenbahnkredite nicht bedienen kann. Die Öffentlichkeit wüsste gerne mehr – aber die Angelegenheit ist intransparent.

Kritiker weisen auch darauf hin, dass die Machbarkeitsstudie, Kostenschätzungen, Finanzierung und der Bau der Bahnlinie alle von chinesischen

Firmen im Rahmen des „Belt and Road“-Infrastrukturprogramms durchgeführt wurden. Kenianische Beamte und gut vernetzte kenianische Unternehmen unterstützten die Arbeit. Es gab aber wenig öffentliche Diskussion über die genauen Ziele und die wirtschaftliche Durchführbarkeit von Kenias größtem Infrastrukturprojekt seit der Unabhängigkeit.

Weitere Kritik betrifft die Arbeitsteilung zwischen chinesischen und kenianischen Projektbeteiligten. Der Vertrag verspricht einen Wissenstransfer, sodass Kenianer wichtige Aufgaben im Bau und Betrieb der Eisenbahn über-

nehmen können. Allerdings sollen kenianische Arbeiter, die zu Technikern und Lokführern ausgebildet wurden, nur geringfügige Jobs bekommen haben.

Angesichts der hohen Arbeitslosigkeit, besonders unter Jugendlichen, sollte grundsätzlich mehr Arbeit – sowohl fachliche als auch unqualifizierte – von Kenianern gemacht werden, sagen Kritiker. Einige finden sarkastischerweise, wenn die Regierung eine Eisenbahn ins Nirgendwo baue, solle das Projekt zumindest jungen Leuten Arbeit verschaffen (siehe Hauptartikel). as

LÄNDLICHE GEGENDEN

Alternativlos

Flugverkehr ist teuer und umweltschädlich. Nichtsdestotrotz ist er im Südsudan kein Luxus, sondern unumgänglich – bedingt durch schlechte Infrastruktur und die angespannte Sicherheitslage.

Von Parach Mach

Der Südsudan ist ein riesiges Land mit nur wenigen Straßen. Das Straßennetz gilt als eines der schlechtesten in Afrika. Hinzu kommt, dass Wetter und Gewalt die Wege unpassierbar machen.

In der Regenzeit sind ganze Dörfer vom Rest des Landes abgeschnitten. Eine Fahrt aus dem Bundesstaat Jonglei im Nordosten des Landes in die Hauptstadt Juba dauert mit dem Auto normalerweise einen Tag. Wenn die Schotterstraßen zu matschigen Gräben werden, braucht man jedoch zwei oder mehr Tage. In vielen entlegenen Regionen von Entwicklungsländern sieht es ähnlich aus, und die Klimakrise wird diese Situation noch verschärfen.

Die lange Bürgerkriegsgeschichte im Südsudan hat zu diesen Problemen beigetragen. Einerseits konnte keine ordentliche Infrastruktur aufgebaut werden, andererseits wurden die Unsicherheit und Gewaltbereitschaft immer größer. 2018 gab es ein formales Friedensabkommen, aber es gelang bislang nicht, eine neue Regierung zu bilden, in die alle rivalisierenden Gruppen einbezogen werden sollen. Bewaffnete Gruppen sind in vielen Gegenden des Landes aktiv. Viehdiebstähle, Familienfehden und Verbrechen führen zu immer neuen Unruhen.

Der Journalist Ajodha Ojuda fürchtet sich vor Straßenüberfällen. Er leitet einen Radiosender in dem entlegenen ländlichen Ort Pibor, aber er muss regelmäßig in die Hauptstadt reisen. Es gibt jedoch keine Straße nach Juba. Lastwagen nutzen in der Trockenzeit Feldwege durch den Busch. In der Regenzeit gibt es kein Durchkommen. Ojuda fährt oft auf Lastwagen mit, aber dies wird ihm zunehmend zu gefährlich.

Kommerzielle Flüge sind teuer und finden nur unregelmäßig statt. Ein Flug von

Pibor nach Juba kostet bis zu 270 Dollar, was mehr Geld ist, als die meisten Südsudanesen im Jahr verdienen. Selbst ein kurzer Flug von 100 Kilometern kostet rund 100 Dollar. Auf einer ordentlich geteerten Straße würde eine Fahrt nur eine Stunde dauern – aber solche Straßen gibt es kaum. Diejenigen, die sich einen Flug leisten können, haben meist keine andere Alternative. Und sie müssen oft Umwege von Hunderten Kilometern in Kauf nehmen und in verschiedenen Städten umsteigen, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Diese Umwege kosten Zeit und Geld.

In vielen Fällen gibt es nicht einmal kommerzielle Flüge. Der Geschäftsmann Koang Chuol aus Paloich sagt, dass Leute wie er Frachtmaschinen nutzen. Das sei nicht ungewöhnlich, und die Cargo-Maschinen nähmen gern Passagiere mit, um Kosten zu sparen. Die kleinen Landepisten, die im ganzen Land zu finden sind, haben in der Regel ein kleines Büro, wo die Nutzung von Flügen arrangiert wird.

Die Flughäfen erheben Landegebühren, aber viele Passagiere wundern sich, wofür das Geld genutzt wird. Denn es scheint nicht so, dass diese kleinen Anlagen viel Wartung benötigen. Viele denken, das Geld fließt einfach in die Taschen der Betreiber.

Manyok Ayuel arbeitet für eine lokale Fluglinie namens Smile Tour and Travel Operations. Er sagt, dass die Eröffnung einer neuen Flugroute eine Erlaubnis der Lokal-



regierung voraussetze, aber diese sei nicht leicht zu bekommen, weil Bestechungsgelder die Kosten erhöhten. Generell beklagen sich Fluggesellschaften über zu viele rechtliche und behördliche Hürden.

Fliegen ist sicherer als über Land zu fahren, aber auch hier gibt es Unfälle. Im September 2018 starben 19 Menschen, als ein kleines Passagierflugzeug auf dem Weg von Juba nach Yirol in einen See stürzte. Die südsudanesische Luftfahrtbehörde South Sudan Civil Aviation Authority gibt zu, dass die Zahl der Unfälle und Sicherheitsprobleme über dem ostafrikanischen Durchschnitt liegen, weil viele der Maschinen überaltert sind. Es passt zu diesem krisengeschüttelten Land, dass nur der vom Welternährungsprogramm organisierte UN-Flugservice (UN Humanitarian Air Service – UNHAS) den Ruf hat, teure, aber verlässliche Flüge anzubieten.



PARACH MACH
ist Journalist und lebt in Juba,
Südsudan.

parachmach@gmail.com



Schatten eines Kleinflugzeugs über dem Südsudan.



Containerschiff im Hafen von Cotonou.

COTONOUS HAFEN

Böen des Wettbewerbs

Der Hafen von Cotonou ist der Hauptantrieb für Benins Volkswirtschaft. Nigerianische Kunden spielen für ihn eine große Rolle, weshalb er auf neue Infrastrukturvorhaben im Nachbarland reagieren muss.

Von Karim Okanla

Benin hält trotz großer Armut einige ökonomische Trümpfe. Die offiziellen Statistiken verzeichneten in den vergangenen vier Jahren stetiges Wirtschaftswachstum und es gab substanzielle Investitionen in die Infrastruktur. Anstrengungen für deutliche Produktionssteigerungen bei den ertragreichsten Exportgütern – Baumwolle und Cashewnüssen – nehmen Fahrt auf. Stromausfälle sind dank Investitionen in Kraftwerke seltener geworden.

Cotonou, die Wirtschaftsmetropole, ist stolz auf seinen Hafen. Er dient als wichtiges Frachtzentrum für die Nachbarländer Burkina Faso, Niger und Mali, die nicht am Meer liegen, sowie für den großen und reichen Nachbarn Nigeria. Die regionale Integration in der Wirtschaftsgemeinschaft westafrikanischer Staaten (Economic Community of West African States – ECOWAS)

ist zwar nicht perfekt, doch sie trägt zum Erfolg des Hafens bei.

Der autonome Hafen von Cotonou ist laut Logistics Capacity Assessment (LCA) des World Food Programmes „die Lunge der nationalen Wirtschaft“. Die LCA-Datenbank erfasst Informationen zur logistischen Kapazität der Häfen der Welt, um den Vertrieb humanitärer Hilfsgüter zu optimieren.

Der Hafen wickelt den Handel mit Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien ab und macht Cotonou zu einer „Speicherstadt“. Resultate sind laut LCA intensive Handels-, Umschlags- und Logistikaktivitäten. Cotonou sei der viertwichtigste Hafen Westafrikas.

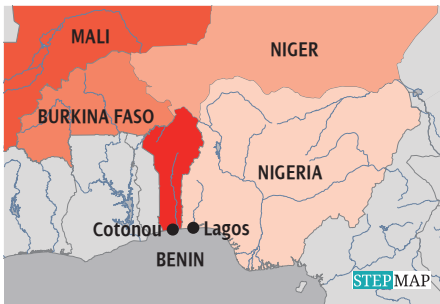
Ein Blick auf die Statistiken zeigt die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für Benin. Laut LCA wickelt der Hafen 90 Prozent des Außenhandels ab und erwirtschaftet mehr als 60 Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Das jährliche Frachtvolumen beträgt 12 Millionen Tonnen, wie die belgische Firma Port of Antwerp International (PAI) meldet. Diese Tochtergesellschaft der Antwerpener Hafenbehörde hat seit 2017 den Auftrag, den Hafen in Cotonou zu modernisieren.

Die Szenerie der Docks haucht trockenen Statistiken Leben ein. Täglich strömt eine erstaunliche Vielfalt an Gütern herein: verarbeitete Lebensmittel, landwirtschaftliche Massenprodukte, Düngemittel, Metalle und Mineralien, chinesische Textilien, gebrauchte Kleidung, gebrauchte Fahrzeuge und Haushaltsgeräte. Die Secondhand-Waren beeinträchtigen allerdings den Ruf des Hafens. Er ist geradezu berüchtigt für die Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und -geräten, die technische Kontrollen in Industrieländern nicht mehr bestehen würden. Große Lieferungen alter, rostiger Lastwagen und defekter Haushaltsgeräte durchqueren Benin als Transitland. Sie sind erschwinglich – aber von schlechter Qualität und umweltschädlich.

Der Hafen hat aber auch Probleme, die über solche Imagesorgen hinausgehen. Logistikunternehmen klagen über lange Wartezeiten. Laut Africa News soll die PAI für Verbesserungen sorgen. Auf der Agenda stehen Umstrukturierung der Verwaltung, Digitalisierung der Dienstleistungen, ein neuer Verhaltenskodex und Personalqualifizierung.

EIN RUCK IM WETTBEWERB

All diese Herausforderungen verblassen allerdings angesichts des Schocks, der den Hafen am 20. August 2019 traf. Die nigerianische Bundesregierung verhängte ein Importverbot für eine Vielzahl von Gegen-



ständen auf dem Landweg. Das schloss eine Reihe von Lebensmitteln sowie gebrauchte Kleidung und Möbel ein. Verschärfend kam hinzu, dass der nigerianischen Zentralbank verboten wurde, Devisen für den Import solcher Güter bereitzustellen.

Die nigerianische Regierung begründete ihr Vorgehen mit hohen Schmuggelraten und der allgemeinen Notwendigkeit, Kriminalität zu bekämpfen. Bis dahin war Nigeria mit seinen 200 Millionen Einwohnern und seiner relativ hohen Kaufkraft einer der wichtigsten Abnehmer für Benin und den Hafen. Gleichzeitig hat Nigeria den

Ausbau seiner eigenen Hafenkapazitäten gestartet. Die Regierung kündigte an, mit Unterstützung chinesischer Investitionen einen neuen Tiefseehafen in Warri im Bundesstaat Delta zu bauen.

Erwogen werden zudem Maßnahmen für zwei andere Häfen. Der Hintergrund ist die starke Überlastung der beiden Seehäfen von Lagos, dem wichtigsten Handelszentrum Westafrikas. Von der Überlastung des Lagos Port Complex in Apapa und des Tin Can Island Port hat Cotonous Hafen bisher profitiert.

Im harten internationalen Wettbewerb ist der Infrastrukturausbau in Lagos für Cotonou, wo bislang ein Großteil der Seefracht Nigerias umgeschlagen wurde, eine schlechte Nachricht. Kapazitätsengpässe in Nigeria haben die Nachfrage gestärkt.

John Igué, der ehemalige Außenminister von Benin, warnt aber, es werde die wirtschaftlichen Aussichten klar beeinträchtigen, wenn Nigeria den Handel auf dem Landweg langfristig einschränke. Andererseits werde das aber auch den Schmuggel zusätzlich stimulieren, da grö-

ßere Knappheit die Preise in Nigeria werde steigen lassen.

Die belgischen Manager des Hafens von Cotonou prüfen nun, wie sie auf die neuen Herausforderungen reagieren sollen. Presseberichten zufolge wird im Jahr 2020 die Umsetzung eines 450-Millionen-Euro-Modernisierungsplans im Hafen von Cotonou beginnen. Ziel ist es, den Hafen für alle Abnehmer – und zwar nicht nur die nigerianischen – zu einem zuverlässigeren und effizienteren Partner zu machen. Im heftigen Wettbewerb der Häfen weltweit gibt es dazu keine Alternative.

LINK

World Food Programme: Logistics Capacity Assessment.

<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/LCA+Homepage>



KARIM OKANLA ist ein Mediendozent und freiberuflicher Autor aus Benin. karimokanla@yahoo.com



Folgen Sie uns auf **Twitter!**

Wenn Sie wissen wollen, was auf unserer Website passiert, können Sie uns auf Twitter folgen.





Eine indigene Frau in der Seilbahn, die die bolivianische Stadt La Paz mit der 400 Meter höher liegenden Nachbarstadt El Alto verbindet.

SEILBAHNEN

Rauf und runter

Praktisch, günstig, umweltfreundlich: Lateinamerikanische Städte setzen seit Jahren auf Seilbahnen als Transportmittel in Vierteln mit geographischen und sozialen Herausforderungen. Während viele Städte diese erfolgreich betreiben, stehen die Bahnen andernorts in der Kritik. Sie gingen an den Bedürfnissen der Bürger vorbei.

Von Julia Jaroschewski

Südamerikanische Städte wie Bogotá, Medellín, Caracas, La Paz oder Rio de Janeiro haben alle ähnliche Probleme: Die Mittel- und Oberschicht ist mit Autos und Bahnen versorgt und gelangt bequem in ihre gut angebundenen Stadtteile. Die ärmeren Bevölkerungsgruppen hingegen, die oft weit entfernt in bergigen Vierteln wohnen, müssen auf ihrem Weg nach Hause mit Bussen und lokalen Transportmitteln wie Motorrad-Taxis lange Staus in Kauf nehmen.

Um dem wachsenden Mobilitätsproblem Herr zu werden, setzen viele latein-

amerikanische Megastädte auf Seilbahnen, denn deren Vorteile liegen auf der Hand: Die Gondelbahnen sind relativ schnell über der Erde und kostengünstig zu bauen. Sie sind umweltfreundlich und ermöglichen angesichts eines explosionsartigen Bevölkerungswachstums in den Städten auch ärmeren Bewohnern in schwer zugänglichen Gebieten den Zugang zu öffentlichem Raum (siehe Kasten nächste Seite). Zumindest in der Idealplanung. Während Gondelbahnen in Europa und USA meist in den Bergen dem Tourismus dienen und viel Geld kosten, repräsentieren sie in Südamerika eine Demokratisierung des Transports. Sofern die Bevölkerung sie akzeptiert.

In Rio de Janeiro war dies nicht so. Die im Jahr 2011 gebaute Seilbahn im Complexo do Alemão sollte das Schmuckstück des Favelakomplexes im armen Norden werden. Die Bahn mit ihren sechs Stationen transportierte Anwohner schnell, kostenlos und umweltfreundlich zu einer Zugstation mit Anbindung an die Innenstadt. Vorher waren

sie auf Motorrad-Taxis oder selbst organisierte Kleinbusse angewiesen. Der Plan war vermeintlich perfekt – doch er ging nicht auf. Nach nur fünf Jahren, nachdem die Olympischen Spiele im Jahr 2016 beendet waren, wurde die Seilbahn stillgelegt. Rio de Janeiros Bahn offenbart die Schwachstellen eines Systems, das anderswo durchaus gut funktioniert.

Seit mittlerweile drei Jahren lagern die Gondeln verpackt in Hallen. Geblieben sind die riesigen auf den Hügeln thronenden Stationen, in denen sich die Polizei einbunkert, wenn es zu Schießereien mit den Drogengangs kommt. Der Grund für das Ende der Bahn waren Korruption und Wechsel der Betreiber. „Die Seilbahn in Rio scheint nicht von der Bevölkerung angenommen zu werden“, bilanzierte der kolumbianische Architekt Alejandro Echeverri schon 2013 auf einer Stadtplanungskonferenz in Rio.

Bewohner Rios kritisierten, die Stadt solle zunächst eine ordentliche Kanalisation bauen, anstatt in eine prestigeträchtige Gondelbahn zu investieren. „Die meisten Favela-Bewohner lehnen die Seilbahn ab, weil nur die Touristen davon profitieren werden“, erklärt etwa der Bürgerreporter Michel Silva aus der Favela Rocinha, die ursprünglich auch eine Gondelbahn erhal-

ten sollte. „Für die Seilbahn wird Geld verschwendet, während wir weiter mit offenen Abwasserkanälen leben müssen.“

ERFOLG IN MEDELLIN

Im kolumbianischen Medellín – eine Stadt, in der es ständig bergauf und -ab geht – funktioniert die Seilbahn „Metrocable“ hingegen seit 2004 bestens, und sie wurde zum ausgezeichneten Vorzeigeprojekt. Die Voraussetzungen waren ähnlich wie in Rio: Armenviertel auf Bergen ragend, eine Stadt mit hohen sozialen Ungleichheiten und überbordendem Verkehr. Auch dort war es leichter, eine Bahn in die Luft anstatt auf die Straße oder unter die Erde zu legen.

Doch trotz des Erfolgs gibt es auch in Medellín durchaus Kritik: Einige Anwohner und Organisationen monieren, dass das Projekt vornehmlich dem Tourismus diene und zu Gentrifizierung führe. In Medellín nutzen Touristen gern die Bahnen, und auch in Boliviens Hauptstadt La Paz ist die Seilbahn eine der größten Touristenattraktionen geworden. „Mi Teleférico“ operiert seit 2014 erfolgreich über den Bergen und verbindet La Paz mit der 400 Meter höher liegenden Nachbarstadt El Alto.

El Alto ist mit rund einer Million Menschen eine überwiegend indigene Stadt. Sie an La Paz anzubinden war Evo Morales, dem umstrittenen linken Präsidenten, der von

2006 bis 2009 im Amt war, wichtig (siehe Kommentar auf S. 13 dieses e-Papers). Seine inklusive Politik stabilisierte das Land, aber seine autoritären Neigungen wurden immer klarer. Nach Wahlkrawallen floh er aus dem Land; seine Unterstützer sprechen von einem Militärputsch.

Mittlerweile haben La Paz und El Alto Stadt das längste schwebende öffentliche Transportsystem: zehn operierende Linien. Die erste startete im Jahr 2014, und die vorerst letzte soll 2020 fertiggestellt werden. Im Gegensatz zu anderen Städten ist die Seilbahn in La Paz kein ergänzendes Transportmittel, sondern stellt das wichtigste öffentliche Nahverkehrsmittel dar. „Der Teleférico erreicht einen großen Teil der bolivianischen Bevölkerung. Es ist das umfangreichste und finanziell aufwändigste Projekt der Regierung und wurde sehr schnell aufgebaut. Dafür brauchte es nationale Gesetze“, sagt die bolivianische Sozialarbeiterin Cecilia Barja. Sie kritisiert, dass lokale Behörden nicht in die Umsetzung involviert wurden.

Die Bahn transportiert nach eigenen Angaben monatlich rund 2 Millionen Menschen, die sogar über solarpanelbetriebene Systeme Wifi in den Gondeln nutzen können. Dennoch, findet Barja, löst die Bahn das Hauptproblem des Transports nicht: „Wie überall in Südamerika erleben wir eine Urbanisierung, Städte werden immer voller.

Doch anstatt die Seilbahn mit dem bestehenden System zu verbinden, hat man autarke Systeme geschaffen.“

Dennoch profitieren vor allem die Bewohner der ärmeren Stadtviertel von den boomenden Seilbahnen – in Cali, Manizales und Medellín in Kolumbien, in Ecatepec in Mexiko, in Caracas in Venezuela oder Santo Domingo in der Dominikanischen Republik. Guatemala plant für die kommenden Jahre ein eigenes System. Dass Seilbahnen im Vergleich zu U-Bahnen viel weniger Menschen transportieren können, scheint der schnellen und preiswerteren Bauweise untergeordnet. Und: Touristen werden in allen Städten angelockt und geben den Vierteln einen ganz anderen Aufschwung.

Dennoch bleibt das Urteil der lokalen Bevölkerung ambivalent: „Es ist eine wundervolle, beeindruckende und unvergessliche Erfahrung, man sieht neue Teile der Stadt, und kommt in den Gondeln mit fremden Menschen ins Gespräch“, findet Barja. „Die Freude darüber kompensiert dennoch nicht die Kosten, die wir in einem armen Land wie Bolivien am Ende dafür draufzahlen.“



JULIA JAROSCHEWSKI
ist freie Auslandsreporterin
und auf Lateinamerika
spezialisiert.
jujaroschewski@gmail.com

Nachhaltiges urbanes Verkehrsmittel

Seilbahnen sind ein zukunfts-trächtiges und nachhaltiges öffentliches Transportmittel in Städten. Sie können relativ preisgünstig und ohne großen Aufwand gebaut werden. Die Kosten belaufen sich nach dem Hersteller Leitner Ropeways auf etwa die Hälfte im Vergleich zu einer Straßenbahn und auf ungefähr ein Zehntel im Vergleich zu einer U-Bahn. Die für die Seilbahn nötigen Stützen verursachen einen vergleichs-

weise geringen Eingriff in die städtischen Gegebenheiten.

Der weitere große Vorteil in Zeiten der Klimakrise: Seilbahnen werden emissionsfrei mit Strom betrieben. Der Energieverbrauch kann laut Leitner Ropeways an die Anzahl der Passagiere angepasst werden. Es genügt eine zentrale Antriebseinheit in einer Station, um viele Fahrzeuge zu bewegen. Deshalb seien auch die Betriebskosten lediglich gering.



Seilbahn in der kolumbianischen Stadt Medellín.

Die Seilbahnen können schnell und zuverlässig viele Menschen von A nach B bringen, da sie in einem engen

Takt fahren können und vom Straßenverkehr unabhängig sind.

E+Z/D+C

NICHTMOTORISIERTER VERKEHR

Fuß- und Radwege ausbauen

Weltweit hat der motorisierte Individualverkehr in den vergangenen Jahrzehnten rasant zugenommen. Besonders in den großen Metropolen sind die vielen Autos zu einem massiven Problem geworden – mit negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität der Menschen, auf Umwelt und Klima und die volkswirtschaftliche Entwicklung. Eine Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs ist dringend geboten – und auch eine Frage der Gerechtigkeit.

Von Nicholas Hollmann

Zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren, um sich fortzubewegen, hat eine ganze Reihe von Vorteilen: Es ist umweltschonend und kostengünstig, fördert die Gesundheit und benötigt nur sehr wenig Fläche. Negative Folgen des motorisierten Verkehrs wie Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Treibhausgasemissionen, die zur Erderhitzung beitragen, treten beim Fuß- und Radverkehr nicht auf.

Allerdings hat er gegenüber dem Autoverkehr vielerorts einen schweren Stand. Das Auto ist Statussymbol und gilt als Zeichen für Fortschritt und Wohlstand. Tatsächlich ist seine Bedeutung für die Wirtschaft groß. Ohne motorisierten Verkehr wäre Handel in der heutigen Form unmöglich, abgelegene Orte wären kaum zu erreichen und flächendeckende Versorgung utopisch. In vielen Ballungszentren und Metropolen sind aber mittlerweile die Grenzen des Systems erreicht. Dort könnte mehr nichtmotorisierter Verkehr einen großen Beitrag zur Bewältigung der Probleme leisten. Ein gutes Beispiel ist das für ständige Verkehrsstaus bekannte Bangkok (siehe Kasten nächste Seite).

VIELE TODESOPFER

Fußgänger und Radfahrer sind überdurchschnittlich oft in tödliche Verkehrsunfälle verwickelt (siehe Beitrag von Katja Dombrowski, S. 32). Das gilt weltweit, in afrikanischen Großstädten ist die Gefahr für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer allerdings am größten. In der kenianischen

Hauptstadt Nairobi beispielsweise waren 2016 offiziellen Angaben zufolge 65 Prozent aller Verkehrstoten Fußgänger. Wie in anderen Metropolen der Welt auch hat Nairobis Stadtplanung Radfahrer, Fußgänger und andere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer jahrzehntelang stark vernachlässigt und vor allem auf den Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr, insbesondere den motorisierten Individualverkehr, also das Auto, gesetzt.

Nairobi hat 2015 allerdings begonnen umzusteuern. Gemeinsam mit dem „Share the Road“-Programm des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (United Nations Environment Programme – UNEP),

kehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer im Straßenverkehr verbessert werden. Dazu zählen Infrastrukturmaßnahmen wie der Bau von Bürgersteigen und Mittel zur Verkehrsberuhigung wie Tempo-20-Zonen (Meilen pro Stunde) oder Verschwenkungen in der Straßenführung. Kampagnen, die das Bewusstsein für die Thematik stärken sollen, ergänzen die Maßnahmen. Um zu zeigen, dass es ihnen ernst ist, legten Nairobis Verantwortliche fest, dass 20 Prozent des Budgets für den Straßenbau in die Infrastruktur für den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr fließen müssen.

Carly Koinange, die Leiterin des „Share the Road“-Programms, sieht Nairobi in dieser Hinsicht als gutes Beispiel nicht nur für Afrika an: „Diese Verpflichtung, die Zweckbindung von Mitteln: Davon kann der globale Norden ebenfalls lernen“, sagte sie in einem Interview mit Zeit online. Dabei gehe es aber nicht um einen Wettbewerb zwischen Entwicklungs- und Industrielän-



Die Infrastruktur im Großraum Nairobi ist auf motorisierten Verkehr ausgerichtet.

das die Situation von Fußgängern und Fahrradfahrern im globalen Süden verbessern soll, hat die Stadt eine Verkehrspolitik speziell für den nichtmotorisierten Verkehr entwickelt. Nairobis damaliger Gouverneur Evans Kidero sagte zur Begründung unter anderem: „Es gibt klare Beweise dafür, dass nichtmotorisierter Verkehr eine sehr effiziente Mobilitätsform ist, die nur einer geringen Investition bedarf.“

In erster Linie sollen damit die Bedingungen für die stark benachteiligten Ver-

kehrsteilnehmer, sondern vor allem um Gerechtigkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.

Wie erfolgreich und nachhaltig Nairobis neue Verkehrspolitik ist, wird sich allerdings erst in der Zukunft zeigen. Zwischen 2013 und 2019 ist die Zahl der registrierten motorisierten Fahrzeuge in der Stadt von knapp 2 Millionen auf etwa 3 Millionen gestiegen. Staus und Verkehrschaos sind an der Tagesordnung – mit den entsprechenden wirtschaftlichen Kosten: Nach Schätz-

zungen der Weltbank verliert Nairobi durch Staus jeden Tag eine halbe Million Dollar.

Aus Sicht der Verkehrsplaner in Nairobi geht es bei der Förderung des nichtmotorisierten Transports um die Verbesserung der Lebensqualität aller Bewohner – durch bessere Luft und weniger Lärm. Außerdem können laut Kidero Privathaushalte durch Kostenersparnisse entlastet werden, da der nichtmotorisierte Verkehr in der Regel günstiger ist. Durch eine gezielte Förderung wird zudem erreicht, dass sich im nichtmotorisierten Transportsektor die Erreichbarkeit verbessert, wenn beispielsweise Fuß- und Radwege angelegt werden. Und da die Mehrheit der unteren Einkommensschichten auf den nichtmotorisierten Verkehr angewiesen ist, wird sich dort auch die Einkommenssituation verbessern, und es können Einkommen generiert werden.

Dies fördert auch die soziale ebenso wie die Klimagerechtigkeit. Denn unter den

Umweltbelastungen durch den Autoverkehr leiden vor allem ärmere Menschen in aller Welt. Die von den Hilfswerken Misereor und Brot für die Welt und dem Verein PowerShift herausgegebene Studie „Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit“ kommt zu dem Schluss: „Die zügige Abkehr vom Verbrennungsmotor ist aus Gründen der Umwelt- und Klimagerechtigkeit dringend geboten.“ Und im Jahresbericht 2018 des „Share the Road“-Programms heißt es sogar: „Fußwege sind der einzige gerechte und demokratische Ort, an dem alle Menschen wirklich gleich sind.“

Weltweites Umdenken in Stadt und Land tut not, um den Klimawandel einzudämmen. Die Weltwetterorganisation WMO meldete jüngst erneut Rekordwerte bei den Treibhausgasen: Statt zu stagnieren oder zurückzugehen, beschleunigt sich der Treibhausgasanstieg immer weiter. 80 Prozent der Treibhauswirkung gehen auf das Konto von CO₂, und knapp 18 Prozent der

CO₂-Emissionen wiederum stammen aus dem Straßenverkehr.

LINKS

Share the Road Programme, Annual Report 2018: Investing in people who walk and cycle. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/27503/SRP2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Misereor, Brot für die Welt, PowerShift (Hrsg.), 2019: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit.

<https://www.misereor.de/fileadmin/publikationen/Studie-Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit.pdf>



NICHOLAS HOLLMANN
ist Verkehrsplaner und arbeitete von 2010 bis 2014 am International College des King Mongkuts Institute of

Technology in Bangkok.

nicholas.hollmann@gmx.net

Überlastete Infrastruktur

1980 waren auf den Straßen der thailändischen Hauptstadt gerade einmal 600 000 Autos unterwegs – 1990 waren es bereits 2,3 Millionen. Mit der Zahl der Fahrzeuge und der gestiegenen Mobilität wuchs auch die Wirtschaft in der Metropole. Das führte wiederum dazu, dass immer mehr Menschen sich einen eigenen Pkw leisten konnten.

Subventionsprogramme der Regierung und der massive Ausbau der Straßeninfrastruktur taten ein Übriges. Heute fahren auf Bangkoks Straßen schätzungsweise mehr als 5 Millionen Autos. In der Stadt, die nach UN-Schätzungen etwa 10 Millionen Einwohner hat, ist die Pkw-Dichte eine der größten in ganz Asien.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat vieles verändert und zweifellos auch verbessert. Doch das Wachstum

stößt längst an seine Grenzen. Da Bangkoks Straßennetz nur etwa 2 Millionen Autos bewältigen kann, stehen die Autofahrer in der Stadt im Durchschnitt jedes Jahr mehr als 60 Stunden im Stau. Laut einer Studie des privaten US-Unternehmens INRIX, das Verkehrsdaten aus 1360 Städten und 38 Ländern ausgewertet hat, lag Bangkok 2018 auf Platz 11 der verstopfsten Städte.

Die thailändische Forschungsinstitution Kasikorn Research Center beziffert den durch die Staus auf Bangkoks Straßen verursachten wirtschaftlichen Schaden auf etwa 11 Milliarden Baht (mehr als 300 Millionen Euro) pro Jahr. Rechnet man die Verkehrstoten und -verletzten hinzu, ergibt sich ein noch dramatischeres Bild des volkswirtschaftlichen Schadens.



Verkehrschao in Thailands Hauptstadt.

Statt Gerechtigkeit herrscht auf Bangkoks Straßen bislang oft das Recht des Stärkeren. Autos, Transporter und Busse drängen Zweiräder an den Rand, Motorradtaxis weichen auf Gehwege aus und gefährden dort die Fußgänger.

Andererseits wächst in Thailands Hauptstadt das Bewusstsein, dass es auch anders geht: Ein gesunder Lebensstil liegt in Teilen der Gesellschaft im Trend, und Leihfahrräder

tauchen an immer mehr Stellen im Straßenbild auf. Das Netz des öffentlichen Nahverkehrs wurde mit Skytrain und dem Schnellbussystem Bus Rapid Transit ausgebaut (siehe meinen Beitrag in E+Z/D+C e-Paper 2016/10, Schwerpunkt). Fußgänger bekommen in den Innenstadtbereichen auf einer zweiten Ebene mit sogenannten Skywalks eigene, vom restlichen Verkehr getrennte Wege. nh

LUFTVERSCHMUTZUNG

Blauer Himmel über Peking

Westliche Beobachter beanstanden bei Chinas Entwicklung regelmäßig Verstöße gegen Menschenrechte oder intellektuelles Eigentum. Indische Besucher, wie beispielsweise unsere Autorin, beeindruckt dagegen vor allem, welche riesigen Fortschritte die Volksrepublik in den vergangenen Jahrzehnten gemacht hat.

Von Aditi Roy Ghatak

Peking ist für Smog bekannt, weshalb mich der azurfarbene Himmel freudig überraschte, als ich die Stadt im Sommer besuchte. Ich prüfte dann die Luftverschmutzungsdaten, welche die Botschaften und Konsulate der USA veröffentlichen. Am 28. August betrug der recht gute Wert für Peking 20, während meine Heimatstadt Kalkutta auf 57 kam und Standorte in Delhi sogar bis zu 160 erreichten.

Die schlichte Wahrheit ist, dass die Luft in indischen Städten heute in der Regel schlechter ist als in chinesischen. In Indien mangelt es an dem entschlossenen Handeln, das in China Wirkung zeigt. Laut Umweltminister muss hochwertiges Wachstum umweltfreundlich sein. Dass das kommunistische Regime autoritär agieren kann, ist manchmal vorteilhaft.

Daten der Weltgesundheitsorganisation (World Health Organization – WHO) zufolge sind Pekings Schwefeldioxidwerte von 2015 bis 2019 um 70 Prozent gesunken – und die Feinstaubbelastung um 36 Prozent. Kohlekraftwerke und kohlenutzende Industriebetriebe mussten Filter installieren, und es wurden sauberere, gasbetriebene Anlagen gebaut. Höherwertiger Treibstoff wurde eingeführt und alte Fahrzeuge stillgelegt. Häuser mit festen Brennstoffen zu heizen ist nicht mehr erlaubt.

Die Luftverschmutzung ist immer noch ein Problem. Zwar zeigen WHO-Statistiken, dass die Feinstaubbelastung in 62 chinesischen Städten von 2013 bis 2016 im Schnitt um ein Drittel zurückgegangen ist, aber dennoch erreicht keine von ihnen den von der WHO empfohlenen Grenzwert von zehn 10µg pro Kubikmeter für PM2.5 (Fein-



Hochgeschwindigkeitszug verlässt den Bahnhof Peking Süd.

staub mit weniger als 2,5 Mikrometer Durchmesser). Nur ein Drittel der größeren Städte erreicht den WHO-Übergangsrichtwert von 35µg.

Dennoch hat die Politik offensichtlich die Lage bereits verbessert. Vor den Olympischen Spielen 2008 in Peking plagten die Regierung wegen der hohen Luftverschmutzung Imagesorgen, und sie beschloss etwas zu tun. Das betraf unter anderem den Stadtverkehr.

Auf den Straßen Pekings fahren heute 6600 elektrische Busse. In Shanghai sind

sogar sämtliche 16.400 öffentlichen Busse batteriebetrieben. China hat derzeit 385.000 elektrische Busse, und die Zahl soll bis 2025 auf 600.000 steigen. Auch die Elektrifizierung von Taxis, Lastwagen und anderen Fahrzeugen wird vorangetrieben. Immer mehr Autos fahren mit Strom. Tatsächlich ist die Volksrepublik ein Vorreiter in Sachen Elektromobilität. Der Batteriehersteller BYD setzt globale Maßstäbe, und Anlegern aus aller Welt ist seine große Bedeutung für die Autoindustrie klar.

China ist aber auch fahrradfreundlich. In Peking gibt es Mietfahrräder, die mit einer Art Kreditkarte aufgeschlossen werden und nach vollendeter Fahrt an einem anderen Standort wieder angeschlossen werden können. Der Preis beträgt gerade mal 15 US-Cent pro Stunde und wird automatisch abgebucht.

Klimaschützer aus verschiedenen Ländern haben sich kritisch über Pekings riesigen neuen Flughafen geäußert. Sie sollten akzeptieren, dass asiatische Megastädte ähnliche Mobilitätsbedürfnisse haben wie europäische Hauptstädte, deren Bevölkerung meist viel kleiner ist. Sie sollten darüber hinaus zur Kenntnis nehmen, dass der neue Flughafen sehr gute Bahnverbindungen in die Stadt und ins Umland hat. In den nächsten drei Jahren soll zudem eine Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Tianjin fertig werden. Die Reise in diese Hafenstadt mit 15 Millionen Menschen wird weniger als 40 Minuten dauern, sodass der Flughafen nicht einer, sondern zwei Megastädten dienen wird.

Das Netz der Hochgeschwindigkeitsstrecken durchquert China und reduziert den Bedarf an Binnenflügen. Zuvor hatten nur viel kleinere Länder wie Japan oder manche EU-Mitglieder eine solche Eisenbahninfrastruktur. Weder Indien noch die USA haben irgendetwas Vergleichbares. Sie verfolgen auch keine ähnliche Politik wie die, die zunächst „blauen Himmel über Peking“ anstrebt und diesen Ehrgeiz auf immer mehr Orte ausweitet. Wer hinschaut, kann mit eigenen Augen sehen, dass China die Herausforderungen Luftverschmutzung und Klimakrise ernst nimmt.



ADITI ROY GHATAK
ist Wirtschaftsjournalistin und lebt in Kalkutta.

aroyghatak1956@gmail.com

Gesetze erlassen und durchsetzen

In Entwicklungsländern sterben wesentlich mehr Menschen durch Verkehrsunfälle als in Industrieländern. Auch die wirtschaftlichen Kosten sind viel höher. Experten fordern, das Problem politisch wichtiger zu nehmen.

Von Katja Dombrowski

Die Zahl der Verkehrstoten nimmt weltweit kontinuierlich zu und lag 2016 nach Daten der Weltgesundheitsorganisation (World Health Organization – WHO, 2018) bei rund 1,35 Millionen. Ihr Verhältnis zur – ebenfalls zunehmenden – Weltbevölkerung bleibt hingegen in etwa gleich. Angesichts der sich rapide ausbreitenden Motorisierung deutet die WHO das als Hinweis dafür, dass sich die Lage zumindest nicht weiter verschlechtert. Sie weist aber auch darauf hin, dass das Nachhaltigkeitsentwicklungsziel (Sustainable Development Goal – SDG) 3.6, bis 2020 die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit zu halbieren, nicht mehr zu erreichen ist.

Verkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache für Kinder und junge Erwachsene zwischen fünf und 29 Jahren. Mehr als die Hälfte aller Toten sind Fußgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer; ihr Anteil ist in Entwicklungsländern besonders hoch. Laut WHO passieren 93 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle in Ländern mittleren und niedrigen Einkommens, wo 85 Prozent der Weltbevölkerung leben, die aber nur 60 Prozent aller Fahrzeuge besitzen. Der Statistik zufolge ist das Risiko, durch einen Verkehrsunfall zu sterben, in Ländern niedrigen Einkommens dreimal so hoch wie in Ländern hohen Einkommens. Am größten ist die Gefahr in Afrika, gefolgt von Südostasien.

Der Hauptgrund für die großen Unterschiede bei der Verkehrssicherheit liegt darin, dass die meisten Entwicklungsländer das Thema nicht als politische Priorität betrachten. Zu diesem Ergebnis kommt eine vergleichende Studie jordanischer Wissenschaftler und Bauingenieure (Jadaan et al., 2018). Weitere wichtige Gründe liegen demnach in unterschiedlichen Mobilitätsgewohnheiten der Menschen und in der

Qualität der öffentlichen Verkehrssysteme. Oft teilten sich in Entwicklungsländern viele unterschiedliche motorisierte und nicht motorisierte Fahrzeuge die Straßen, wodurch die Sicherheit abnehme.

Dass die Anzahl sowohl von Verkehrsunfällen als auch von Todesopfern und Verletzten in armen Ländern dramatisch zunimmt, ist nach den Erkenntnissen der Autoren auch ein großes wirtschaftliches

Problem gemacht haben, habe in Industrieländern zu einer signifikanten Reduzierung der Verkehrstoten und -verletzten geführt. Auch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur spiele eine große Rolle.

Die Autoren der jordanischen Studie weisen darauf hin, dass es mit der Einführung von Gesetzen nicht getan ist, sondern diese auch durchgesetzt werden müssen. In Entwicklungsländern sei die Polizei aber oft nicht gut ausgebildet und ausgestattet, oder es gebe nicht genügend Personal. Außerdem fehle oft eine nationale Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, und wo es sie gebe, sei die Umsetzung mangelhaft. Die Autoren halten es für dringend geboten, dass alle Länder eine umfassende



Im Straßenverkehr gibt es viele Gefahren; in Jordanien gehören Sandstürme und Kamele dazu.

Problem: In Jordanien beispielsweise hätten die Kosten von Verkehrsunfällen 2009 Schätzungen zufolge 516,2 Millionen Dollar betragen und damit mehr als zwei Prozent der Wirtschaftskraft des Landes.

Die WHO empfiehlt, Maßnahmen, die in Ländern mit hohem Einkommen Erfolg hatten, auch in Ländern mittleren und niedrigen Einkommens zu übernehmen. Dazu gehören beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen, eine Helmpflicht für Motorradfahrer und eine Gurtpflicht für alle Insassen von Autos, Transportern, Bussen, Lkw et cetera. Die Einführung von Gesetzen, die das Tragen von Sicherheitsgurten obli-

gatorisch gemacht haben, habe in Industrieländern zu einer signifikanten Reduzierung der Verkehrstoten und -verletzten geführt. Auch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur spiele eine große Rolle.

LINKS

- Weltgesundheitsorganisation, 2018: Global status report on road safety.**
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/
- Jadaan, K. et al., 2018: Traffic safety in developed and developing countries. A comparative analysis.** In: *Journal of traffic and logistics engineering*, Vol. 6, No. 1, June 2018.
<http://www.jtle.net/uploadfile/2018/0604/20180604040656698.pdf>

NACHHALTIGE MOBILITÄT

Grundlegende Transformation nötig

Mobilität muss weltweit dringend nachhaltiger werden. Laut einem aktuellen Bericht sind universeller Zugang, Effizienz, Sicherheit und Umweltverträglichkeit dafür besonders wichtig.

Von Floreana Miesen

Wenn ländliche Gebiete besser erschlossen würden, könnten eine Milliarde mehr Menschen Zugang zu Bildung, Gesundheitsversorgung und Beschäftigung bekommen. Verbesserte Sicherheit im Verkehr könnte weltweit pro Jahr 800 000 Verkehrstote vermeiden. Das sind zwei wichtige Ergebnisse eines Berichts von Sustainable Mobility for All (SuM4All), einer Dachorganisation öffentlicher und privater Akteure im Verkehrssektor.

Die Autoren mahnen, dass Verkehrsströme dringend unabhängiger von fossilen Brennstoffen gemacht werden müssen. Die Verantwortung liege vor allem bei den Industrieländern, denn dort seien die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen pro Kopf am höchsten.

Eine starke Reduzierung des CO₂-Ausstoßes würde dem Bericht zufolge zudem die Luftverschmutzung und damit verbundene Gesundheitsrisiken weltweit deutlich

verringern. Hiervon sei Südasien am stärksten betroffen.

Viele internationale Vereinbarungen, wie die Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs) oder das Pariser Klimaabkommen, thematisieren nachhaltige Verkehrspolitik konkret. Es hapert jedoch an der Umsetzung der Ansätze, bemängelt der Bericht. Beispielsweise sei in einigen Ländern der Bau von Straßen gefördert worden, um den Zugang zu Märkten und Arbeit zu verbessern. Das habe jedoch zu mehr Todesfällen sowie Luft- und Lärmbelastung geführt. Insbesondere in Südafrika sehen die Autoren die mangelnde Sicherheit im Verkehr mit Sorge.

Oft würden einzelne Technologien wie Elektrofahrzeuge zur Senkung der Treibhausgasemissionen zu stark gefördert. Das untergrabe die Erweiterung der Vielfalt der Verkehrsmittel. Trotz einiger Fortschritte in bestimmten Verkehrsbereichen vermissen die SuM4All-Autoren die erforderliche grundlegende Transformation des Systems. Der Report führt die relevantesten und wirkungsvollsten politischen Maßnahmen zur Erreichung nachhaltiger Mobilität auf. Ein Einheitsmodell funktioniere nicht – jedes Land müsse spezifische Maßnahmen ergreifen. SuM4All

präsentiert verschiedene Instrumente dafür in vier „Toolboxen“: Zu den regulatorischen und institutionellen Instrumenten gehören unter anderem bessere Koordination zwischen den Verkehrsträgern und entsprechenden Ausbau der Transportmöglichkeiten. Wichtig seien zudem Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr, Verkehrsdienste, Fahrzeugnutzung sowie den Umgang mit Daten.

- Die Technologie-Toolbox behandelt die Planung, Bereitstellung und Wartung von Infrastruktur. Technische Standards müssen dabei Sicherheitsbelange berücksichtigen.

- Die Wirtschafts- und Finanz-Toolbox empfiehlt Maßnahmen zur Finanzierung und Preisgestaltung, Steuern und Subventionen, Innovationspolitik und Kosteneffizienz des Verkehrssektors. Bei der Umstellung zu nachhaltiger Mobilität nehmen private Akteure demnach eine Schlüsselrolle ein. Sie bieten innovative Technologien, Produkte und Dienstleistungen sowie die für den Übergang erforderlichen Geschäftsmodelle an. Von der Konzeption bis zur Umsetzung konkreter Maßnahmen sei deshalb eine Zusammenarbeit zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor erforderlich, heißt es im Bericht.

- Die Kommunikations-Toolbox schließlich hilft dabei, öffentliche Kampagnen zur Beeinflussung von Verhaltensänderungen zu erarbeiten, nachhaltige Verkehrsalternativen erkennbar zu machen und Wissen zu managen.

Zusätzlich ermöglicht ein Webtool, länderspezifische Mobilitätsindizes einzusehen und Aktionspläne abzuleiten. Verschiedene Indizes wie etwa das Verhältnis von Schnellzugstrecken zu Passagierzahlen helfen, Stärken und Schwächen in der Verkehrsinfrastruktur zu identifizieren. Insgesamt zeigt der Bericht das große Potenzial des Verkehrssektors auf, nachhaltige Entwicklung zu gestalten.

LINK

Sustainable mobility for all, 2019: Global roadmap of action toward sustainable mobility.
<http://www.sum4all.org/gra>



FLOREANA MIESEN
 ist Geografin und freie Autorin.

floreana.miesen@gmx.de



Bahnhof in Marrakesch in Marokko.

Meerschweinchen wie hier in der Demokratischen Republik Kongo könnten in Afrika noch viel umfangreicher als Nutztiere gezüchtet werden.

Seite 17



Foto: Brigitte Maass