

# Fahrradbüros für Afrika

Ein Appell zur Gründung von Organisationen zur Interessenvertretung der nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen in den armen Ländern des Südens und der finanziellen Förderung im Rahmen von Entwicklungszusammenarbeit



## Die autozentrierte "Entwicklungshilfe"

Die globale Motorisierung nimmt in bedrohlichem Ausmass zu. Doch: Entwicklungshilfe (bzw. Entwicklungszusammenarbeit) für die armen Länder des Südens setzt im verkehrspolitischen Bereich weiterhin auf Forcierung von Motorisierung durch Strassenbau und -reparatur, Förderung des Kfz-Gewerbes, Ausbildung von Kfz-Mechanikern sowie die Einrichtung von entsprechenden Ausbildungsstätten.



Das Marketing exportorientierter Autokonzerne und der weltweite Absatz westlicher Medien vermitteln die Gleichsetzung von Autobesitz mit Entwicklung, Fortschritt und Moderne inzwischen über sämtliche Grenzen und Kulturen hinweg. Doch: Statt Alternativen aufzuzeigen demonstrieren die Entwicklungshilfeagenturen durch ihre Helfer und Experten seit Jahrzehnten in allen Kontinenten, dass sich der zivilisierte Mensch motorisiert fortbewegt.



Motorisierte Fortbewegung ist in den armen Ländern



für eine kleine, vergleichsweise reiche Minderheit erschwinglich. Das Gros aller Wege und Transporte wird zu Fuss oder günstigstenfalls per Fahrrad bewältigt. Dass hierbei mit (im Vergleich zur Subventionierung der automobilen Infrastruktur) geringem Mitteleinsatz grosse Verbesserungen und Lebenserleichterungen für die Bevölkerungsmehrheit erreicht werden können, zeigen einige Kleinprojekte. Bis hin zu den etablierten Entwicklungshilfeagenturen muss diese Erkenntnis erst noch fortschreiten.

## Die fehlende Interessenvertretung der Nichtmotorisierten

In den reichen Ländern haben sich eine Vielzahl von Bürgerinitiativen, lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Umweltgruppen wie auch RadfahrerInnenverbände organisieren und öffentlichen Einfluss gewinnen können, der bis in die Parlamente reicht. Mit grossem Selbst- bis hin zu Sendungsbewusstsein werden alternative Verkehrskonzepte vertreten, die automobilen Aufrüstung und ihre Nebenwirkungen kritisiert und Erfolge bei der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur erzielt.

In den armen Ländern hingegen

- erschwert es ein weitverbreitetes Bewusstsein eigener kultureller und technologischer Rückständigkeit, die Symbolkraft des Autos als Fortschrittsträger infrage zu stellen und offensiv zu kritisieren
- werden die politischen und meinungsbildenden Institutionen weitgehend von städtischen Eliten getragen, die sich voll mit der westlichen Automobilkultur identifizieren
- werden allgemein Umweltaspekte oft durch alltägliche existenzielle Lebensprobleme in den Hintergrund gedrängt
- arbeiten Gruppen und Einzelprojekte, die sich für Fahrräder und andere angepasste Transporttechniken einsetzen, isoliert; ihnen fehlen finanzielle/organisatorische Möglichkeiten, Erfahrungen und Erfahrungsaustausch
- haben Mitgliederorganisationen (wie hierzulande der ADFC) schon deshalb kaum Chancen, weil potentielle Unterstützer kaum Geld haben, um Mitgliedsbeiträge zu zahlen oder zu spenden

Obwohl die grosse Mehrheit, bleiben bei verkehrspolitischen Entscheidungen die Interessen und Bedürfnisse der nichtmotorisierten Bevölkerung somit unberücksichtigt.

Im Extremfall wie in einigen afrikanischen Staaten führt dies zur Situation: fast ein Viertel des Staatsbudgets und internationale Kredite werden für Großprojekte, Brücken- und Strassenbaumassnahmen, Import von Erdöl und Kfz-Ersatzteilen ausgegeben; an Fahrrädern hingegen wird mit Importzöllen und städtischen Strassenbenutzungsgebühren zu verdienen versucht. Die Bevölkerung geht zu Fuss, Frauen und Kinder schleppen Wasser, Nahrungsmittel und Feuerholz über km auf dem Kopf, weil sich die Familien kein Fahrrad leisten können.

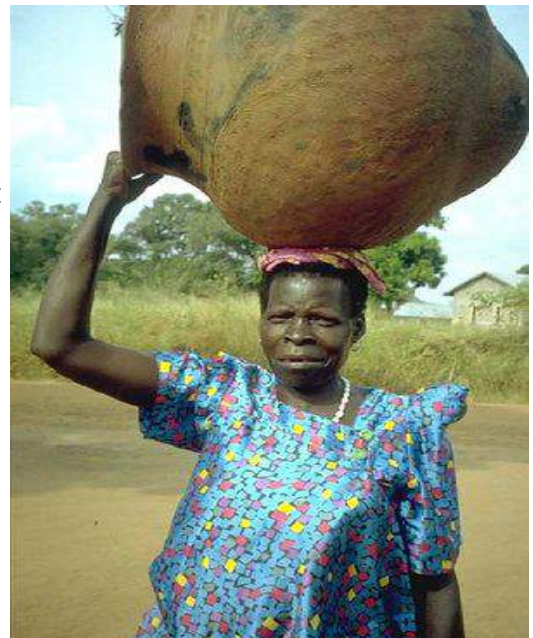


Foto Schindler Tanzania 1982

Die Entwicklungsorganisationen, die sich in der Vergangenheit besonders für die Ausbreitung der Automobilkultur engagiert haben, sind aufgefordert, ihre Verantwortung anzuerkennen und Massnahmen zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und Transportes mitzufinanzieren. Nach der Entsendung von so vielen Automobilmissionaren ist es an der Zeit, die ersten



Fahrradmissionare zu entsenden: Es geht hierbei um den Aufbau von Interessenvertretungsorganen, die den Forderungen der nichtmotorisierten Bevölkerung in den armen Ländern erstmals einen offiziellen Status und eine Verhandlungsfähigkeit gegenüber anderen Institutionen verleihen können.

### Ein Arbeitskatalog für nationale «bicycle offices»

- Sammlung von Fakten über die Situation der nichtmotorisierten 'Verkehrsteilnehmerinnen im Verkehrs- und Transportbereich)
- landesspezifische Probleme, Hindernisse



beim Einsatz nichtmotorisierter Verkehrsmittel und mögliche Lösungen

- Erstellung von Informations- und Anschauungsmaterial über die vielfältigen (bei Politikern und Experten unbekanntes) Einsatzmöglichkeiten und die (bei Experten und Politikern unterschätzte) Leistungsfähigkeit



nichtmotorisiertes Verkehrsmittel unter den landesspezifischen Bedingungen

- Verbreitung von Wissen über NMT in der Funktion als Berater oder als pressure group gegenüber den politischen Entscheidungsträgern sowie gegenüber Entwicklungsprojekten

- Verbreitung von Wissen über Fahrradeinsatz durch Öffentlichkeitsarbeit (Rundfunk, Presse, Organisation von Ausstellungen und Seminaren ...)

- Erarbeitung von Konzepten für die nationale Verkehrspolitik unter Berücksichtigung des Verkehrs- und Transportbedarfs der Bevölkerung

- Hilfe bei der Erschließung von Finanzierungsquellen für Projekte und Initiativen angepassten Verkehrs und Transportes

- Vermittler- und Kontaktfunktion nach Europa

(Radverbände, Verkehrsinstitute, Medien, Entwicklungsorganisationen und -vereine) mit dem Ziel fundraising und publicity bei den europäischen verkehrs- oder entwicklungspolitisch tätigen Institutionen

- Anlaufstelle für an Fahrradprojekten und angepasstem Verkehr/Transport interessierte BesucherInnen, Organisation von Praktika

- Untersuchung der Bedingungen für Produktion und Handel mit angepassten Verkehrsmitteln und deren Einzel(Ersatz-)teilen, Beratung von Händlern und Produzentinnen,

- Evaluierung der Arbeitsbedingungen für NMT-Mechanikerinnen, Schaffung von Ausbildungs- oder Lehrgängen mit Prüfungsabschluss

- etc., weitere mögliche Aufgaben können landesspezifisch sein (s.u.) oder aus den Satzungen europäischer Interessenverbände entnommen werden (Rechtsschutz für nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen ..)



### Ein Anfang mit Büros in Ostafrika

Vorgeschlagen als mögliche Startorte für Fahrradbüros (bicycle-offices, bicycle-headquarters, national bike associations, appropriate traffic organisation, general african bicycle club ....) werden hier **Eldoret** (Kenya), **Kigali** (Rwanda) sowie **Mbale oder Jinja** (Uganda) und **Arusha oder Lushoto** (Tanzania). Kurzbegründung: Aus den vier benachbarten Ländern liegen Untersuchungen zum Transportbedarf der Bevölkerung vor, und es bestehen Kontakte zu in diesem Bereich aktiven Gruppen, auf die aufgebaut werden kann. Als Besonderheiten lassen sich anführen:

**Uganda:** Im Umfeld der zweit- und drittgrößten Städte Jinja und Mbale hat sich die wohl ausgeprägteste Fahrradkultur Ostafrikas mit einem vielfältigen Kleingewerbe von Fahrradreparateuren, Ersatzteilverkäufern, lokalen Produzenten von Gepäckträgern, Gepäckträgerpolstern für die mehr als 3000 hauptberuflichen Fahrradkuriere etc. entwickelt. Mit Spendenrädern aus Deutschland sind mehrere hundert Krankenschwestern und Hebammen zur Versorgung ländlicher Gebiete unterwegs. Die hier gemachten Erfahrungen schreien geradezu

danach, ausgewertet, veröffentlicht und auf andere Länder übertragen zu werden.

**Kenya:** Als klassisches Land des Safari-Tourismus bieten sich hier Experimente mit sanftem (sprich Fahrrad-)tourismus als Einkommen schaffende Massnahme für Sozial- und Umweltprojekte an. Landesweit organisieren konnten sich bisher die Radsportlerinnen. Eine Kooperation mit dem Dachverband in Eldoret bietet sich an. Es wurde die Bereitschaft signalisiert, neben sportlichen auch allgemeine Radfahrerinteressen zu vertreten. Bei Eldoret befindet sich die zweite Universität des Landes. Ein bicycle bureau nahe oder auf dem grossen Campusgelände könnte möglicherweise frühzeitig Sympathisantinnen für den nichtmotorisierten Transport und Verkehr aus der späteren Führungselite gewinnen.

**Rwanda.** Typisch für das Land sind zum einen die "tausend Hügel", die zumindest in einigen Landesteilen das Radfahren erschweren. Zum anderen aber auch die Streusiedlungsform, die das Fahrrad zur alleinigen Alternative zum Laufen macht. Fast die gesamte Bevölkerung ist in der Landwirtschaft mit einem hohen Mass an Subsistenzversorgung tätig. Das Fahrrad ist schon jetzt ein wichtiges Verkehrs- und Transportmittel, nur dass sich diejenigen, die es am dringendsten bräuchten, keines leisten können. Aufgrund der geringen oder fehlenden Einkommen ist hier ein niedriger Anschaffungspreis noch wesentlicher als in den Nachbarländern. Ein bureau de velo sollte es als Aufgabe ansehen, in der Hauptstadt als pressure group gegenüber Regierungsstellen und den vielen Hilfsorganisationsbüros aufzutreten mit dem Ziel Fahrradimporte und die Infrastruktur zu subventionieren anstatt zu besteuern.



**Tanzania:** Mit 120 Jahren Verspätung zu den ersten deutschen Missionaren könnte in Kooperation mit deren Nachfahren eine segensreiche Fahrradmission begonnen werden. Mehrere von den Kirchen finanzierte Projekte interessieren sich für die Möglichkeiten vermehrten Fahrradeinsatzes. Wenn eine kritische Haltung gegenüber der autozentrierten Entwicklung Eingang in die offizielle Kirchenpolitik fände, wäre dies dem Herrn ein Wohlgefallen.

### **Zur Finanzierung und zur Durchsetzungsfähigkeit**

Die Hauptfinanzierung für den Aufbau und eine weitere stetige Förderung von Fahrradbüros muss aus Deutschland kommen. Die benötigten Summen sind vergleichsweise gering im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen bis hin zu Einfluss auf die nationale Verkehrspolitik.

Wesentlich ist die Kunst, Anträge zu formulieren, Spenden und Zuschüsse zu erhalten, zu verwalten und abzurechnen. Zuschüsse werden i.A. nur an Organisationen gewährt, die mindestens schon drei oder fünf Jahre Dritte-Welt-Projektarbeit betreiben.

### **Voraussetzungen zur Realisierung:**

Eine unterstützende Organisation/ein etablierter Verein in Deutschland in Kooperation mit einer zuverlässigen Organisation (Association, Behörde, Verein) in Afrika. Zuverlässige und schnelle Kommunikation zwischen den Partnerorganisationen.