



Alle schön durcheinander: Verkehrsteilnehmer in Nairobi.

Fotos: Klink

## Jeden Morgen, jeden Abend Stillstand

Warum die kenianische Hauptstadt Nairobi nicht vom Fleck kommt / Studenten initiieren Fahrrad-Verleih

Von Dieter Klink

Wer einmal durch Kenias Hauptstadt Nairobi gefahren ist, weiß, wovon die Bewohner erzählen. Es fängt schon am frühen Morgen an. Wer um sechs Uhr zur Arbeit fährt, hat Glück, in 90 Minuten durchzukommen. Wer nach sieben Uhr aufbricht, kann den Arbeitstag fast schon vergessen. Dann steht man vier Stunden auf den chronisch verstopften Straßen. Nichts geht mehr zwischen sieben und elf. Und abends zwischen 17 und 21 Uhr. Meetings werden verschoben, das Standard-Argument ist jedermann vertraut: „Ich kam nicht durch.“

Glücklich sind jene Arbeitnehmer, die mit ihren Chefs gleitende Arbeitszeiten vereinbaren können. Angesichts der stundenlangen Staus von zu Hause aus arbeiten – nur eine Minderheit in der Hauptstadt des ostafrikanischen Landes kann sich das leisten. Die Hälfte der Nairobi-Bewohner geht zu Fuß zur Arbeit, weil sie mit dem Auto nicht ans Ziel kommen. Doch auf Fußgänger ist die Infrastruktur erst recht nicht eingestellt; Gehwege gibt es so gut wie keine, jeder muss sich seinen gefährlichen Weg selber suchen.

Vor den zig Kreisverkehren staut sich der Verkehr. Straßenverkäufer laufen von Auto zu Auto und bieten Wasser, Erdnüsse und Schreibtischlampen an.

Warum nur steht die Vier-Millionen-Metropole, in die Tag für Tag noch drei Millio-



Fast kein Durchkommen: Fußgänger bahnen sich ihren Weg zwischen zwei Minibussen.

nen Pendler ein- und ausreisen, ständig im Stau? Die einfache Antwort, die jedoch mehrere Facetten beinhaltet: Weil es die Stadt nicht schafft, einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr auf die Beine zu stellen.

Aus europäischer Sicht klingt das unbegreiflich: eine Vier-Millionen-Stadt ohne U-Bahn, S-Bahn und öffentliche Busse. Unverständlich, aber wahr. Selbst in den Großstädten der Nachbarländer Tansania und Äthiopien, Daressalam und Addis Abeba, haben die Stadtväter (Mütter sind es selten) einen öffentlichen Bahn- und Busverkehr aufgebaut. Es kann also in Afrikas Großstädten gelingen. In Nairobi gelingt es nicht.

Auf einer Pressereise der Deutschen Gesellschaft für die Vereinten Nationen (DGVN) zum Thema nachhaltige Stadtentwicklung erfahren deutsche Journalisten Hintergründe des Stillstands und vom Versuch, diesen zu überwinden. Stolz zeigen Verantwortliche in der städtischen Verkehrsbehörde Pläne von Buslinien. Sie wollen das neue Bussystem in Gang bringen, auch weil die Luftqualität wegen der mangelhaften Qualität des Benzins schlecht ist. Ein Schnellbussystem soll das ändern. Den einzelnen Linien haben sie schon Namen gegeben: Es gibt eine Elefanten-Linie, eine Leoparden-Linie und eine Löwen-Linie. Viel mehr außer der Namensgebung ist allerdings

noch nicht passiert.

Schrittweise bis 2025 soll das Schnellbussystem eingeführt werden, die deutsche Bundesregierung unterstützt das Projekt – allerdings nur, wenn es denn tatsächlich kommt.

### Die Macht der privaten Busbetreiber

Zweifel sind angebracht. Das liegt auch an der mächtigen Privatbus-Industrie, die in Kenia noch jeden Versuch, den Verkehr als öffentliche Aufgabe zu begreifen, ausgebrems hat. Die sogenannten Matatus sind bisher die einzigen Busse in der Hauptstadt, die Besitzer gleichen einer Mafia. Mal nehmen sie zehn kenianische Shil-

ling für die Fahrt, dann 20 – je nach Lust und Laune oder Wetter. Sie wachen über ihr Geschäft, sie sichern sich ihre Pfründe. Wie soll man sie für ein öffentliches Busprojekt gewinnen, das besser und billiger sein soll? Für sie, die Matatu-Betreiber, bliebe dann weniger bis nichts übrig. Sie werden ihr Geschäftsmodell mit Zähnen und Klauen verteidigen.

Überdies ist schwer vorstellbar, wie die Stadtverwaltung dem chronisch überlasteten Straßennetz eine eigene Spur abtrotzen will, die dann ständig nur für die Busse reserviert ist. Auch das wird die Matatu-Industrie zu verhindern wissen. Man muss sie irgendwie mit ins Boot holen, die geplanten Änderungen mit ihnen bespre-

chen. Das Bewusstsein, dass Verkehr eine öffentliche Aufgabe ist, ist noch stark ausbaufähig. Und doch weiß jeder Kenianer: Es muss sich etwas ändern, wenn die Mega-Metropole nicht Tag für Tag im Stau versinken will.

Studenten der Nairobi-Universität haben mit einer cleveren Idee schon mal angefangen: Fahrradverleih. Zwölf Räder stehen auf dem Uni-Campus zur Verfügung, 40 kenianische Schilling (circa 36 Euro-Cent) kostet eine Stunde. Die Vereinten Nationen schoben das Projekt mit einem Zuschuss von 10 000 US-Dollar an. Bald soll eine zweite Station mit weiteren Rädern hinzukommen.

Die Studenten befahren sozusagen Neuland: Radfahren ist in Kenia nicht verbreitet. Radwege sind Mangelware, im Stadtzentrum gibt es einen einzigen Fahrradständer, der zudem auch noch komplett verbeult ist. Das Fahrrad gilt als Arme-Leute-Gefährt oder als Gerät für Sportler. Für Normal-Kenianer sind Drahtesel kein Fortbewegungsmittel. Das wollen die Studenten ändern. Uni-Mitinitiator Tony Omwansa hofft, dass die Idee Schwung in die städtische Verkehrspolitik bringt: „Wenn in Nairobi mehr Fahrrad gefahren wird, übt das Druck auf die Stadtverwaltung aus.“ Dann könnten zusätzliche Fahrradwege entstehen. Außerdem hofft er, dass die Studenten aus dem Verleih eine gewinnbringende Geschäftsidee entwickeln. „Kenianer sind geschickt in so etwas.“



Der einzige Fahrradständer in Nairobi's Stadtzentrum: Unattraktiv, völlig verbeult, kaum nachgefragt.



Fahrrad-Verleih: Studenten an der Universität bauen ein neues Geschäftsmodell auf und hoffen auf viele Radfahrer.