

Un seul monde Un solo mondo Eine Welt



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Direktion für Entwicklung
und Zusammenarbeit DEZA

NR. 1 / MÄRZ 2015
DAS DEZA-MAGAZIN
FÜR ENTWICKLUNG
UND ZUSAMMENARBEIT
www.deza.admin.ch



Transport
Mobilität entwickelt
und macht abhängig

**Burkina Faso:
Das Volk steht auf**

**Mit Musik den
Krieg verarbeiten**

Inhalt

DOSSIER



TRANSPORT

- 6 Mobilität fördert Entwicklung, Austausch und Abhängigkeit**
Während viele ländliche Gebiete in Entwicklungsländern verkehrstechnisch schlecht erschlossen sind, droht in Metropolgebieten der Verkehrskollaps
- 12 Strassen für Menschen, statt für Fahrzeuge**
Der ugandische Verkehrsexperte Patrick Kayemba im Interview
- 14 Nepals grüne, soziale und nachhaltige Strassen**
Die lokale Bergbevölkerung Nepals redet beim Bau von Strassen mit, baut sie selber und übernimmt Verantwortung für den Unterhalt
- 16 Schiene statt Asphalt**
Die Eisenbahn erlebt als Transportmittel und Treiberin für regionale Entwicklung neuen Aufschwung
- 17 Facts & Figures**

HORIZONTE



- 18 Volksaufstand mit ungewissem Ausgang**
Seit im Oktober die Bevölkerung Burkina Fasos den Präsidenten zum Rücktritt zwang, versucht das Land, sich neu auszurichten
- 21 Aus dem Alltag von ...**
Alfred Zongo, Programmverantwortlicher im Schweizer Kooperationsbüro in Ouagadougou
- 22 Genug ist genug!**
Martin Zongo über die Gründe des Volksaufstandes der Burkinabè

DEZA



- 23 Ein Radio ohne Tabus**
Die DEZA unterstützt in Tunesien die Förderung unabhängiger Medien
- 24 Mehr Wissen, weniger Verluste**
Über 1000 Pflanzenkliniken und eine Online-Datenbank helfen Kleinbauernbetrieben in 40 Ländern, Ernteverluste zu reduzieren

FORUM



- 27 Wenn SMS, Telemedizin oder Facebook Menschen retten**
Humanitäre Akteure nutzen bei Krisen und Katastrophen immer häufiger technologische Innovationen
- 30 Von alten Käfigen und Berner Bären**
Carte blanche: Der Litauer Marius Ivaškevičius über das Leben am Rand der Freiheit

KULTUR



- 31 Bombenmusik**
Krieg wurde schon immer auch durch Musik verarbeitet – heute wieder vermehrt

- 3 Editorial**
4 Periskop
26 Einblick DEZA
34 Service
35 Fernsucht mit Tom Tirabosco
35 Impressum

Die Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA), die Agentur der internationalen Zusammenarbeit im Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), ist Herausgeberin von «Eine Welt». Die Zeitschrift ist aber keine offizielle Publikation im engeren Sinn; in ihr sollen auch andere Meinungen zu Wort kommen; deshalb geben nicht alle Beiträge unbedingt den Standpunkt der DEZA und der Bundesbehörden wieder.

Editorial



Zwischen Mobilität und Sesshaftigkeit

«Transport ist der Antrieb der Entwicklung» steht in diesem Heft zu lesen. Damit ist natürlich die wirtschaftliche Entwicklung gemeint, und insoweit hat diese Aussage auch durchaus ihre Berechtigung. Wer nicht zu Fuss zur Arbeit geht, ist auf Transport angewiesen. Und der Warenhandel, als einer der Hauptmotoren der Weltwirtschaft, ist ohne Transport ebenfalls nicht denkbar.

Für alle jene, die jeden Morgen auf verstopften Strassen und in überfüllten Zügen zur Arbeit pendeln, und das dürfte schon bald eine Mehrheit der Menschheit sein, steht Transport aber auch für die Entwicklung von Abgasen, beziehungsweise von Neid auf die Glücklichen, die im Zug oder Bus jeweils noch einen Sitzplatz ergattert hatten. Abgesehen davon trägt, wer im Stau oder überfüllten Zug steht, wenig zur wirtschaftlichen Entwicklung bei, selbst wenn das Smartphone heute auch in diesen Situationen eine Illusion der Produktivität zu vermitteln vermag.

Ein Axiom des Verkehrs scheint aber auch zu sein, dass sich dieser stets gemäss den vorhandenen Kapazitäten ausdehnt. Noch schnellere Zugverbindungen und breitere Autobahnen erlauben es zwar auch uns Schweizern, gleichzeitig sesshafter und mobiler zu sein. Jedoch reichen die neu gelegten Strassen und Schienen immer nur vorübergehend aus. Unsere Lebens- und Transportgewohnheiten passen sich an und rufen schnell nach mehr.

Das Thema Transport zeigt darüber hinaus eine Reihe von Gegensätzen und Zielkonflikten auf, welche die Entwicklungszusammenarbeit in hohem Mass beschäftigen. Denken Sie an die chronischen Verkehrsüberlastungen in urbanen Zentren einerseits und die gravierende Unterversorgung mit Transportmitteln in vielen ländlichen Gegenden dieser Welt andererseits. Gemeinsam ist beiden, dass sie entwicklungshemmend sind.

Am Transport kristallisiert sich auch der potentielle Konflikt zwischen der Armutsbekämpfung mittels wirtschaftlicher Entwicklung und der Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen. Die Überwindung dieses Konflikts ist bekanntlich ein zentrales Anliegen der Nachhaltigen Entwicklungsziele der UNO, respektive der internationalen Staatengemeinschaft. Wirtschaftswachstum bedarf einerseits hinreichender Transportkapazitäten zu Land, zur See und in der Luft für die Beförderung von Menschen und Gütern. Infrastrukturprojekte sind deshalb auch ein wichtiger Bestandteil der Internationalen Zusammenarbeit (wenn insgesamt auch etwas weniger für die DEZA). Andererseits sollten Transportmittel heute nicht nur umweltschonend sein, sondern auch mit älteren, weniger nachhaltigen Technologien wirtschaftlich konkurrieren können: «Sicher, sauber, erschwinglich», lautet ein weiteres Schlagwort in diesem Heft.

Eine Realität in vielen ärmeren Ländern der Welt ist schliesslich der nur scheinbare innere Widerspruch, dass schlechter Transport kostspieliger ist als guter: So verteuern Waren, die auf schlechten Strassen steckenbleiben und verderben, diejenigen, die ankommen.

In der Annahme, dass Sie dieses Heft gerade im öffentlichen Verkehr lesen, wünsche ich Ihnen angenehme Fahrt mit Sitzplatz und spannende Lektüre.

*Manuel Sager
Direktor der DEZA*

Periskop



airlightenergy.com

Die Energieblume

(gn) Das zehn Meter hohe Gebilde erinnert an eine riesige Sonnenblume: Deren Kopf besteht aus einer Parabol-schüssel, die der Sonne nachgeführt werden kann. Darauf sind Hightech-Solarzellen montiert, die das Licht 2000-fach konzentrieren. Damit diese nicht schmelzen, werden sie mit Wasser gekühlt. So erreicht man nicht nur eine hohe Effizienz bei der Stromproduktion, sondern gewinnt gleichzeitig – durch das Aufheizen des Wassers – auch thermische Energie. Mit ihren insgesamt 36 Spiegeln soll die Solaranlage im Endausbau bei 10 Stunden Sonnenschein 12 Kilowatt Elektrizität und 20 Kilowatt Wärme produzieren. Das Ganze wurde mit kostengünstigen Materialien konstruiert und findet in einem Container Platz, was den Einsatz speziell in Entwicklungsländern ermöglicht. Entwickelt wurde das innovative System von der Schweizer Firma Airlight Energy, zusammen mit dem IBM Labor. Die Hersteller testen in einer nächsten Phase dessen Praxistauglichkeit an verschiedenen abgelegenen Orten in Indien und Marokko, bevor sie 2017 die Sonnenblumen-Anlage auf den Markt bringen wollen. www.airlightenergy.com

Alle 40 Sekunden ein Suizid

(bf) Mehr als 800 000 Menschen nehmen sich weltweit jedes Jahr das Leben. Gemäss dem von der Weltgesundheitsorganisation WHO veröffentlichten «Welt-Suizid-Report» tötet sich alle 40 Sekunden irgendwo auf der Welt ein Mensch. Besonders betroffen sind gemäss dem Bericht die verletzlichsten Bevölkerungsgruppen: Menschen, die unter Diskriminierung oder Armut leiden.

«Etwa drei von vier Fällen ereigneten sich in ärmeren Staaten», sagte WHO-Generaldirektorin Margaret Chan bei der Präsentation des Berichts. 2012 lag die weltweite Suizidrate bei 11,4 Fällen pro 100 000 Menschen. Eine Rate von über 20 verzeichneten folgende Länder: Burundi, Guyana, Kasachstan, Litauen, Mosambik, Nepal, Nordkorea, Südkorea, Sri Lanka, Surinam und Tansania. «Die Staaten sollten dieses grosse Problem der öffentlichen

Gesundheit angehen», verlangt Chan. Zu lange sei Suizid ein Tabu gewesen. www.who.int (Suicide)

Batterien überwachen Wasserqualität

(bf) Forscher der Universität Minnesota haben in Zusammenarbeit mit dem Bristol Laboratory der University of the West of England einen Elektro-Sensor entwickelt, um in Echtzeit die Qualität von Trinkwasser zu überwachen. Das günstige und zeitsparende Gerät soll vor allem in Entwicklungsländern zum Einsatz kommen, um Verunreinigungen unmittelbar festzustellen. Der Sensor – einsetzbar in Seen, Flüssen oder Brunnen – enthält Bakterien, die elektrischen Strom erzeugen, sobald sie auf Nahrung stossen und zu wachsen beginnen. «Wenn sich die Bakterien in der mikrobiellen Brennstoffzelle ernähren, wandeln sie chemische Energie in elektrische Energie um, die wir messen können», erklärt Mirella Di Lorenzo, Dozentin für Chemical Engineering. Die Stromstärke sinkt, sobald die Bakterien mit Toxinen im Wasser in Kontakt kommen: Der Stromverlust deutet unmittelbar auf verunreinigtes Wasser hin. www.brl.ac.uk

Bambus schützt das Klima

(jls) Der lange als «Baum der Armen» betrachtete Bambus erweist sich als effizientes Mittel im Kampf gegen den Klimawandel. «Noch haben nicht alle tropischen Länder, in denen er wächst, sein Potenzial erfasst», gibt Hans Friederich zu bedenken, Leiter des Internationalen Netzwerkes für Bambus und Rattan (Inbar). Die Pflanze vermag Holz zu ersetzen: in der Bauwirtschaft, im Möbelbau und als Energiequelle. Bambus



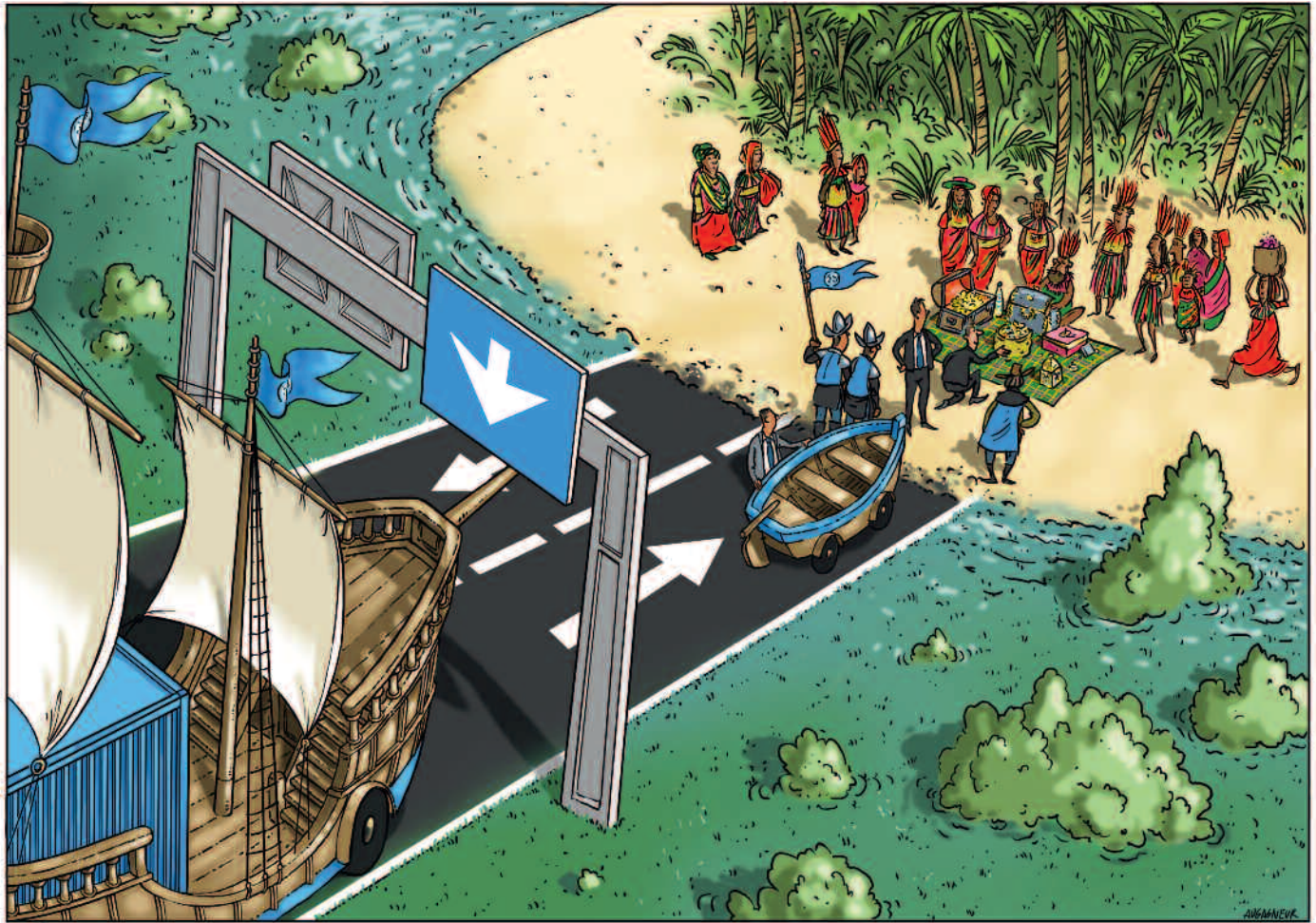
Inbar

wächst sehr schnell, innert drei bis vier Jahren ist er ausgewachsen. Im Gegensatz zu Bäumen erneuert er sich nach jeder Ernte spontan. Sein Anbau brems also die Entwaldung und füllt die Kohlenstoffspeicher: Bambus vermag mindestens so viel CO₂ zu speichern wie Bäume. Sein weit verzweigtes Wurzelwerk begrenzt ausserdem die Bodenerosion. Mehrere Länder haben die Bambusförderung bereits angepackt: Äthiopien hat ihn sogar ins Zentrum seines Umweltentwicklungsplans gestellt; Jamaika will ihn in grossem Massstab – als kostengünstiges Baumaterial – kultivieren; und die Philippinen wollen landesweit ein Viertel des Schulmobiliars aus der vielfältig verwendbaren Pflanze fabrizieren. www.inbar.int

Afrikas Krieg gegen Plastik

(jls) Minute für Minute werden weltweit eine Million Plastiktüten verteilt – und praktisch gleich wieder weggeworfen. Für die Umwelt ist dieser nicht abbaubare Abfall eine grosse Belastung, gerade in den Entwicklungsländern; er sammelt sich auf Strassen, Feldern

Frank Timbos/Fectux/af



Zeichnung von Jean-Augustin

Endlich Entwicklung?

und in Flüssen an, lässt Tiere verenden, die die Tüten fressen, verstopft die Kanalisation und führt so zu Überschwemmungen. Seit einigen Jahren gehört Afrika zur Avantgarde in der Plastiktüten-Bekämpfung: Rund zwanzig Länder – von Eritrea über Tansania, die Elfenbeinküste und Mauretanien bis nach Südafrika – haben sowohl die Herstellung als auch

den Vertrieb bereits verboten. Manche Behörden haben alle Arten von Plastiktüten verboten, andere nur die dünnsten. Bisweilen bleiben die Gesetze aufgrund fehlender Sanktionen leider jedoch noch allzu oft wirkungslos. Ruanda ist dasjenige Land, das ein 2008 verabschiedetes Verbot bislang am besten und am konsequentesten durchzusetzen vermag, auch wenn auf dem Schwarzmarkt immer noch Plastiktüten angeboten werden.

Karten retten Leben

(gn) Millionen von Menschen leben in Quartieren und Slums, deren Strassen und Winkel auf keiner Karte erfasst sind. Dies will die Hilfsorganisation Ärzte ohne Grenzen nun ändern: Im

Rahmen einer Grossaktion fordert sie Bewohnerinnen und Bewohner von Slums auf, mit ihren lokalen Kenntnissen zur Herstellung detaillierter Karten beizutragen. Als Gegenleistung erhalten sie Mobiltelefone, mit denen sie Details wie Häuser, Brunnen oder Leitungssysteme auf die digitale Übersichtskarte Open Street Map eintragen. Solch lokales Wissen könne Leben retten, sagt Projektleiter Ivan Gayton. So ist es etwa bei einem Ausbruch einer Pandemie wie Cholera wichtig, möglichst schnell herauszufinden, wo sich die Quelle des infizierten Wassers befindet. Darüber hinaus kann eine Open Street Map, die sich auf die Mitarbeit vieler Freiwilliger stützt, zur Entwicklung beitragen, ist



msf.org

Ramnath Subbaraman von der Harvard School of Public Health in Boston überzeugt: Je genauer man den Zustand armer Stadtteile kenne, desto besser könne man sich gezielt für notwendige Massnahmen zur Verbesserung der Situation einsetzen.
www.openstreetmap.org
www.msf.org.uk/missing-maps-project



Mobilität fördert Entwicklung, Austausch und Abhängigkeit

Grosse Geldgeber wie die Weltbank, die EU oder China investieren seit Jahren in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur von Schwellen- und Entwicklungsländern. Mobilität gilt als Motor für Entwicklung. Viele ländliche Gebiete sind jedoch bis heute schlecht erschlossen – gleichzeitig droht in den rasch wachsenden Städten der Verkehrskollaps. Von Gabriela Neuhaus.



Die angejahrten Getreidemühlen im pakistanischen Hunza-Tal – hoch oben im Karakorum-Gebirge – stehen still. Die hölzernen Kanäle, die seit Menschengedenken Gersten- und Buchweizenfelder mit Wasser versorgt und die Mühlräder angetrieben haben, sind zerfallen. Getreide baut hier niemand mehr an, seit man Mehl mit Lastwagen aus dem Tiefland importieren kann. Vor gut 50 Jahren hat China den Bau des Karakorum-Highways initiiert. Die höchstgelegene Fernverkehrsstrasse der Welt führt über den auf 4700 über Meter gelegenen Kunjirap-Pass und verbindet die westchinesi-

sche Region Xinjiang mit Islamabad. Damit eröffnete sich China einen Verkehrsweg zum Indischen Ozean.

Handel mit dem Tiefland

Seit Fertigstellung des Highways Ende der 1970er-Jahre hat sich das Leben in den Bergtälern des Karakorum drastisch verändert. Der vereinfachte Warenaustausch über die Grenze mit China und ins pakistanische Tiefland bewirkte einen tief greifenden sozialen und wirtschaftlichen Wandel. Jahrhunderte alte bewährte Strategien der Subsistenzwirtschaft wurden aufgegeben. Nicht nur das Mehl, ein Grossteil der Alltagsgüter kommt heute aus dem Tiefland.

Um sich diese Waren leisten zu können, produzieren die Bauern im Hunza-Tal und anderen Tälern entlang der Karakorum-Strasse Saatkartoffeln, die in dieser Höhenlage weniger krankheitsanfällig und auf dem Markt entsprechend begehrt sind. Der Karakorum-Highway ist heute die wichtigste Lebensader der Region. Infolge von Felsstürzen, Erdbeben oder politischen Unruhen wird sie aber immer wieder für Tage oder Wochen unterbrochen. Dies führt in den Dörfern, die auf die Güter von auswärts angewiesen sind, zu prekären Versorgungsengpässen. Trotzdem wünscht sich niemand die alten Zeiten zurück.

Sicher, sauber, erschwinglich

Der Verbesserung von Verkehrsinfrastrukturen wird in der Entwicklungszusammenarbeit ein hoher Stellenwert eingeräumt. «Mobilität ist eine Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum», schreibt zum Beispiel Marc Juhel, Sektormanager Transport bei der Weltbank, in seinem Blog. «Mobilität braucht es für den Zugang zu Jobs, Bildung, Gesundheit und anderen Dienstleistungen. Wichtig ist aber in unserer globalisierten Wirtschaft auch die Mobilität von Gütern, um die Weltmärkte zu versorgen. Zusammenfassend kann man sagen: Transport ist der Antrieb von Entwicklung.»

Die Weltbank ist seit Jahrzehnten einer der wichtigsten Geldgeber für den Bau und die Instandstellung von Transportinfrastrukturen in Entwicklungs- und Schwellenländern. Bis heute fließen rund 60 Prozent ihrer Investitionen für den Transportsektor jedoch einzig in den Strassenbau. Bereits 1985 forderte das international für eine nachhaltige Transportpolitik plädierende Institute for Transportation & Development Policy eine Abkehr von der einseitig auf den motorisierten Individualver-

Der Bau des Karakorum-Highways hat das Leben in den Bergtälern zwischen Pakistan und China drastisch verändert.



Maria Dorigny/epf

kehr fokussierten Politik, hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Die rasante Entwicklung der Megacities und die daraus erwachsenden Umwelt- und Verkehrsprobleme führten schliesslich auch bei der Weltbank zum Umdenken: Als oberstes Ziel nennt sie in ihrer Transportstrategie heute die Förderung eines «sicheren, sauberen und erschwinglichen Trans-

gend, da die Anzahl von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ungebremst zunimmt.

Längst steht fest: Mobilität, wie wir sie heute kennen und immer noch fördern, ist nicht nachhaltig. «Ein Paradigmenwechsel in der Transportpolitik ist unerlässlich, um eine gesellschaftlich und ökologisch tragfähige Mobilität der Zukunft zu erreichen», schreibt etwa Jürgen Perschon, Geschäfts-



Daniel van Nieuwland

Klimaschutz und Transport

Im Sommer 2014 beauftragte UN-Generalsekretär Ban Ki-moon zwölf Vertreter aus Politik, Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft mit der Erarbeitung von Empfehlungen für nachhaltige Transportlösungen und deren Integration in Entwicklungsstrategien, die den Klimaschutz einschliessen. Die High-Level Advisory Group on Sustainable Transport wurde für drei Jahre einberufen und soll sowohl mit Regierungen zusammenarbeiten, wie auch mit Anbietern aus den verschiedenen Transportsektoren wie Flug- und Schiffsverkehr, Fähren, Eisenbahn, Strassen- sowie öffentlicher Verkehr. Generalsekretär der Gruppe ist Olof Persson, CEO der Volvo-Gruppe; als seine Stellvertreterin wurde Carolina Tohá, Stadtpräsidentin von Santiago de Chile, gewählt.

Wie hier in Liberia sind bei Regen viele ländliche Regionen in Entwicklungsländern abgeschnitten, weil sie über keine wetterfesten Strassen verfügen.

ports». Dabei engagiert sie sich insbesondere für die Entwicklung und gleichzeitig Verbesserung von öffentlichen Transportsystemen in Grossstädten, stellt aber auch Gelder zur Verfügung für Organisationsentwicklung und Gouvernanz im Verkehrssektor.

Mobilität ist nicht nachhaltig

So wichtig Transport in der globalisierten Welt ist, so gross sind die damit verbundenen Probleme: Nirgends nehmen die CO₂-Emissionen so stark zu, wie im Verkehrssektor. Der globale Handel sowie die internationale Mobilität sind nur möglich dank niedriger Erdölpreise. Schiffe, die 90 Prozent des weltweiten Güterverkehrs transportieren, emittieren gemäss einer Untersuchung des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums jährlich 800 Millionen Tonnen CO₂ – beim Flugverkehr waren es 2012 689 Millionen Tonnen. Innerhalb des Transportsektors verursacht der Strassenverkehr jedoch mit Abstand am meisten Treibhausgase – Tendenz stei-

fürer des European Institute for Sustainable Transport (Eurist). In seinem Policy Paper, das er im Auftrag der deutschen Friedrich Ebert Stiftung verfasst hat, geht er unter anderem auf die besonderen Problemstellungen in Entwicklungs- und Schwellenländern ein: Während in ländlichen Regionen ein Mangel an Transportmöglichkeiten Mobilität beeinträchtigt und Entwicklung hemmt, ersticken die Städte im Verkehr.

Brasilianisches Erfolgsmodell

Schlechte Luft und daraus resultierende Umwelt- und Gesundheitsprobleme sind aber nicht die einzigen negativen Folgen des überbordenden Strassenverkehrs. Stau und Verkehrschaos gehören in dicht besiedelten Regionen und den rasch wachsenden Städten des Südens zur Tagesordnung. Zudem haben in den Entwicklungsländern die tödlichen Verkehrsunfälle stark zugenommen. Besonders gefährdet sind Fussgänger und Radfahrer in urbanen Gebieten. Hier braucht es Lösungen, die es

auch der armen Bevölkerung in Aussenquartieren und Slums ermöglichen, ihre oft weit entfernten Arbeitsplätze oder Schulen sicher und zu einem erschwinglichen Preis zu erreichen.

Als kostengünstiges und effizientes Transportmittel hat sich in den letzten Jahren in vielen Städten des Südens ein von der öffentlichen Hand betriebenes Schnellbussystem BRT (Bus Rapid Transport)

durchgesetzt, dessen Prototyp 1974 in der brasilianischen Stadt Curitiba entwickelt wurde: Eine Art oberirdische Metro, bei der Busse eingesetzt werden, die auf einem eigenen Trasse fahren und so nicht im Stau stecken bleiben. Den Durchbruch erlangte das Konzept im Jahr 2000 mit der Eröffnung des TransMilenio in der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá. Parallel zum Bussystem wurden dort



Im Gegensatz zu Lagos/Nigeria (unten), das wie viele Grossstädte im Verkehr versinkt, setzt Bogotá mit dem ebenso kostengünstigen wie effizienten Schnellbussystem TransMilenio auf den öffentlichen Verkehr.



auch Fahrradwege und Fussgängerzonen eingerichtet, womit man die Lebensqualität für die gesamte Stadtbevölkerung verbesserte, namentlich auch für jene, die nicht-motorisiert unterwegs sind. Das Beispiel macht Schule: Fast 200 Städte auf der ganzen Welt verfügen heute über ein solches Schnellbussystem.

In der südchinesischen Stadt Guangzhou etwa, wo täglich eine Million Menschen mit Schnellbussen unterwegs sind, wurden die BRT-Stationen mit dem U-Bahn-System verknüpft. Zudem stehen den Passagieren Veloparkplätze sowie 15 000 Leihvelos zur Verfügung. Wachsender Beliebtheit erfreuen sich auch Luftseilbahnen, die bereits in zahlreichen Städten Lateinamerikas, aber auch in Afrika und Asien Teil des öffentlichen Verkehrs sind.

Fehlende Transportmöglichkeiten

Während in den Städten die Reduktion des Privatverkehrs sowie die Gewährleistung von sicherem und bezahlbarem Transport erste Priorität haben,

Schnelle Wege durch die Luft

Täglich pendeln 440 000 Menschen zwischen El Alto (4000 m.ü.M.) und dem bolivianischen Regierungssitz La Paz. In der Vergangenheit führte der einzige Weg über die chronisch verstopften Verbindungsstrassen. Mit der Inbetriebnahme der ersten Linie der Luftseilbahn «Mi Teleférico» im Mai 2014 verkürzte sich die Reise von rund einer Stunde auf elf Minuten. Von sozialer Bedeutung ist das neue Transportmittel, weil es für die oft arme Bevölkerung in El Alto den Arbeitsweg nach La Paz nicht nur verkürzt, sondern auch verbilligt. Zahlreiche Megacities verbinden mit dem Bau von Luftseilbahnen gezielt die Aufwertung von Slums. So integrierten z.B. die ETH-Architekten Alfredo Brillembourg und Hubert Klumpner in der venezolanischen Hauptstadt Caracas kulturelle, soziale und administrative Einrichtungen wie Gemeinschaftszentren oder eine Sporthalle in die Seilbahnstationen.

Scott Dalton/NYT/Redux/afaf

David Steets/afaf



Faurelle/Le Figaro Magazine/ehaif

Yann Doëlan/ehaif

Bananentransport nahe Njundamu in Uganda: Für viele ist das Velo die einzige Möglichkeit, ihre Ernte zur Sammelstelle zu bringen.

Neue Prioritäten

In der Entwicklungspolitik steht heute nicht mehr der Ausbau von Strasseninfrastruktur zuoberst auf der Transport-Agenda, sondern die Frage, wie Mobilität umwelt- und sozialverträglich optimiert werden kann. Mit dem Motto «Verkehr vermeiden, verlagern, verbessern» (Avoid, Shift and Improve A-S-I) werden neue Prioritäten gesetzt: Vermeiden heisst, dass künftig nach Lösungen gesucht werden soll, wie Mobilität eingedämmt werden kann. Die Verlagerung auf umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsmittel kann über Regulierungen und Anreizsysteme gefördert werden. Und unter Verbesserungen fallen Fortschritte technischer Art, die es erlauben, CO₂-Emissionen zu reduzieren.

stehen ländliche Regionen vor ganz anderen Herausforderungen: Tausende Menschen leben noch immer mehrere Tagesmärsche entfernt von der nächstgelegenen befahrbaren Strasse. In Afghanistan oder Uganda etwa sind viele Dörfer während der Regenzeit oder im Winter kaum zu erreichen, weil sie über keine wetterfeste Strasse verfügen. Die Menschen sind zu Fuss unterwegs, die meisten haben keine andere Transportmöglichkeit. Öffentlichen Verkehr gibt es kaum.

Besonders problematisch ist die Situation für Kranke: In Entwicklungsländern müssen 40 bis 60 Prozent der ländlichen Bevölkerung mehr als acht Kilometer zurücklegen, bis sie den nächstgelegenen Gesundheitsposten erreichen. Ohne Transportmöglichkeit ist dies für Schwangere, Kranke, Kinder oder Alte kaum zu schaffen. Deshalb suchen viele NGOs im Rahmen der Basisgesundheitsversorgung nach innovativen Lösungen. Dazu gehört auch der Einsatz von Fahrrädern: Diese ermöglichen es dem Gesundheitspersonal, abgelegene Dörfer zu besuchen. Für den Transport von Schwangeren oder Kranken werden Veloambulanzen eingesetzt: Fahrräder mit angehängter Liege, auf welcher Patienten und Patientinnen transportiert werden können.

Der Mangel an Mobilität in ländlichen Gebieten hat aber nicht nur auf die Gesundheitsversorgung negative Auswirkungen. Kinder haben oft einen sehr weiten Schulweg – weil sie für den Besuch ei-

ner höheren Schule auswärts wohnen müssten, verzichten viele auf eine bessere Ausbildung.

Ein weiteres Problem ist der schwierige Zugang zu Märkten: Bauern, die ihre Produkte verkaufen wollen, sind auf Zwischenhändler angewiesen, die über Transportmittel verfügen und naturgemäss schlechtere Preise zahlen als bei der Direktvermarktung. Eine Studie aus dem Hochland von Kenia zeigt, mit was für Schwierigkeiten Kleinbauern konfrontiert sind, die ihre Zwiebeln – eine wichtige Verdienstquelle in der Region – verkaufen wollen: Sie transportieren ihre Produkte zu Fuss, mit Eselskarren, Velo oder vereinzelt auch mit Motorradtaxis zur Sammelstelle. Das ist zwar teuer und gefährlich, aber mangels öffentlicher Transportmöglichkeiten der einzige Weg, die verderblichen Produkte schnell auf den Markt zu bringen. Hier zeigt sich: Eine Strasse allein hilft nicht weiter – auch für die ländliche Entwicklung braucht es verfügbare und erschwingliche Transportmittel.

Hohe Transportkosten in Afrika

Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur hat direkte Auswirkungen auf die Transportkosten und somit auf die Produktpreise. In Afrika sind viele Verkehrsachsen in so miserablen Zustand, dass Lastwagen tage- und wochenlang stecken bleiben. Für verderbliche Güter eine Katastrophe. Nebst hohen Zeitverlusten infolge schlechter Strassen und langwieriger Grenzabfertigungen tragen auch Zollge-



Mangels öffentlicher Transportmöglichkeiten bringen Kleinbauern – hier in Sine Saloum (Senegal) – die Ware zu Fuss oder mit Eselskarren zum Markt.

bühren und die weitverbreitete Korruption dazu bei, dass Gütertransporte in Afrika extrem teuer sind.

Laut einer Studie der Welthandelskonferenz Unctad kostet der Transport einer Tonne Fracht von Douala in Kamerun nach N'Djamena im Nachbarland Tschad 11 US-Cents pro Kilometer – doppelt so viel wie in Westeuropa und das Fünffache dessen, was er in Indien kosten würde. Dies hat zur Folge, dass Importprodukte teurer sind als anderswo – aber auch, dass afrikanische Produzenten wegen hoher Transportkosten auf dem internationalen Markt nicht konkurrenzfähig sind.

Kein Rezept für Entwicklung

Eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur hat jedoch nicht nur positive Auswirkungen auf die lokale Entwicklung. Verkehrswege sind keine Einbahnstrassen. So gelangt etwa tonnenweise importiertes Billigfleisch aus Europa auf afrikanische Märkte, wo es zu EU-subsidierten Tiefstpreisen angeboten wird, bei denen einheimische Kleinbauern mit ihren lokal aufgezogenen Hühnern nicht mithalten können. Weltweit müssen Handwerker aufgeben, weil Importware aus China oder Korea ihre Produkte verdrängt.

Die Integration in den Weltmarkt fordert ihren Tribut. Entwicklung braucht Mobilität. Aber nicht jegliche Art von Transportförderung ist der Entwicklung zuträglich. Bei der Planung grosser In-

frastrukturprojekte zählen in der Regel nicht die Bedürfnisse der Einheimischen, sondern die Interessen multinationaler Firmen, die ihre Produkte möglichst effizient und profitabel in die Entwicklungsländer exportieren wollen. Und jene der Rohstoffkonzerne, deren Geschäft ebenfalls gute Verkehrswege für den Export erfordert.

Für die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung hingegen müssen die Investitionen in eine andere Richtung gelenkt werden: Dienstleistungseinrichtungen wie Gesundheitszentren und Schulen sollten prinzipiell dezentral angelegt werden. Ebenso wichtig ist die Förderung einer ressourcenschonenden Mobilität.

Obschon sich das Leben der Einheimischen im Norden Pakistans seit dem Bau des Karakorum-Highways grundlegend verändert hat, ist die Mehrheit immer noch bitterarm. Die Produktion von Saatkartoffeln ist auf den ausgelaugten, überdüngten Böden schwierig geworden. Viele Menschen suchen Arbeit in der Migration. 30 Jahre nach Inbetriebnahme der Fernstrasse wird nun aber wieder gebaut: Bald soll die Fahrbahn durchgehend asphaltiert und wintersicher befahrbar sein. An neuralgischen Stellen wurden Tunnels in den Berg gesprengt – keine Hindernisse sollen künftig die Lastwagentransporte zwischen Pakistan und China mehr unterbrechen. Parallel zur Strasse entsteht auch eine Pipeline, durch die künftig Öl aus dem Iran nach China gepumpt wird. ■

Hilfe für Binnenländer

Im November 2014 verabschiedete die UNO mit der «Erklärung von Wien» einen Zehnjahres-Entwicklungsplan für die Beschleunigung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in jenen 31 Entwicklungsländern, die keinen Zugang zum Meer haben. Kasachstan ist von all diesen Ländern mit 3750 Kilometern am weitesten von einem Meereshafen gelegen. Über 2000 Kilometer vom Meer entfernt liegen Afghanistan, Tschad, Niger, Sambia und Simbabwe. Wegen der grossen Distanz, schwierigem Gelände und dem schlechten Zustand von Strassen und Eisenbahnverbindungen sind die Transportkosten in diesen Ländern besonders hoch. Um die internationalen Wettbewerbsbedingungen armer Binnenländer zu verbessern, sieht der Aktionsplan von Wien u.a. eine substantielle Verbesserung der Qualität von Strassenverbindungen sowie – wo immer möglich – den Ausbau von Eisenbahnlinien vor.

Strassen für Menschen, statt für Fahrzeuge

Mobilität ist ein Katalysator für Entwicklung. Meist wird jedoch die Bedeutung des nicht-motorisierten Verkehrs unterschätzt. Der ugandische Verkehrsexperte Patrick Kayemba plädiert im Gespräch mit Gabriela Neuhaus für eine integrierte Verkehrspolitik mit besonderer Berücksichtigung von Fussgängern und Radfahrern.



Patrick Kayemba

lebt in seinem Heimatland Uganda und in Deutschland, wo er als Experte für Entwicklungsfragen zum Team des European Institute for Sustainable Transport (Eurist) gehört. In dieser Funktion hält er Vorträge und publiziert über Themen wie nachhaltige Verkehrsplanung in afrikanischen Städten oder Mobilität für alle. Gleichzeitig ist Kayemba Direktor der afrikanischen NGO Fabio in Uganda, die sich für eine nachhaltige Transportpolitik in ganz Afrika einsetzt. Über Verkehrsfragen hinaus engagiert sich Patrick Kayemba auch in der Korruptionsbekämpfung sowie für Entwicklungsfragen in Afrika. Er ist Vorsitzender von Transparency International in Uganda sowie Mitglied des Wirtschafts-, Sozial- und Kulturrats Ecosoc der Afrikanischen Union.

www.eurist.info
www.fabio.or.ug



Eine Krankenstation in Kongo: Oft hat die ländliche Bevölkerung nur einen sehr beschränkten Zugang zu Gesundheitsdienstleistungen.

«Eine Welt»: In ihren Publikationen bezeichnen Sie Mobilität als wichtigen Baustein für eine gerechtere Welt. Befürworten Sie ein Menschenrecht auf Mobilität?

Patrick Kayemba: Jeder Staat ist dazu verpflichtet, seiner Bevölkerung Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen. Er muss aber auch dafür sorgen, dass diese Dienstleistungen für alle erreichbar sind. Unabhängig von Bildungsniveau oder Einkommen – jeder Bürger und jede Bürgerin hat das Recht auf Zugang zu Ämtern, zum Parlament oder zu Spitälern. Deshalb ist Mobilität ein zentraler Faktor für das Funktionieren einer Gesellschaft. In diesem Sinn gibt es durchaus ein Recht auf Mobilität: Wo die entsprechende Infrastruktur fehlt, werden Menschen, die sich keinen Transport leisten können, ausgeschlossen. Es darf keine Rolle spielen, ob jemand vom Land kommt oder aus der Stadt – alle haben das gleiche Recht auf soziale Dienstleistungen.

Was heisst das konkret? Was braucht es, um dieses Recht durchzusetzen?

Bevölkerungswachstum, Urbanisierung und Motorisierung haben dazu geführt, dass in unseren Städten viele Einrichtungen für Fahrzeuge besser erreichbar sind als für Menschen. Fussgänger und Radfahrer leben gefährlich auf unseren Strassen. In den Städten werden Menschen mit geringem Einkommen an die Peripherie verdrängt. Jeden Morgen legen sie auf der Suche nach Arbeit im Stadtzentrum weite Strecken zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurück. Damit sich auch arme Stadtbewohner den Weg ins Zentrum leisten können, machen wir uns sowohl für die Förderung des öffentlichen Verkehrs wie auch für nicht-motorisierte Transportlösungen stark. Indem wir Platz für den Langsamverkehr schaffen, tragen wir gleichzeitig zur Reduktion der Verkehrsunfälle bei. Diese zählen in Afrika nebst Aids und Malaria zu den häufigsten Todesursachen.



Das Velo hat in Entwicklungsländern einen sehr hohen Stellenwert als Transportmittel – ob als Ambulanz in Uganda oder als Rikscha in Bangladesch.

Das heisst, es braucht mehr Radwege und Fussgängerzonen?

Das ist ein Ansatz. Man muss aber auch die Notwendigkeit für Mobilität reduzieren. Die Menschen sollen nicht ständig von einem Ort zum andern unterwegs sein. Da haben die Kommunikationstechnologien schon viel bewirkt: Heute greifen wir zum Handy oder nutzen eine öffentliche Telefonkabine, wenn wir mit jemandem, der gerade nicht in der Nähe ist, sprechen wollen. Gefordert sind zudem die Stadtplaner. Sie müssen dafür sorgen, dass sich Einrichtungen wie Schulen, Spitäler oder Märkte in der Nähe ihrer Nutzer befinden. Gute Planung führt zu einer Reduktion der Mobilität: Menschen müssen die Möglichkeit haben, sich zum Beispiel für eine Schule in der Nähe zu entscheiden. Dies setzt aber voraus, dass das Bildungsangebot dezentralisiert wird. Aktuell befinden sich die meisten guten Schulen und Spitäler in Stadtzentren, was dazu führt, dass alle dorthin drängen. In der ugandischen Hauptstadt Kampala liegt der grösste Markt mitten im zentralen Geschäftsviertel. Wer etwas kaufen oder verkaufen will, muss ins Stadtzentrum. Um solche Entwicklungen zu verhindern, brauchen wir unbedingt eine Kombination von Raumplanung und flächendeckendem öffentlichem Verkehr.

Gilt dies auch für ländliche Gebiete?

In Afrika sind die meisten Strassen auf dem Land während der Regenzeit unpassierbar. Das ist das Hauptproblem. Bei Überschwemmungen gehen Brücken kaputt – andere werden abgebaut, um sie vor Hochwasser zu schützen. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge, die landwirtschaftliche Produkte abholen oder Kranke transportieren sollten, die Dörfer nicht erreichen können. Deshalb setzt sich die NGO Fabio in Uganda dafür ein, dass die Gemeinden eigene Fahrräder haben. Weil sich ein



Fahrrad auf jeder Strasse fortbewegen kann – egal, in welchem Zustand sie ist.

Welche Verkehrspolitik braucht es für eine Mobilität für alle?

Die meisten Strassen in Afrika werden mit Subventionen oder Krediten der Weltbank, der EU oder der Afrikanischen Entwicklungsbank gebaut. Diese stellen auch Mittel für die Instandstellung bestehender Verkehrswege zur Verfügung. Es ist höchste Zeit, dass die internationalen Partner ihre Gelder mit Konditionen verknüpfen, damit auch in Einrichtungen für den nicht-motorisierten Verkehr investiert wird. In der Vergangenheit wurden Ingenieure bei uns dafür ausgebildet, Strassen für Fahrzeuge, nicht aber für Menschen zu bauen. Unsere Kapazitäten für die Planung von menschenfreundlichen Verkehrswegen und Städten sind limitiert. Deshalb brauchen wir da einen Transfer von Experten und Wissen aus dem Norden in den Süden.

Weshalb ist es so wichtig, Mobilität zu fördern und zu gewährleisten?

Mobilität ist ein Katalysator für Entwicklung, weil sie den Transfer von Erfahrungen, Waren und Dienstleistungen von Ort zu Ort ermöglicht. Dies führt zu einer Zunahme der Produktion, und damit auch zum Wachstum der Märkte. Fest steht: Je mehr Leute Zugang zum Markt haben, desto besser läuft die Wirtschaft. Umgekehrt haben Mobilitätsbeschränkungen zur Folge, dass Leute weniger ausgeben und nicht in der Lage sind, grosse Märkte zu versorgen. Verbessert man die Mobilität der Menschen, trägt dies langfristig zur wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes bei. Dies ist für uns in Afrika besonders wichtig – denn das Ziel ist, eigene Absatzmärkte für unsere Produkte aufzubauen. ■

(Aus dem Englischen)

Nepals grüne, soziale und nachhaltige Strassen

In Nepal engagiert sich die Schweiz seit Jahrzehnten für den Bau von Brücken und Strassen. Dabei entwickelte sie einen Ansatz, bei dem die lokale Bergbevölkerung nicht nur mitbestimmt, sondern selber baut und künftig auch vermehrt Verantwortung für den Unterhalt übernimmt.



Jean Muramba Lumpungu/DEZA

Strassen für Afghanistan

Die Erfahrungen aus Nepal lassen sich auch auf Afghanistan übertragen: Seit 2007 finanziert die DEZA in der Provinz Takhar in Nordafghanistan Projekte zur landwirtschaftlichen Entwicklung. Auch wegen der schwierigen Erreichbarkeit – neben Überschwemmungen, Erdbeben und Bodenübernutzung – gehört die Region zu den ärmsten des Landes. Ab Frühjahr 2015 investiert die DEZA zusätzlich in bessere lokale Verkehrswege: Im Einzugsgebiet zweier Flüsse sollen Strassen ausgebaut und dadurch ganzjährig befahrbar werden. Dabei nutzt man die Vorteile des in Nepal erprobten arbeitsintensiven Strassenbaus: Die vierjährige Projektdauer schafft für rund 1500 Menschen aus der Region eine Beschäftigung. Das Einkommen soll helfen, die Zeit zu überbrücken, bis längerfristige landwirtschaftliche Investitionen wie der Anbau von Obst- und Nussbäumen Ertrag abwerfen.

Die Dorfbevölkerung wird beim Bau einer Strasse miteinbezogen, indem sie mitbaut, mitbestimmt und später für deren Unterhalt sorgt.

(gn) In Gebirgsregionen ist der Bau von Strassen besonders schwierig und heikel: Konventionelle Methoden mit schweren Maschinen und Felsprengungen sind nicht nur teuer, oft lösen sie auch Erdbeben und Steinschlag aus und gefährden die Umwelt. Wo die empfindliche Vegetationsdecke verletzt wird, droht Erosion. Schon früh setzte die DEZA in Nepal deshalb auf umweltfreundliches Vorgehen und die Einbindung der Dorfbevölkerung, die beim Strassen- und Brückenbau mitbestimmt und mitbaut. Der Ansatz wurde mit den Jahren laufend verbessert und den sich verändernden Bedürfnissen angepasst: Heute braucht es vermehrt Strassen, die auch dem Gewicht von Lastwagen und Bussen standhalten und möglichst ganzjährig befahrbar sind.

Fokus auf soziale Aspekte

Im Rahmen des District Roads Support Programme DRSP unterstützte die DEZA von 1999 bis

Ende 2014 in sieben Distrikten den Bau und die Instandstellung von rund 600 Strassenkilometern. Die Lokalbevölkerung wurde nicht nur in die Planung einbezogen, sondern erhielt auf den Baustellen eine Möglichkeit, Geld zu verdienen: Bewusst setzte das Projekt auf Handarbeit mit Hacke und Pickel und generierte so für die arme Bergbevölkerung insgesamt fünf Millionen bezahlte Arbeitstage.

«Besonders wichtig bei den Strassenprojekten ist der soziale Aspekt», sagt Renate Lefroy, Nepal-Programmbeauftragte bei der DEZA. Während des Strassenbaus hatten die Beteiligten für rund 90 Tage ein gesichertes Einkommen. Bei der Anstellung wurden benachteiligte Bevölkerungsgruppen besonders berücksichtigt. Mindestens ein Drittel der Stellen war für Frauen reserviert, die den gleichen Lohn erhielten wie die Männer. «Dies führte anfänglich zu heftigen Diskussionen – wurde aber schliesslich akzeptiert und geschätzt», fasst Renate Lefroy zusammen.

Eine Umfrage bei ehemaligen Strassenbauern zeigt, dass die Erwerbsmöglichkeit – obschon zeitlich begrenzt – den Betroffenen viel gebracht hat. Ihr Zusatzeinkommen, sagen sie, hätten sie vor allem zur Deckung von Schulden, für Nahrungsmittel und die Schule der Kinder ausgegeben – aber auch für den Kauf von Land oder die Einrichtung eines Verkaufstands an der neuen Strasse.



jekten entwickelt die DEZA das Konzept weiter: Der erfolgreiche Ansatz soll künftig systematisch für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur in abgelegenen Regionen eingesetzt werden.

Von den rund 50000 Kilometern lokaler Verkehrswege, die in Nepal seit den 1990er-Jahren gebaut wurden, sind heute rund die Hälfte nicht oder nur zeitweise passierbar. Damit die Verbindungen auch



Der gemeinsame Strassenbau ermöglicht nicht nur den Weg ins nächste Dorf oder auf den Markt, er löst in den beteiligten Dörfern konkrete soziale und wirtschaftliche Veränderungen aus.

Selber Hand anlegen

Nach der Fertigstellung erleichtern die besseren Verbindungen in abgelegenen Regionen Nepals, wo nach wie vor die meisten zu Fuss unterwegs sind, den Weg ins nächste Dorf, in die Schule, auf den Markt. Wo wetterfeste Strassen den Verkehr von Bussen und Lastwagen ermöglichen, verkürzen sich die Reisezeiten zusätzlich und der Warentransport zum oder vom Markt wird einfacher und günstiger.

Darüber hinaus löste der gemeinsame Strassenbau in den beteiligten Dörfern soziale und wirtschaftliche Veränderungen aus. Naresh Tamang aus Lisanku beschreibt in seiner preisgekrönten Geschichte über den Hasen und die Schildkröte die neue Situation und das neue Lebensgefühl: «Die wirtschaftlichen Aktivitäten im Dorf sind zahlreich und unterschiedlich – sie reichen vom Kartoffelanbau über Ziegen- und Bienenhaltung bis zu Obstbäumen. Der vielleicht wichtigste Unterschied ist aber die Veränderung von uns allen. Mit dem Bau der Strasse erlangten wir das Gefühl, das Schicksal selber in die Hand nehmen zu können. Wir lernten so viele Fertigkeiten, die uns helfen, unseren Kindern eine andere und bessere Zukunft zu ermöglichen.»

50000 Kilometer Wege gebaut

Die Methode des arbeitsintensiven Strassenbaus wird mittlerweile von weiteren Entwicklungsagenturen sowie von der nepalesischen Regierung praktiziert. Mit ihren neuen Strasseninfrastruktur-Pro-

während der Regenzeit genutzt werden können, braucht es vielerorts zusätzliche Hangbefestigungen, härtere Beläge und verbesserte Entwässerungssysteme.

Handarbeit der Lokalbevölkerung

Das neue Projekt unterstützt die Distrikte dabei, je eigene Masterpläne für den Ausbau und vor allem für den Unterhalt ihrer Verkehrsnetze zu erstellen und umzusetzen. Die Arbeiten sollen wiederum möglichst von der lokalen Bevölkerung in Handarbeit geleistet werden. Damit schafft man nicht nur im Strassenbau, sondern auch im Unterhalt Erwerbsmöglichkeiten. Wer auf der Baustelle Erfahrungen gesammelt hat, soll diese zertifizieren lassen und sich künftig als qualifizierte Arbeitskraft ausweisen können.

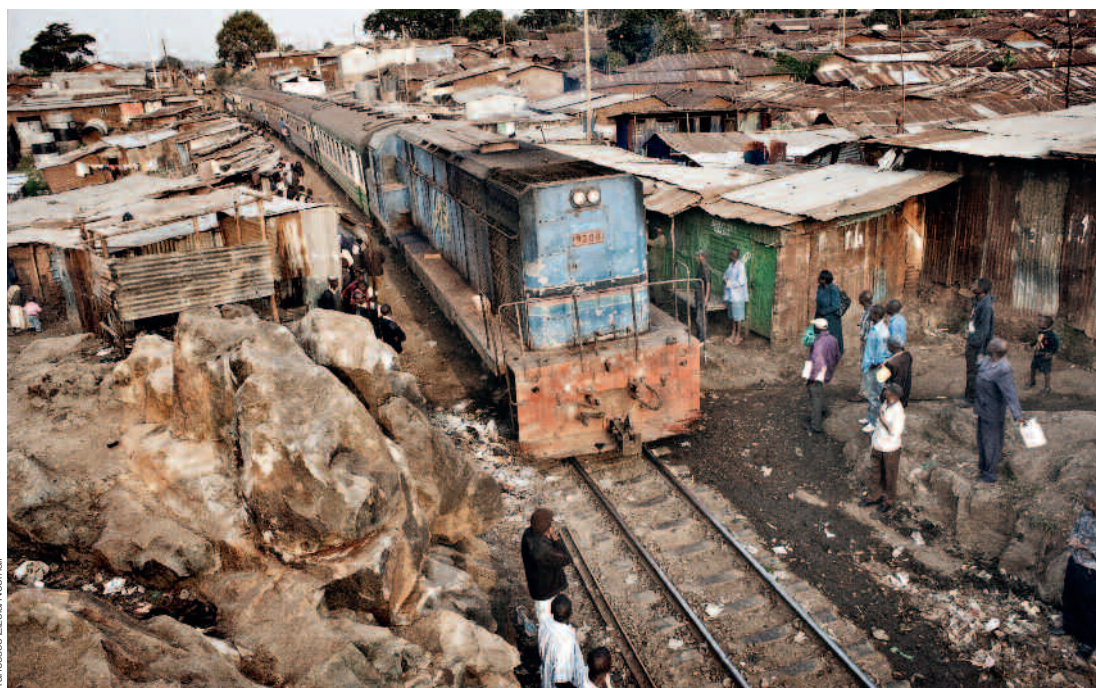
Das neue DEZA-Programm Local Roads Improvement hat einen Zeithorizont von voraussichtlich 14 Jahren. Aus guten Gründen: Gebaut seien Strassen schnell einmal – auch mit dem arbeitsintensiven Ansatz, sagt Renate Lefroy: «Die partizipative Planung jedoch braucht viel Zeit. Vor allem aber muss man Verständnis für die Bedeutung des Unterhalts wecken und dafür langfristig die notwendigen Kapazitäten sicherstellen – sonst macht es keinen Sinn, in Strassenprojekte zu investieren.» ■

Preisgekrönt

Die Erzählung «Der Hase oder die Schildkröte – wer hatte die richtige Durchhaltetaktik?» gewann 2003 beim DEZA-Wettbewerb zu Geschichten über Nachhaltigkeit. Naresh Tamang beschreibt darin, wie der von den Behörden implementierte Strassenbau im Nachbardorf zuerst schnell vorankam, schliesslich aber scheiterte. Im Gegensatz dazu mussten die Bewohner seines Dorfes im Rahmen des DEZA-Projekts selber Hand anlegen, was anfänglich gar nicht gut ankam. Der Bau ging viel langsamer voran. Diese Strasse funktionierte aber schliesslich und brachte das Dorf auch sonst weiter. Dieses District Roads Support Programme der DEZA gewann 2011 den Innovationspreis der International Road Federation IRF für Strassentransport in Entwicklungsländern in der Kategorie «ländlicher Transport». www.agridea-international.ch (*The Hare or the Tortoise*)

Schiene statt Asphalt

Die Kolonialmächte investierten einst in grossem Stil in Schienennetze, um Rohstoffe aus dem Landesinnern in die Häfen zu befördern. Heute erlebt die Eisenbahn als Transportmittel und Treiberin für regionale Entwicklung einen neuen Aufschwung.



Francesco Zuccheri/Noor/afif

Ausbau und Modernisierung

Der Bau von Eisenbahnen boomt vorab in Entwicklungs- und Schwellenländern: Netzausbauten in grossem Stil erfolgen rund um den Persischen Golf, im Maghreb sowie im südlichen Afrika. Treibende Kraft dabei ist China, das in den letzten Jahren nicht nur sein eigenes Eisenbahnnetz massiv ausgebaut hat, sondern weltweit in Revitalisierung und Neubau von Schienenverbindungen investiert. Das Projekt eines panasiatischen Bahnnetzes etwa hat zum Ziel, den regionalen Gütertransport anzukurbeln und grenzübergreifend einen integrierten Markt aufzubauen. China investiert nicht nur in mehr Schienenkilometer, aber auch in innovative Technologie: Schnellzüge mit Geschwindigkeiten von bis zu 350 Kilometern pro Stunde sind ebenso für China selber bestimmt wie für den Export sowie die Verbindung durch Zentralasien bis nach Europa.

Sowohl in Afrika (oben Kenia) wie Asien sind neue Eisenbahnlinien in Planung: Erfahrungsgemäss wirken sie sich positiv auf die regionale Entwicklung aus.

(gn) Im Frühjahr 2014 erfolgte in Westafrika der Startschuss für ein ehrgeiziges Projekt: Die Eisenbahnstrecke zwischen Nigers Hauptstadt Niamey in die gut 1000 Kilometer entfernte Hafenstadt Cotonou in Benin soll bis 2016 fertiggestellt werden. Die Strecke ist ein zentrales Teilstück eines umfassenderen Eisenbahnnetzwerks, mit dem eine Reihe weiterer westafrikanischer Zentren miteinander verbunden werden sollen.

Das Projekt stammt ursprünglich aus dem 19. Jahrhundert, erste Teilstrecken wurden noch während der Kolonialzeit gebaut. Danach war es lange still um die Eisenbahnverbindung zwischen dem Binnenland Niger und Benin am Golf von Guinea. Ein Grund dafür sind die hohen Investitionskosten – der Bau und Unterhalt von Eisenbahn-Infrastruktur ist teuer und übersteigt die finanziellen Möglichkeiten vieler Entwicklungsländer. Finanziert wird das Milliardenprojekt denn auch in erster Linie vom privaten französischen Mischkonzern Bolloré. Der Investor verbindet mit dem Bau dieser Strecke handfeste wirtschaftliche Interessen: Niger exportiert jährlich 4000 Tonnen Uran über den Hafen von Cotonou, hinzu kommt der Abbau weiterer Rohstof-

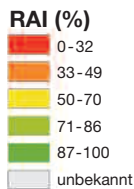
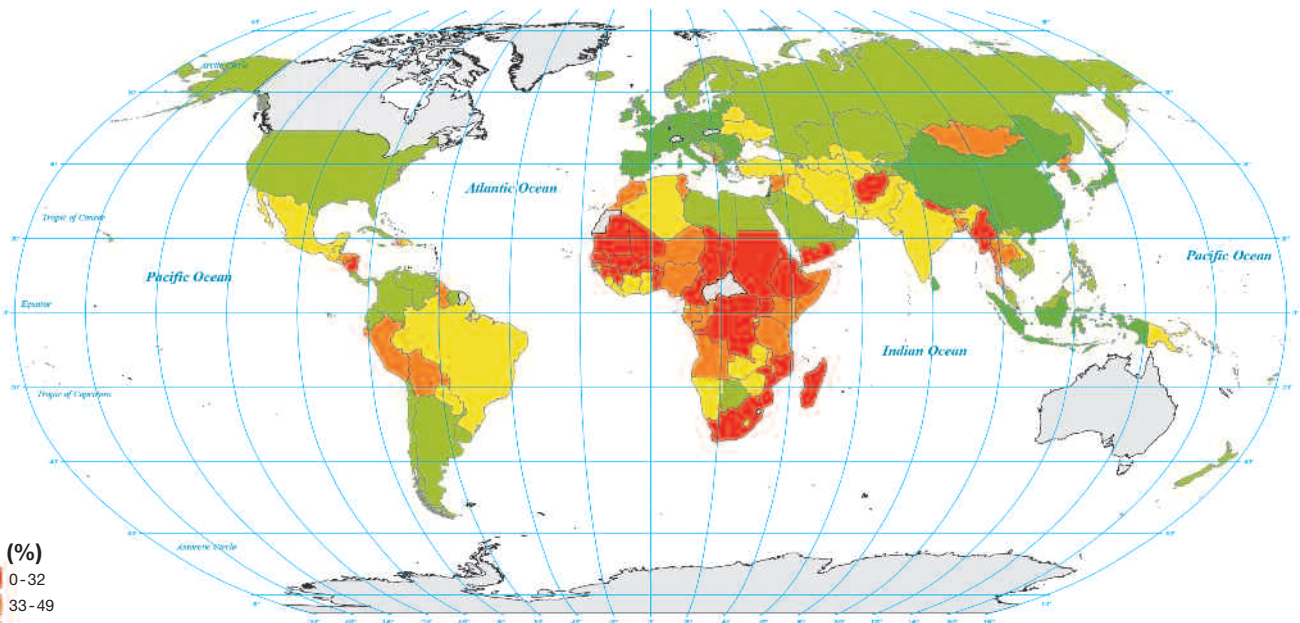
fe wie Gold oder Eisen. Mit der Verlegung des Transports dieser Exportprodukte von der Strasse auf die Schiene, wird die Reisezeit bis in den Hafen massiv verkürzt.

Gute Trümpfe gegenüber Strasse

Die Revitalisierungs- und Ausbaupläne des Schienennetzes in Westafrika ist nur gerade ein Beispiel unter vielen: Nachdem in den letzten Jahrzehnten die Strasse vielerorts die Eisenbahn verdrängt hatte, setzt man heute wieder vermehrt auf die unbestrittenen Vorteile der Schiene: Insbesondere der Transport schwerer Güter über weite Strecken ist mit dem Zug schneller, zuverlässiger und somit auch günstiger als auf den Strassen, die oft in schlechtem Zustand sind.

Mit der Verlegung von Eisenbahnlinien werden Transportkorridore geschaffen, die sich positiv auf die Entwicklung der regionalen Wirtschaft auswirken können. Dies ist aber nur der Fall, wenn nebst dem internationalen Rohstoffgeschäft auch lokale Produzenten und die breite Bevölkerung die neuen Verbindungen nutzen und von ihnen profitieren können. ■

Facts & Figures



Rural Access Indicator – der Index gibt an, wieviele Menschen in einem Radius von zwei Kilometern von ihrem Wohnort entfernt Zugang zu einer «Allwetterstrasse» haben. Insgesamt über einer Milliarde Menschen fehlt dieser Zugang – dies entspricht einem Drittel der ländlichen Bevölkerung weltweit.

Schlüsselzahlen

- In Afrika sind 90 Prozent der ländlichen Bevölkerung zu Fuss unterwegs.
- Jährlich sterben 1,2 Millionen Menschen bei Strassenunfällen, 92% in Schwellen- und Entwicklungsländern, davon fast die Hälfte in städtischen Gebieten. Obschon nur 2% der weltweit zugelassenen Fahrzeuge in Afrika verkehren, sterben dort schätzungsweise jedes Jahr 200 000 Menschen bei Verkehrsunfällen – dies entspricht 16% der globalen Verkehrstoten.
- In Nigeria müssen Kinder des ärmsten Fünftels der Bevölkerung im Durchschnitt fünfmal so weit reisen bis zur nächsten Primarschule wie jene, die dem wohlhabendsten Fünftel angehören.
- Seit 2002 hat die Weltbank den Bau und die Instandstellung von über 260 000 Strassenkilometern unterstützt.
- Der Anteil des Verkehrs am weltweiten CO₂-Ausstoss beträgt aktuell 23%. Rechnet man Strassenbau und Autoherstellung dazu, sind es 30%. Geht die Entwicklung gleich weiter wie bisher, werden 2050 80% der CO₂-Emissionen durch Verkehr verursacht.

Durchschnittliche Strassendichte pro 100 km² der Gesamtfläche

Afrika	6,8 km
Asien	18 km
Lateinamerika	12 km
Schweiz	173 km



Natthai Higgen/istf

Links

International Forum for Rural Transport and Development – IFRTD

Die Organisation engagiert sich für die Verbesserung der Mobilität der armen Bevölkerung auf dem Land. Heute unterhält sie ein breites Netzwerk von Mitgliedern, vor allem im Süden. Die DEZA gehört zu den wichtigsten Gebern des IFRTD-Netzwerks.

www.ifrtd.org

Institute for Transportation & Development Policy – ITDP

Die Organisation geht auf die US-amerikanische Bewegung «Fahrräder statt Bomben» (Bikes Not Bombs) zurück, die in den 1980er-Jahren Velos nach Nicaragua schickte, um dort die Gesundheits- und Bildungsarbeit zu unterstützen. Seither entwickelte sich das ITDP zu einer der wichtigsten Institutionen bezüglich der Entwicklung von nachhaltigem Transport in den Städten.

www.itdp.org

European Institute for Sustainable Transport – Eurist

Die NGO mit Sitz in Hamburg setzt sich weltweit für eine bessere Nachhaltigkeit von Transport und Mobilität ein. Dazu gehören das Aufzeigen von Zusammenhängen zwischen Transport und CO₂-Emissionen, Armutsbekämpfung, Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Frachtgut.

www.eurist.info

Volksaufstand mit ungewissem Ausgang

Burkina Faso galt lange als Hort der Stabilität in Westafrika. Präsident Blaise Compaoré war es gelungen, zu einem Partner westlicher Länder in Politik und Entwicklungszusammenarbeit zu werden. Seine autoritäre Führung liess jedoch keine wirkliche Mitbestimmung der Bevölkerung zu. Ende Oktober 2014 entlud sich der Volkszorn der Burkinabè in einem Aufstand, der Compaoré zum Rücktritt zwang. Von Ruedi Küng*.



Noch immer besuchen in Burkina Faso mehr Knaben als Mädchen die Schule.

Ein Schulzimmer in der afrikanischen Provinz. An rohen Holzpulten sitzen bunt gekleidete Mädchen und Buben auf einfachen Holzbänken. Eine Schülerin steht vor der grauen Schreiftafel an der Stirnwand und liest die mit weisser Kreide schön geschriebenen Sätze mit schwacher Stimme und mitunter etwas stockend vor. Eine Schulszene, wie es zahllose auf dem ganzen Kontinent gibt. Doch etwas ist hier anders als in anderen afrikanischen Klassenzimmern. Auf der Tafel stehen nicht

nur Sätze in der offiziellen Verwaltungssprache und Sprache der ehemaligen Kolonialmacht, in diesem Fall Französisch, sondern auch solche in Moore, einer einheimischen Sprache Burkina Fasos. Wir sind im Dorf Sakoinzé, eine knappe Autostunde von der Hauptstadt Ouagadougou entfernt. Unter seinen etwa 7000 Einwohnerinnen und Einwohnern gibt es wie im ganzen Land viele, die nie zur Schule gingen, weder schreiben noch lesen und auch nicht Französisch gelernt haben.

Vor neun Jahren hätten sie von einer lokalen Organisation erfahren, dass es in ihrem Land einen neuen Schultypus für Kinder und Jugendliche gebe, die den Eintritt in die Primarschule verpasst haben, erklärt der Chef du Village, Soulli Félix – auf Französisch. Dabei können 9- bis 16-Jährige dank des Unterrichts in der Muttersprache die sechsjährige Primarschule in vier oder fünf Jahren nachholen. Aus diesem Grund hätten die Eltern für ihre Kinder, die nicht zur Schule gingen – es sind mehrere Hundert – die Einrichtung einer solchen Schule in Sakoinzé gewünscht, berichtet Soulli Félix. Und

im Freien unter grossen Néré-Bäumen statt, die die drückende Hitze etwas mildern. Dennoch glänzen Schweisstropfen auf den Gesichtern der Männer und Frauen, die gesondert auf den Holzbänken der Schule sitzen. Die Zungen sind gelöst, man hält mit der eigenen Meinung nicht zurück. Die Eltern sind mit der Schule zufrieden, übersetzt der Dorfvorsteher die Voten der Anwesenden. Leider aber genügten die zwei Spezialschulen bei weitem nicht für alle Jugendlichen, die die Primarschule verpasst oder vorzeitig verlassen hätten. Die Eltern beantworten bereitwillig Fragen: Ja, es gingen mehr Knaben als Mädchen zur Schule, sagt ein Vater. Nein, er sehe darin kein Problem, von seinen drei Kindern habe er einer Tochter und dem Sohn den Schulunterricht ermöglichen können. Mädchen und Knaben sollten gleichermassen zur Schule gehen können, meint eine Mutter. Tatsächlich aber erhalten in Burkina Faso noch immer viel mehr Knaben als Mädchen eine Schulbildung.

Über 100 zweisprachige Schulen

Die ersten zweisprachigen Schulen wurden in Burkina Faso 1994 von der Organisation Solidar Suisse eröffnet. 2007 übernahm die Regierung die zweisprachige Ausbildung in die offizielle Bildungspolitik und spielte damit eine Pionierrolle in Westafrika. Die Vorteile der zweisprachigen Ausbildung sind mittlerweile allgemein anerkannt und werden kaum mehr bestritten. Statt in der ihnen völlig fremden Sprache Französisch erhalten die Kinder zuerst in ihrer Muttersprache Primarschulunterricht und lernen erst später Französisch, das als Amtssprache und solche der höheren Ausbildung seine Bedeutung hat.

Der Lernerfolg wird durch diese Methode markant erhöht. Es gibt bis heute weit über 100 zweisprachige Schulen in Burkina Faso, der grösste Teil davon staatliche, rund ein Dutzend sind katholisch, einige wenige privat. Angesichts der über 11000 Schulen im Land ist dies aber noch immer wenig, wie die zuständige Erziehungsministerin Koumba Boly-Barry im Gespräch einräumt.

Jugend wird für Arbeitslosigkeit ausgebildet...

Die Bildungssituation insgesamt ist trotz dieser Fortschritte nach wie vor prekär, was im UNO-Index der menschlichen Entwicklung HDI zum Ausdruck kommt. Burkina Faso gehörte 2014 mit Rang 181 von 187 zu den am wenigsten entwickelten Ländern. Dabei wiegt von den drei Komponenten des HDI – Lebenserwartung bei Geburt, Bruttoinlandprodukt pro Kopf sowie das Ausbildungsniveau – letzteres bei Burkina Faso am schwersten. Die Alphabetisierung der erwachsenen

Burkina Faso in Kürze

- Name**
Burkina Faso («Land der aufrichtigen Leute»)
- Hauptstadt**
Ouagadougou
- Fläche**
274.200 km²
- Einwohner**
17 Millionen
- Sprachen**
Amtssprache Französisch; insgesamt über 60 Umgangssprachen
- Durchschnittsalter**
17 Jahre
- Lebenserwartung**
Frauen 57
Männer 53
- Religionen**
Muslime 60%
Christen 25%
Einheimische 15%

- Schulbildung**
Nur ein Drittel aller über 15-Jährigen und knapp 40% der 15-24-Jährigen können lesen und schreiben. Durchschnittliche Klassengrösse: 48
- Wirtschaft**
90% der Bevölkerung betreibt Subsistenz-Landwirtschaft. Die Baumwollproduktion generiert ein Drittel des BIP, die Goldförderung 13%.

- Exportprodukte**
Baumwolle, Tierprodukte, Gold



Pep Bonnet/Neorlat

Die schwache Alphabetisierung der erwachsenen Bevölkerung bremst das Land stark in seiner Entwicklung.

dies trotz des Umstandes, dass sie pro Kind und Jahr 1500 Francs CFA (2.75 Fr.) bezahlen müssen, was wenig scheint, die Familienbudgets jedoch schwer belastet. Eine weitere Bedingung sei die Bildung einer Elternvereinigung gewesen, die sich regelmässig versammelt und den Schulbetrieb begleitet. Die Schule besteht nun schon seit bald acht Jahren, 2011 konnte eine zweite eröffnet werden. Für die Leute von Sakoinzé sind Versammlungen inzwischen zur Gewohnheit geworden. Sie finden



Vom Wirtschaftswachstum, das sich insbesondere in Bauprojekten und im Strassenbau in Ouagadougou äussert, profitiert nur eine kleine Elite.

Bevölkerung ist schwach und die Fortschritte bei der Einschulung der grossen Mehrheit der Kinder werden dadurch zunichte gemacht, dass nur ein kleiner Teil der Primarschulabgänger die Sekundarschule besucht, wie der UNO-Repräsentant für Burkina Faso, Pascal Karorero, erläutert.

Noch brisanter beurteilt der Bildungsfachmann Paul Ouédraogo aus Ouagadougou die Situation seines Landes. «Wir haben das Problem einer Jugend, die für die Arbeitslosigkeit ausgebildet wird», sagt er. Für die Schulabgänger in den Städten sei es äusserst schwierig, eine geregelte Arbeit zu finden. Und wer das Glück habe, eine zu finden, müsse sich mit einem Salär zwischen umgerechnet 150 und 200 Franken zufriedengeben. Ein Handwerker müsse mit etwa 70 000 FCFA (knapp 130 CHF) im Monat eine siebenköpfige Familie ernähren, ein Primarlehrer erhalte gerade mal 15 000 FCFA, so viel koste ein Sack Reis! Sehr viele Menschen könnten sich nicht mehr jeden Tag, sondern nur noch alle zwei Tage eine Mahlzeit leisten.

Für die grosse Mehrheit der Bevölkerung des Sahellandes, die auf dem Land lebt und unter zunehmend schwierigeren klimatischen Bedingungen eine einfache Landwirtschaft für den Eigenbedarf betreibt, ist die Lage nicht besser. Über 40 Prozent von ihnen leben unter der Armutsschwelle.

Erstaunliches Wirtschaftswachstum

Einen anderen Eindruck vermittelt die Wirtschaftsstatistik. Burkina Faso verzeichnete in den vergangenen Jahren ein erstaunliches Wirtschaftswachstum (2013: 6.9%, 2012: 9%). Dazu trug in erster Linie das «Weisse Gold» bei, die Baumwolle, die einen beträchtlichen Teil des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet.

Die eigentliche Goldproduktion ist auch von Bedeutung, litt jedoch an Preiseinbussen auf dem Weltmarkt. Dass Burkina Fasos Regierung über mehr Einnahmen verfügt, wird etwa am regen Strassenbau in der Hauptstadt, dem Bau der luxu-

riösen Neustadt Ouaga2000 oder dem Kauf russischer Kampffjets für umgerechnet 700 Millionen Franken offensichtlich. All dies kommt bei vielen Leuten nicht gut an, die einen immer grösseren Teil ihres Einkommens für Lebensmittel ausgeben müssen. Vom Wirtschaftswachstum profitiere nur eine kleine Elite, meint Paul Ouédraogo, auf den Tellern der Leute komme davon nichts an. Die Kluft zwischen Arm und Reich vertiefte sich.

Volkszorn entlädt sich auf der Strasse

So erstaunt es nicht, dass die Burkinabè in der jüngeren Vergangenheit mit Präsident Blaise Compaoré immer unzufriedener geworden sind. Er regiert das Land seit seiner gewaltsamen Machtübernahme 1987. Proteste und Meutereien gegen ihn gab es schon in früheren Jahren. Im Jahr 2011 waren sie so schwer, dass der Präsident seinen Posten nur retten konnte, indem er die Führung der Armee und Gendarmerie auswechselte, eine neue Regierung bildete und ein paar Zugeständnisse machte – höheren Sold für die unzufriedenen Soldaten und die rebellierende Präsidialgarde, sowie Gespräche mit der Opposition.

Die letzte Hoffnung für die Unzufriedenen, Compaoré loszuwerden, verhiess Artikel 37 der Verfassung, der den bereits zweimal Gewählten von einer weiteren Präsidialwahl ausschloss. Als Compaoré diesen Artikel durch willfährige Regierungsmitglieder aushebeln lassen wollte, lief das Fass des Volkszorns über. Die Menschen protestierten in solchen Massen auf der Strasse, dass der Präsident nach zähem Widerstand Ende Oktober 2014 seinen Rücktritt erklären musste. Die Zukunft des Sahellandes ist ungewiss. ■

**Ruedi Küng war während zwölf Jahren Afrikakorrespondent des Schweizer Radios und arbeitet heute mit InfoAfrica.ch als Afrikaspezialist.*

Die grüne Brigade

Man muss vor vier Uhr früh aufstehen, wenn man ihnen begegnen will. Mit grünen Arbeitsblusen und farbigen Kopftüchern bekleidet, ausgerüstet mit Besen, Schaufeln und Becken, kehren mehrheitlich ältere Frauen noch vor dem morgendlichen Stossverkehr die Strassen der Hauptstadt Ouagadougou. Sie tun dies seit 1995, aufgerufen vom langjährigen Bürgermeister Simon Compaoré.

Anfänglich wenige Hundert «Frauen von Simon», beseitigen heute mehr als 2000 Frauen den allgegenwärtigen Staub und den Unrat von den Strassen und Wegen – und mitunter auch das Unkraut daneben. Die «Grüne Brigade», so ihr neuer Name, wurde mit Preisen ausgezeichnet und in afrikanischen Kapitalen nachgeahmt. Gross war die Freude der Frauen, als 2013 der neue Bürgermeister ihr bescheidenes Salär von monatlich 25 auf 75 Franken erhöhte.

Aus dem Alltag von ...

Alfred Zongo, Programmverantwortlicher im Schweizer Kooperationsbüro in Ouagadougou

In einem Land, in dem die Lebenserwartung gerade mal 55 Jahre erreicht, kann ich von Glück reden: Ich bin 60 geworden und habe das offizielle Rentenalter für leitende Angestellte erreicht. Ende Dezember habe ich mich deshalb von meinen DEZA-Kollegen verabschiedet, nachdem ich einem von ihnen meine Dossiers, nämlich Grund- und Berufsbildung, übergeben hatte.

Im Kooperationsbüro bin ich seit 1998 und habe mich seither mit Programmen in allen Einsatzbereichen der DEZA beschäftigt. Oft war ich unterwegs, um unsere Projekte zu begleiten; fast überall war ich «der Mann mit dem weissen Haar». Daran erkennt man mich seit Langem. Schon mit 45 Jahren hatte ich kein einziges schwarzes Haar mehr.

Während meiner Besuche vor Ort pflegte ich abends informelle Kontakte mit den lokalen Projektverantwortlichen oder mit den Begünstigten. Wir plauderten an einer Bar oder in einer Beiz bei einer Kalebasse Dolo, dem hiesigen Hirsebier. Diese ungezwungenen Gespräche haben mich viel gelehrt. So haben mir Bauern eines Tages erklärt, wie sie es geschafft hatten, dass in ihrem Dorf ein Brunnen gegraben wurde. Sie hätten ja gewusst, dass die Schweizer Zusammenarbeit die Bedürfnisse der Frauen sehr wichtig nehme und diese deshalb beauftragt, das Problem der DEZA vorzulegen und um finanzielle Unterstützung zu bitten. Ihre Strategie ist aufgegangen, wir haben dem Antrag stattgegeben. Das Dorf verfügt heute über einen Brunnen.

«Nicht alle Partner wollten mit mir etwas trinken gehen.»

Allerdings wollten nicht alle Partner etwas mit mir trinken gehen. Viele mochten mich nicht besonders, weil ich den Ruf hatte, die Rechenschaftsberichte kompromisslos zu analysieren. Ich kontrollierte die Verwendung der DEZA-Gelder sehr genau. Manche sagten: «Bei Zongo kann man nicht einen Franken der Schweizer Zusammenarbeit unterschlagen.»

Unter dem Strich bin ich besonders stolz darauf, was wir in der informellen Bildung erreicht ha-



ben. In diesem Bereich hat die DEZA eine Pionierrolle gespielt. Vor 30 Jahren finanzierte nur sie Unterricht für Analphabeten und jugendliche Schulabbrecher. Dank diesem Anstoss haben auch andere Geber begonnen, diese Bildung zu unterstützen, und die Burkiner Behörden haben sie schliesslich in ihre Bildungspolitik integriert.

Ganze Arbeit haben wir auch in der Weidewirtschaft geleistet: Wir haben die Schaffung eines Wanderweidewirtschaft-Gesetzes unterstützt. Damit liessen sich im Osten des Landes, wo sich Viehzüchter und Ackerbauern immer wieder in die Quere kamen, Wanderweide-Korridore und Weidezonen definieren. Verwaltungskomitees sollten die Einhaltung der Regelungen überwachen. Leider funktionieren sie nicht mehr, seit keine DEZA-Mittel mehr fliessen. Der Ackerbau hat wieder auf die Viehzuchtflächen übergreifen. Dass erneut Konflikte ausbrechen, ist unvermeidlich – mir zerreisst es das Herz.

Nach 35 Jahren in Ouagadougou bin ich auf den Ruhestand hin wieder in mein Heimatdorf Poa zurückgekehrt. Bereits habe ich ein paar Fruchtbäume neben das Haus gepflanzt und will auch Hühner halten. Neben diesen Aktivitäten bleibt mir Zeit, um die Dorfgemeinschaft zu unterstützen. Der Gemeinderat von Poa braucht Beratung, vor allem für die Dezentralisierung und bei der Frage, wie man die Bevölkerung zu mehr Mitwirkung bewegen kann. ■

(Aufgezeichnet von Jane-Lise Schneeberger; aus dem Französischen)

Von Weidewirtschaft bis Dezentralisierung

In Burkina Faso engagiert sich die Schweizer Zusammenarbeit vor allem in vier Bereichen. Einer davon ist die ländliche Entwicklung: Die DEZA ist seit 1974 im Land und unterstützt Ackerbauern und Viehzüchter bei der Modernisierung ihrer Betriebe, damit sie ihr Einkommen verbessern und Lebensmittelkrisen besser überstehen können. Eine weitere Interventionsachse ist die Staatsreform: Die DEZA unterstützt den Dezentralisierungsprozess, stärkt die Position der lokalen Akteure und fördert die Bürgermitbeteiligung. Im Bereich der Grund- und Berufsbildung geht es insbesondere darum, den Analphabetismus auszumerzen. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) konzentriert sich auf die Verwaltung der Staatsfinanzen.

www.deza.admin.ch/burkinafaso
www.cooperation-suisse.admin.ch/burkinafaso

Genug ist genug!

In der reichen mündlichen Überlieferung Burkina Fasos kennen wir den Sinnspruch: Die Butter schläft, sie ist nicht tot. Der Spruch redet nicht nur der Geduld und der Leidenschaft das Wort, sondern auch der Möglichkeit des Aufwachens, Ausbrechens und Explodierens. Die verschiedenen Eigenschaften der Karité-Butter lassen sich auch auf das burkinische Volk übertragen: Der Aufstand vom vergangenen Herbst veranschaulicht die Metapher bestens.

Doch was hat die eingefrorene Butter zum Auftauen, Verflüssigen, Sieden gebracht – und schliesslich dazu, am 30. und 31. Oktober 2014 eine Spur der Verwüstung zu hinterlassen? Bestimmt mehrere Gründe auf einmal. Aus unserer Perspektive lassen sie sich jedoch in einem Wort ausdrücken: Exzess.

Das beste Beispiel dazu ist sicherlich die Art und Weise, wie die Verfassung immer wieder zugunsten des Präsidenten und seines Clans manipuliert wurde. Artikel 37 des Burkiner Grundgesetzes stipulierte, der Staatschef werde für ein siebenjähriges Mandat gewählt, welches einmal erneuert werden kann. Diese Bestimmung liess Blaise Compaoré ohne nennenswerte Opposition während vierzehn Jahren unbehelligt schalten und walten.

Zur ersten Manipulation kam es in seiner zweiten Amtszeit: Artikel 37 wurde abgeändert und damit die Amtszeitbeschränkung aufgehoben, so dass der Präsident sich nun beliebig oft der Wiederwahl stellen konnte. Zugleich wurde alles getan, um protestierende Stimmen und Bestrebungen des Volkes zum Schweigen zu bringen: Drohungen, Einschüchterung, ja sogar Mord an Oppositionellen wie etwa an Professor Oumarou Clément



Martin Zongo studierte an der Universität Ouagadougou moderne Philologie und unterrichtete danach an verschiedenen Gymnasien und anderen Schulen in Burkina Faso und an der Elfenbeinküste Französisch. Gleichzeitig übernahm er politische Verantwortung, war von 1984 bis 1986 Hochkommissar der Provinzen Nahouri und Boulgou und von 1987 bis 1991 Generalsekretär der Burkiner Unesco-Kommission. Seit 2003 leitet er heute 58-Jährige das Kulturzentrum Carrefour international de théâtre de Ouagadougou (Cito).

Ouédraogo und am Enthüllungsjournalisten Norbert Zongo, Herausgeber der Wochenzeitung «L'Indépendant». Dieser letzte, 1998 verübte Mord, führte zu einem landesweiten Aufstand, der das Regime fast in die Knie zwang.

Der Rat der Weisen schlug als Weg aus der Krise unter anderem vor, das Präsidentenamt wieder auf fünf Jahre und eine Wiederwahl zu beschränken.

Diese nicht rückwirkende Bestimmung trat 2005 zum Ende der beiden ersten siebenjährigen Amtszeiten von Blaise Compaoré in Kraft. Dieser wurde 2005 denn auch für ein drittes, diesmal fünfjähriges Mandat wiedergewählt und 2010 für ein viertes und letztes. Ende 2015 wäre Compaoré insgesamt 28 Jahre an der Macht gewesen. Er und seine Mitstreiter hielten dies jedoch nicht für genug. Sie versuchten mit ihren Machenschaften, die Verfassung ein weiteres Mal abzuändern und ihrem Präsidenten nochmals 15 Jahre Herrschaft zu sichern.

Genug ist genug, war die Antwort des Volkes. Trotz zersetzender, fremder Lebensweisen, welche unsere Bevölkerung entfremden, insbesondere die Jugendlichen, haben die beiden historischen Tage im Oktober 2014 gezeigt, dass die Burkinabè ein standhaftes Fundament aus ethisch-moralischen Werten bewahrt haben. Diese begründen, schützen und erhalten ihren Ruf als integre Menschen, pflegen Toleranz, Vergebung, Respekt vor der Hierarchie und Friedfertigkeit – allesamt Werte, die es Blaise Compaoré ermöglicht haben, trotz etlicher Turbulenzen 27 Jahre lang zu regieren. Sie verabscheuen dagegen Durchtriebenheit, Unredlichkeit, Wirtschaftskriminalität, Bluttaten und Wortbruch.

Die masslose Anhäufung dieser politischen Laster hat den Brand entfacht. Er hat die burkinische Butter zum Schmelzen und schliesslich zum Sieden gebracht. Sie schlief, aber tot war sie nicht, wie die Machthaber wähten, welche der ungestüme Ausbruch Ende Oktober gestürzt hat.

Und à propos Butter: Hoffen wir, dass das Beispiel Burkina auch anderswo Wirkung zeigt! ■

(Aus dem Französischen)

(Aus dem Französischen)



Ein Radio ohne Tabus

Auf dem Weg zu einem ausgewogeneren Programm und mehr Professionalität unterstützt die DEZA seit dem Sturz des tunesischen Präsidenten Ben Ali 2011 die einst staatlich kontrollierten Sender von Radio Tunisienne. Die Neuausrichtung des Regionalsenders Radio Gafsa diente dabei als Pilotprojekt.



Fondation Hironnelle

Mehr Themen, grössere Meinungsvielfalt: In Tunesien unterstützt die Schweiz mehrere Regionalsender von Radio Tunisienne.

(mw) Die Lausanner Stiftung Hironnelle ist auf die Förderung unabhängiger Medien in Krisengebieten spezialisiert. Finanziert von der DEZA, unterstützt sie seit Juni 2011 Radio Gafsa, einen von fünf Regionalsendern von Radio Tunisienne, dem öffentlichen nationalen Radio. «Diese Zusammenarbeit hat vieles verändert», sagt Hela Saoudi, ehemalige Programmdirektorin des Senders, «Radio Gafsa hat heute mehr Lokalkorrespondenten, und dank einer Umfrage wissen wir mehr über die Bedürfnisse der Hörerinnen und Hörer.» Unter anderem führte dies zu einer Neustrukturierung des Wochenprogramms und zur zeitlichen Verschiebung von Nachrichtensendungen.

«Zu Beginn des Projekts hat die Fondation Hironnelle kurzzeitig mit allen Sendern von Radio Tunisienne gearbeitet», erklärt Souhaib Khayati, Programmbeauftragter der Abteilung internationale Zusammenarbeit der Schweizer Botschaft in Tunis. Dies mit dem Ziel, im Vorfeld der Wahlen vom Oktober 2011 möglichst ausgewogen zu informieren. «Schon nach wenigen Wochen», erinnert sich Khayati, «konnte man ein neues journalistisches Verhalten feststellen.» Die grosse Meinungsvielfalt auf den Sendern stellte nach der Abschaf-

fung des Einparteiensystems ein Novum dar. Dank dieses Erfolgs und der vielversprechenden Entwicklung von Radio Gafsa wurde das Projekt mittlerweile nicht nur auf zwei Regionalsender ausgeweitet, es wird gar der Einbezug weiterer Sender diskutiert.

Ungewisse Zukunft

«Früher waren Politik, Religion und soziale Themen tabu», sagt Hela Saoudi. «Heute berichtet man offener und bemüht sich, allen Bürgerschichten eine Stimme zu geben. Wir versuchen aber auch, Lösungen für abgelegene Gebiete zu finden, die kaum Radioempfang und keinen Strom haben.» Wie schnell sich solche Ziele umsetzen lassen, ist offen.

Auch die Zukunft von Radio Gafsa ist teilweise ungewiss. Für drei Jahre noch unterstützt die Schweiz Radio Tunisienne, danach ist die Finanzierung der Lokalkorrespondenten Sache des Radios selber. Souhaib Khayati ist zuversichtlich, dass dieser Übergang klappen wird: «Das Bewusstsein, dass Informationssendungen nicht nur mit Inhalten aus Tunis gefüllt werden können, ist mittlerweile gross.» ■

Auf nordafrikanische Umwälzung reagiert

Bis zum Ausbruch der arabischen Revolutionen war die DEZA in Nordafrika kaum aktiv, ist sie doch in der Regel in Ländern mit weit grösserer Armut tätig. Angesichts der starken politischen Umwälzungen entschied die Schweizer Regierung im Jahr 2011 jedoch rasch, die betroffenen Länder bei ihrem demokratischen Wandel zu unterstützen und ihre wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Die DEZA arbeitet dabei eng mit zahlreichen weiteren Bundesstellen zusammen (siehe «Eine Welt» 1/2013). Die Schweiz und Tunesien haben ausserdem eine umfassende Kooperationsvereinbarung im Bereich Migration. www.eda.admin.ch (DEZA, Länder, Nordafrika)

Mehr Wissen, weniger Verluste

Für die rund 500 Millionen Kleinbauernbetriebe in Entwicklungsländern sind Missernten fatal. Nun sollen in 40 Ländern über 1000 Pflanzenkliniken entstehen, wo sich Bauern und Bäuerinnen Rat holen können. Ergänzt wird das Projekt durch eine Online-Datenbank, in der das Wissen über Pflanzenschädlinge und Pflanzenkrankheiten gesammelt und global zur Verfügung gestellt wird.



Von der Insektenkunde zur internationalen NGO

Die Anfänge von CABI, der Trägerorganisation von Plantwise, liegen im kolonialen England. 1910 wurde das Entomological Research Committee gegründet, um in Afrika Insektenkunde zu betreiben. Dies mit dem Ziel, Schädlinge von Kulturpflanzen zu bekämpfen. Im Laufe der Zeit kamen zahlreiche wissenschaftliche Fachrichtungen und Ausbildungsprogramme hinzu. Heute ist CABI eine Mitgliederorganisation, die von über 48 Ländern getragen wird. Aktuell arbeitet CABI in rund 70 Ländern und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende. Der Hauptsitz liegt nach wie vor in England, hinzu kommen elf weitere CABI-Zentren. Eines davon befindet sich seit über 50 Jahren im jurassischen Delsberg.
www.cabi.org
www.plantwise.org/knowledgebank

Dank der Aufklärungskampagne von Plantwise erhalten in Kongo bereits Kinder viel Hintergrundwissen über Pflanzen und Schädlinge.

(mw) Dass Menschen in Gotteshäusern nach Heilung suchen, gehört auf allen Erdteilen zur Kultur und überrascht niemanden. In zahlreichen Tempeln Sri Lankas ist allerdings seit rund zwei Jahren eine neue, überaus spezielle und unübliche Art Patient zu beobachten: Reisschösslinge, Teeblätter, Kokosnüsse oder Chili – also Nutzpflanzen. Ein- bis viermal pro Monat beraten speziell ausgebildete Landwirtschaftsexperten – sogenannte Pflanzendoktoren – die Bauern und Bäuerinnen bei der Bekämpfung von Schädlingen, Krankheiten oder Nährstoffmängeln.

«In anderen Ländern werden Pflanzenkliniken oft auf lokalen Märkten eingerichtet, bei uns befinden sich die meisten in einem Tempel», sagt Palitha Bandara, leitender Mitarbeiter in Sri Lankas Landwirtschaftsdepartement. Einen besonderen Grund

für diese Ortswahl gebe es nicht, es habe sich einfach so ergeben.

Sri Lanka beteiligt sich am Programm Plantwise, das von der internationalen NGO CABI durchgeführt wird. Dieses setzt sich zum Ziel, bis Ende 2016 in 40 Entwicklungs- und Schwellenländern über 1000 Pflanzenkliniken zu schaffen, um so die Ernährungssicherheit zu erhöhen.

Epidemieausbruch vermeiden

In Entwicklungsländern gibt es laut der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) rund 500 Millionen Kleinbauern. CABI schätzt, dass diese aufgrund von Pflanzenschädlingen und Krankheiten jedes Jahr rund 30 bis 40 Prozent ihrer Ernte verlieren. Viele dieser Bäuerinnen und Bauern haben keine



Cabi (2)



Pflanzenklinik in Indien: Bäuerinnen und Bauern lassen ihre Pflanzen auf deren Gesundheitszustand untersuchen.

landwirtschaftliche Ausbildung abgeschlossen und kaum Zugang zu Beratungsstellen. Lokal verankerte Pflanzenkliniken bieten ihnen nun diese Möglichkeiten.

Plantwise arbeitet jeweils mit den staatlichen Beratungsdiensten zusammen, und die Pflanzendoktoren werden vom Staat finanziert. Für den langfristigen Erfolg sei dies wichtig, erklärt Carmen Thönnissen, Programmbeauftragte beim Globalprogramm Ernährungssicherheit der DEZA: «Die öffentliche Hand gilt als vertrauenswürdige Vermittlerin. Im Gegensatz zu Privaten hat sie kein Interesse, den Bauern etwas zu verkaufen.» Zudem sei eine gute Vernetzung mit staatlichen Organisationen zentral, um rechtzeitig Massnahmen gegen Epidemien zu ergreifen. So wurde etwa 2014 in Ruanda mit Hilfe von Plantwise die Maiskrankheit Maize Lethal Necrosis entdeckt, welche sehr schnell auf andere Gräser übergreift und fatale Folgen haben kann.

Qualität vor Quantität

Neben Kenia und Ghana besitzt auch Sri Lanka gute Voraussetzungen, um rasch flächendeckend mit Pflanzenkliniken versorgt zu werden. «Unsere Regierung ist in fast allen 25 Distrikten mit Landwirtschaftsinstruktoren vor Ort und verfügt dort praktisch überall über Labore», erklärt Bandara. Insgesamt 700 Instrukturen werden nun zu Pflanzendoktoren ausgebildet. Bandara schätzt, dass es noch rund eineinhalb Jahre dauern wird, bis diese sämtliche Ausbildungsmodule absolviert haben. Dazu gehören neben biologischen Themen auch logistische Fragen zum Betrieb und zur Qualitätssicherung einer Pflanzenklinik.

«Wir von CABI haben unsere Schulungen in Sri Lanka bereits abgeschlossen», sagt Pressesprecherin Julia Dennis. Mittlerweile konnten einheimische Experten die Ausbildung der Pflanzendoktoren übernehmen. Die Expertise von CABI ist nur noch punktuell gefragt, beispielsweise dann, wenn

in einer Pflanzenklinik eine unbekannte Krankheit auftaucht.

Fokus auf die Qualität der Beratung

In anderen Ländern ist das Programm noch nicht soweit, befindet sich aber auf guten Wegen: Im Herbst 2014 zählte Plantwise 720 Kliniken in 33 Ländern und mehr als 2000 ausgebildete Pflanzendoktoren. Das rasche Wachstum kommt laut der Agronomin Thönnissen nicht von ungefähr: «Die involvierten Länder sehen, dass diese Kliniken grosses ökonomisches Potenzial haben. Daher wollen sie so viele wie möglich.» Quantität sei allerdings nicht das primäre Ziel. Wichtiger sei es, die Qualität der Beratung sicherzustellen. Diese wird unter anderem dadurch gewährleistet, dass der Pflanzendoktor für jede erfolgte Beratung ein Formular ausfüllt und an eine Fachstelle zur Überprüfung weitergibt.

Ein weiterer Pluspunkt des Programms ist die Online-Datenbank von Plantwise, auf der das Wissen über Krankheiten und Schädlinge fortlaufend gesammelt und global abgerufen werden kann. «Es ist schön zu sehen, wie diese neue Form von Netzwerk und Arbeitsweise auch Leute beflügelt, die bereits seit Jahrzehnten für das Landwirtschaftsdepartement arbeiten», erzählt Julia Dennis.

Ganz neu ist das Konzept der Pflanzenkliniken nicht. In Bolivien oder Uganda hat CABI bereits vor rund zehn Jahren solche Beratungsstellen ins Leben gerufen. «Nach diesen positiven Erfahrungen», so Dennis, «wollten wir einen Gang höher schalten und ein globales Programm starten.» Mit Unterstützung der DEZA erarbeitete CABI eine entsprechende Strategie. Heute zählen neben der Schweiz auch England, Irland, Holland, die EU, China und Australien zu den Gebern – bis 2020 soll das Programm weiter ausgebaut werden. ■

Pflanzendoktorinnen

Gemäss der Welternährungsorganisation FAO sind über 40 Prozent der weltweit in der Landwirtschaft Beschäftigten Frauen. Sie produzieren 60 bis 80 Prozent der Nahrungsmittel, besitzen jedoch weniger als zwei Prozent der Ländereien. Um solchen Diskrepanzen entgegenzuwirken, verfolgt CABI in allen Programmen eine Gender-Strategie. Diese beinhaltet bei Plantwise beispielsweise eine geschlechterspezifische Datenanalyse der erfolgten Beratungen oder die Anstrengungen, auch Frauen zu Pflanzendoktoren auszubilden, was je nach Land sehr unterschiedlich gelingt. In Sri Lanka etwa liegt der Frauenanteil bei 25 Prozent, in Burma, wo die Landwirtschaft traditionell eine Frauendomäne ist, fast bei 100 Prozent. Insgesamt sind bisher rund ein Viertel der Pflanzendoktoren Frauen.

Einblick DEZA

Transparente Budgets in Mazedonien

(byl) Im Rahmen der Dezentralisierung in Mazedonien wurden den Lokalbehörden Kompetenzen – insbesondere im Finanzbereich – übertragen. Doch um zu überprüfen, ob die Budgets auch professionell verwaltet werden, fehlt den Stadträten das nötige Wissen. Nun sollen, mithilfe eines DEZA-Programms, Effizienz und Autonomie erhöht werden. Dieses unter-



Laurent Cocchi

stützt die Volksvertreter darin, ihre Supervisionsfunktion voll ausüben und die Interessen der Bürger verteidigen zu können. Lokalbehörden und Bürgermeister wiederum sollen damit zu mehr Transparenz und zur Wahrung ihrer Rechenschaftspflicht gegenüber der Bevölkerung angehalten werden.

*Projektdauer: 2015-2019
Volumen: 10 Millionen CHF*

Starkes Parlament in Kambodscha

(bm) Trotz hohem und konstantem Wachstum in den letzten Jahren bleibt Kambodscha ein fragiles Land mit grosser Ungleichheit und starken gesellschaftlichen Spannungen. Im laufenden Demokratisierungsprozess unterstützt die DEZA – in Zusammenarbeit mit den Schweizer Parlamentsdiensten – das Parliamentary Institute of Cambodia (PIC). Damit soll das kambodschanische Parlament finanziell und



Luc Forsyth/NTF/Redux/laif

technisch befähigt werden, die Rechte und Bedürfnisse der Bevölkerung besser wahrzunehmen. Das PIC ist eine NGO, die der Volksvertretung dabei hilft, ihre demokratische Rolle zu übernehmen, insbesondere durch Fach- und Verwaltungswissen. Darüber hinaus organisiert sie Ausbildungen für die Volksvertreter. *Projektdauer: 2014-2016
Volumen: 2,5 Millionen CHF*

Berufsbildung in Myanmar

(bm) Seit 2011 erlebt Myanmar eine Phase politischer und wirtschaftlicher Öffnung. Die DEZA unterstützt die Entwicklung einer hochstehenden und dem Markt angepassten Berufsbildung, um dem Fehlen qualifizierter Arbeitskräfte entgegenzuwirken. Dank einer Partnerschaft mit der Schweizer Hotellerie und Fachleuten können sich Jugendliche im boomenden Hotelfach ausbilden. Ein anderer Teil des Projekts hat innovativen Charakter: die Entwicklung mobiler Berufsbildungseinheiten für mittellose Landbewohner. Der politische Dialog mit den Behörden Myanmars soll überdies zur Einführung eines Systems führen, das diese Ausbildungen anerkennt und zertifiziert. *Projektdauer: 2014-2018
Volumen: 19 Millionen CHF*

Sanitärinstallateure für die Ukraine

(bbq) Das Schweizer Sanitärunternehmen Geberit

entwickelt – im Rahmen einer Public Privat Development Partnership mit der DEZA – gemeinsam mit einer ukrainischen Nichtregierungsorganisation einen neuen Lehrplan für Sanitärinstallateure in der Ukraine. Die sanitäre Berufsbildung hat sich dort während der letzten zwanzig Jahre wenig verändert und entspricht nicht mehr den internationalen Standards. Jetzt wird ein dreijähriger Lehrgang ausgearbeitet, der sodann in sechs Schulen eingeführt wird und den Absolventen eine konkurrenzfähige Basis für den Arbeitsmarkt bietet. *Projektdauer: 2014-2018
Volumen: 400 000 CHF*

Weniger CO₂ in Indien und Kuba

(jah) Das hohe Wirtschaftswachstum und die Verstärkung der Schwellenländer lassen die Zementnachfrage in die Höhe schnellen. Gleichzeitig ist die Produktion dieses Baumaterials für fünf Prozent



DEZA

der weltweiten, von Menschenhand verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich. Zusammen mit wissenschaftlichen Instituten auf Kuba und in Indien hat nun die ETH Lausanne «ökologischen» Zement auf Basis eines Lehm-Kalk-Gemischs entwickelt, bei dessen Herstellung 40 Prozent weniger CO₂ anfallen. Um die negativen Auswirkungen des Klimawandels einzudämmen,

setzt sich die DEZA für dessen breite Vermarktung ein. In einem nächsten Schritt soll nun das Produkt standardisiert werden, um später auf dem Markt bestehen zu können.

*Projektdauer: 2014-2017
Volumen: 4 Millionen CHF*

Standards im Rohstoffsektor

(hnj) Fragen im Zusammenhang mit Abbau und Handel von Rohstoffen werden der-



Johann Spanner/NTF/Redux/laif

zeit engagiert diskutiert – auch in der Schweiz, welche als Zentrum des weltweiten Rohstoffhandels gilt. In vielen Ländern, die Öl, Gas und Mineralien fördern, fehlen zu-friedenstellende Transparenz-standards betreffend der Tätigkeit von Firmen und Regierungen. Die DEZA weitet ihre Aktivitäten in diesem Bereich aus: In Bolivien, Mali, Burkina Faso, Mosambik, Afghanistan und der Mongolei setzt sie sich gemeinsam mit dem international tätigen, in den USA basierten Natural Resource Governance Institute für eine stärkere Rechenschaftspflicht und grössere Transparenz in der Rohstoffindustrie ein. Beispielsweise, indem sie die Erstellung von Verträgen und Vorschriften unterstützt und das Verfassen von globalen Transparenznormen vorantreibt.

*Projektdauer: 2014-2017
Volumen: 1,5 Millionen CHF*

Wenn SMS, Telemedizin oder Facebook Menschen retten

Humanitäre Akteure nutzen bei Krisen und Katastrophen immer häufiger technologische Innovationen. Mobiltelefonie, soziale Netzwerke, Telemedizin und kollaborative Kartografie erhöhen die Effizienz und verändern die Arbeitsweise vor Ort. Dem Nutzen der neuen Instrumente sind jedoch auch Grenzen gesetzt. Von Jane-Lise Schneeberger.



Schneller und sicherer helfen: Seit einiger Zeit verwendet die humanitäre Hilfe – hier ein Notspital in Banda Aceh (Indonesien) nach dem Tsunami von 2004 – vermehrt technologische Innovationen.

In humanitären Notlagen können Informationen Leben retten. Werden Bewohner von Risikogebieten frühzeitig vor Wirbelstürmen gewarnt, können sie sich an geschützte Orte zurückziehen. Bricht eine Epidemie aus, lässt sich deren Ausbreitung mit dem Kommunizieren geeigneter Verhaltensregeln bremsen. Seit einigen Jahren setzen die Akteure der humanitären Hilfe dafür auf Mobiltelefonie und SMS, ja sogar auf soziale Netzwerke.

Als ebenso unentbehrlich erweisen sich die Informationen aus der Bevölkerung. Das Welternährungsprogramm (WFP) beispielsweise erhebt via Mobiltelefon und SMS Stichproben zum Abschätzen des Nahrungsmittelbedarfs. Insbesondere in drei von Ebola betroffenen Ländern Westafrikas nutzte man diese Vorgehensweise. «Die Methode

ist um einiges schneller und vor allem viel sicherer, als von Haus zu Haus zu gehen: Unsere Ermittlerinnen und Ermittler laufen dabei nicht Gefahr, das Virus zu übertragen oder davon angesteckt zu werden», erläutert WFP-Sprecherin Elisabeth Byrs.

Flut von Tweets und SMS

Dank rascher Verbreitung der Neuen Informations- und Kommunikationstechnologien (NIKT) ist die Bevölkerung in Entwicklungsländern immer stärker vernetzt. Im Katastrophenfall setzen die Opfer unzählige SMS-, Mail-, Facebook- und Twitter-Nachrichten ab. Sie bitten um Hilfe, teilen mit, wo sie sich befinden, oder beschreiben die Schäden in ihrem Quartier. Für die Hilfsorganisationen bilden diese oft von Fotos oder Videos be-



IRMA/projekt-kanas

Letztes Jahr konnten bei Überschwemmungen in Bosnien durch den Einsatz von Drohnen Dambruchstellen und fortgeschwemmte Minen ausfindig gemacht werden.

gleiteten Nachrichten ein Füllhorn von Informationen.

Da die Helfergemeinschaft die Datenlawine nicht selbst analysieren kann, zieht sie die seit kurzem im Internet aufgetauchten «digitalen Freiwilligen» bei. Tausende von Engagierten wurden erstmals 2010 nach dem Erdbeben von Haiti aktiv. Von zu Hause aus, irgendwo auf der Welt, sammelten, filterten und analysierten sie Informationen aus verschiedensten Quellen. Sie kombinierten diese mit Satellitenbildern und erstellten interaktive Karten, die das Ausmass der Zerstörung und den Unterstützungsbedarf wiedergaben. Seither sind auch in andern humanitären Bereichen solche Krisenkarten entstanden.

Technologie hat Grenzen

Manche Akteure verwenden sogenannte «kollaborative» Karten allerdings nur zögerlich, weil sie nicht völlig verlässlich sind: Es ist schlicht unmöglich, die Glaubwürdigkeit aller von der Bevölkerung verschickten Nachrichten zu überprüfen. Der Einsatz neuer Technologien kann denn auch ein Vertrauensproblem schaffen, da die Übermittlung via Internet ungeschützt ist.

Besonders exponiert sind Organisationen wie das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK), das Opfer bewaffneter Konflikte unterstützt. «In unserem Einsatzbereich sind die Informationen viel sensibler als bei Naturkatastrophen. Das Risiko von Manipulation oder Hacking ist gross. Hier müssen wir gut aufpassen», sagt IKRK-Sprecher Jean-Yves Clemenco. «Wir sind neuen Technolo-

gien gegenüber sehr offen, solange sie uns helfen, unsere Einsätze zu verbessern, ohne die Begünstigten zu gefährden.»

In einem kürzlich erschienenen Bericht weist die Internationale Föderation der Rotkreuz- und Rothalbmond-Gesellschaften auf ein weiteres mit NIKT verbundenes Problem hin: Wer keinen Zugang hat, wird nicht gehört und ist noch stärker isoliert. Sie warnt deshalb: «In der humanitären Arbeit muss man aufpassen, die Ungleichheiten mit dem Technologieinsatz nicht zu akzentuieren.»

Schneller, koordinierter und gezielter

Die neuen Technologien haben auch die Art der Kommunikation humanitärer Organisationen untereinander verändert. Das Global Disaster Alert and Coordination System (GDACS) kündigt über Internet praktisch sofort alle Erdbeben, Tsunamis, Überschwemmungen und Vulkanausbrüche an und gibt Intensität, Auswirkungen und Unterstützungsbedarf bekannt. Mit der Schaffung des GDACS 2004 haben sich die Schnelligkeit der Intervention, die Koordination der Hilfe und der In-

Hypervernetzte Welt

Inzwischen gibt es auf der Erde fast gleich viele Mobiltelefon-Anschlüsse wie Einwohner, was jedoch nicht bedeutet, dass jeder Mensch ein Mobiltelefon hat, da viele Nutzer über mehrere Anschlüsse verfügen. In den Entwicklungsländern wächst die Mobiltelefonie enorm. Ende 2014 soll die Verbreitungsrate in Afrika 69 Prozent und im asiatisch-pazifischen Raum 89 Prozent erreicht haben. Andernorts übersteigt sie 100 Prozent. Ausserdem sind immer mehr Nutzer über ein Smartphone oder einen tragbaren Rechner mit dem Internet verbunden. Die Anzahl mobiler Breitbandabonnemente ist in den Entwicklungsländern, wo sich der Internetzugang oft auf diese Technologie beschränkt, merklich gestiegen: Die Verbreitungsrate beträgt 21 Prozent gegenüber 84 Prozent in den entwickelten Ländern.



Lucien Bländinger

Kenianische Techniker installieren Sonden zur Kontrolle des Grundwasserspiegels unter dem Flüchtlingslager Dadaab. Die Daten werden anschliessend via GPRS-Netz in die Schweiz übermittelt.

formationsaustausch unter den Helfern rasch verbessert», stellt Mario Simaz von der Humanitären Hilfe der DEZA fest. Bei Alarmstufe Rot registrieren sich die Helferteams auf dieser Plattform und informieren sich gegenseitig über ihren Hilfeinsatz.

Auch zur Verbesserung der internen Kommunikation werden NIKT eingesetzt. «Teams, die vor 40 Jahren im Einsatz standen, hatten praktisch keinerlei Kontakt mehr zum Hauptsitz», sagt Clotilde Rambaud von Ärzte ohne Grenzen (MSF) Schweiz. «Dank Internet und Satellitenübertragung sind sie je länger je weniger isoliert.» MSF



Mobile Internetverbindung für humanitäre Helfer: Die aufblasbare Antenne ist überall in Krisengebieten, wie hier 2012 im Südsudan, innert einer Stunde einsatzbereit.

hat insbesondere eine Telemedizinplattform zur Unterstützung der Teams vor Ort eingerichtet. Stösst ein Arzt auf ein Diagnose- oder Behandlungsproblem, loggt er sich auf der Plattform ein, beschreibt den Befund und stellt Fragen. Antwort erhält er von Spezialisten aus aller Welt. Das Beispiel veranschaulicht, wie entscheidend es ist, in Krisensituationen kommunizieren zu können. Und wenn die ganze Infrastruktur am Boden zerstört ist? Luxemburg hat sich dazu eine Lösung einfallen lassen: Es stellt den humanitären Organisationen ein mobiles Satellitenkommunikationssystem zur Verfügung. Ein Ballon von 2,4 m Durchmesser dient als Antenne, ist in weniger als einer Stunde einsatzbereit und stellt eine drahtlose Internetverbindung für die Helferinnen und Helfer bereit.

Grundwasserspiegel in Kenia wird von Neuenburg aus überwacht

Die faktisch weltweite Ausbreitung der Mobiltelefonie erlaubt einen Datenaustausch auch mit abgelegenen Gebieten. Hydrogeologen der Universität Neuenburg etwa überwachen aus der Ferne den Grundwasserspiegel von Dadaab in Kenia, wo 450 000 Flüchtlinge die Süßwasserreserven zu übernutzen drohen.

Zwanzig Brunnschächte wurden mit Sensoren zur Messung von Wasserstand und Salzgehalt ausgerüstet. Sie sind mit einer SIM-Karte und einer kleinen Antenne versehen und senden die Daten

via GPRS-Netz an einen Server in der Schweiz. «Es ist das erste Mal, dass ein solches Telemetrie-system in einem Flüchtlingscamp getestet wird. Können wir dessen Funktionstüchtigkeit nachweisen, lässt es sich in einem andern humanitären Kontext erneut verwenden», unterstreicht Ellen Milnes, die Verantwortliche des von der DEZA unterstützten Pilotprojekts.

Beschränkt einsetzbare Drohnen

Andere technische Neuerungen haben für humanitäre Einsätze ebenfalls ein hohes Potenzial. So etwa die Drohnen, welche sehr tief fliegen und sehr präzise Luftaufnahmen machen können; damit lassen sich leichter Opfer lokalisieren und Schäden besser evaluieren. «Die humanitären Helfer haben deren Vorteile erkannt. Die Herausforderung ist nun nicht mehr eine technische, sondern eine rechtliche: Kein Land lässt fremde Drohnen frei über sein Territorium fliegen», sagt Geert De Cubber. Der belgische Ingenieur koordiniert das europäische Projekt Icarus, das Roboter und unbemannte Geräte für Such- und Rettungsoperationen entwickelt. Letztes Jahr erhielt Icarus die Bewilligung, bei den Überschwemmungen in Bosnien eine Drohne zu verwenden. Der kleine Quadcopter wurde insbesondere eingesetzt, um Dammbüche aufzuspüren und die Verschiebung von Minen durch Wassermassen zu beobachten. ■

(Aus dem Französischen)

Neue Technologien verändern Verhalten

Mehrere kürzlich erschienene Publikationen beleuchten den Einfluss der Neuen Informations- und Kommunikationstechnologien auf das Verhalten der Bevölkerung und der humanitären Helfer in Notsituationen. Die Internationale Föderation der Rotkreuz- und Rothalbmond-Gesellschaften hat ihren «World Disasters Report 2013» dem Thema gewidmet. Das UNO-Koordinationsbüro für humanitäre Angelegenheiten zeigt in «Humanitarianism in the Network Age» auf, dass sich die humanitären Helfer auf mehr Partizipation der Begünstigten einstellen müssen. Die Agentur hat auch den Bericht «Disaster Relief 2.0» koproduziert, welcher die bis anhin nicht bekannte Zusammenarbeit humanitärer und digitaler Helfer beim Erdbeben von Haiti analysiert.

www.worlddisasters-report.org
www.unocha.org/hina
www.unocha.org (Disaster Relief 2.0)

Von alten Käfigen und Berner Bären

November. Markus, mein Übersetzer, und ich sind gestern in Bern angekommen und haben in einem imposanten Keller meinen Roman präsentiert. Vor beeindruckend wenig Zuschauern, nämlich fünf. Heute Morgen rechnete Markus die Verluste durch und ich machte mich auf zur Stadterkundung.

Sonntag. Das am sonnigen Herbstmorgen in bunten Farben leuchtende Bern wirkt friedlich und träge. Entspannt. Nach einem Spaziergang durch die Gassen der Altstadt komme ich zum Fluss – zu den berühmten Berner Bären. Die lebenden Stadtsymbole wirken verhätschelt, geniessen die Schweizer Novembersonne. Mutter und Kind liegen unter einem Baum, der Vater trottet träge durch das umzäunte Territorium und reibt sich hin und wieder mit seinem Pelz an einem Baum oder tritt zum Spass mit der Pfote an die herumliegenden Baumstämme. Eine veritable Tieridylle, die

Bären sichtlich satt und zufrieden, mit privatem Strandbereich und Pool...

Auch mir fehlt es an nichts, ich betrachte sie und genieße das Leben. Schon seit einer guten halben Stunde trottet Vater Bär in stetigem Rhythmus von einem Rand seines Territoriums zum anderen, Runde um Runde. Und plötzlich spüre ich, sein Trotten birgt eine rätselhafte Unruhe. Auch ihm rätselhaft. Er reibt sich nicht nur so mit dem Pelz an den Bäumen, er will sie wegschieben. Und er tritt nicht zum Spass an die Baumstämme, er will sie wegschleudern. Er hat alles: Familie, Luxusappartement, fristgerechtes Essen und Zuschauer – ein Vielfaches von denen bei meiner Lesung... Der wahrscheinlich reichste Bär der Welt spürt, dass ihm etwas fehlt. Doch er begreift nicht, was...

Gerade zu jener Zeit beginnen die Unruhen in der Ukraine. Die friedliche und träge Welt bleibt in der Schweiz, während

sich in Litauen, wo ich lebe, das schon einigermaßen stabile Sicherheitsgefühl augenblicklich verflüchtigt. Die Freiheit, die unleugbar und für die Ewigkeit erkämpft schien, ist wieder zerbrechlich und ruft nach Schutz. Mit einem Mal stellt sich heraus, es gibt Menschen, die ihrer nicht bedürfen. Nicht nur zwei oder drei, sondern Millionen. Andere sind in Unfreiheit geboren, wie jener Berner Bär – wissen nicht, was Freiheit ist, kicken die Hindernisse aus dem Weg und suchen mit dem Körper Wände zu verschieben, um wenigstens symbolisch das Territorium ihres Käfigs zu erweitern.

Noch vor einem Jahr hätte man sich eine Wiedererrichtung der vor über zwanzig Jahren zerfallenen UdSSR nur schwer vorstellen können. Wenn nicht in der Realität, so im Kopf und im Handeln von Millionen. Und doch ist es geschehen und wir leben nun in unmittelbarer Nachbarschaft dieser schwer verständlichen Massenverstandestrübung. Weniger als 50 Kilometer von der Stadt, in der ich wohne, ist eine längst beerdigte Geisterwelt wiederaufgetaucht. Eine furchtbare, ungerichte, grausame – so habe ich sie in Erinnerung. Eine, die Redefreiheit, Menschenrechte, Demokratie von der Hand weist. Noch vor kurzem klang das Wort «Freiheit» schon wie ein Klischee aus veralteten Losungen. Freiheit war keine Mangelware. Droht aber den Werten Gefahr, erkennst du sie als echte Werte, als Teil deiner selbst, ohne die du nicht du selbst sondern jemand anderer wärst.

Heute leben wir in Litauen sozusagen am Rande der Freiheit. Der Grund, auf dem wir stehen,



Marius Ivaškevičius ist Vertreter der jüngsten Schriftstellergeneration Litauens und gilt als einer der bedeutendsten Gegenwartsautoren seines Landes. Bisher erschienen acht Bücher, von denen einige in verschiedene Sprachen übersetzt wurden, darunter sein Roman «Die Grünen» (Athena Verlag, Oberhausen 2012). Der 42-Jährige ist als Journalist, Prosa- und Drehbuchautor verschiedener Kurzfilme, Dramatiker, Dokumentarfilmer und Regisseur tätig. Sein neuester Film «Santa», bei dem er das Drehbuch geschrieben hat und selber Regie führte, gelangte 2014 in die Kinos. Marius Ivaškevičius lebt und arbeitet in Vilnius.

ist instabil – er wankt. Im Gegenzug spüren wir, worauf wir stehen. Wo die Freiheit fest wie Fels ist, ist sie nur Stein, in Denkmäler gemeißelt, von niemandem mehr beachtet.

Ich glaube den Berner Bären besser als vor einem Jahr zu verstehen, genauer gesagt, was er nicht begreift. Auch ich bin in einem Käfig geboren, verbrachte meine ersten 18 Lebensjahre dort. Eines aber weiss ich genau – lebend wird niemand mich dorthin zurückstecken. ■

(Aus dem Litauischen)



Maurizio Borgese/hemis.fr/afit

Bombenmusik

Ihre Biographien lassen sich nicht vergleichen, und doch verarbeiten sie alle das Thema Krieg: Ludwig van Beethoven und andere Komponisten, Grime-Produzenten aus London, Experimentalmusiker aus Beirut, Metal-Musiker aus Syrien und Angola, und Rapper aus afrikanischen Ländern. Das wirft auch ethische Fragen auf. Ein Überblick von Thomas Burkhalter*.

Fast jede Musik, fast jedes Geräusch, fast jeder Sound ist heute mit ein paar wenigen Mausclicks verfügbar. Akustische Ereignisse lassen sich speichern und einfacher denn je mit digitaler Musiksoftware auf Computer, iPad oder Smartphone bearbeiten und manipu-

Datenbanken und legen sie einzeln frei: Der Rapper Novelist mischt auf seinem Track «Sniper» Gewehrschüsse mit Synthesizer-Sounds. In «State of War» mischt Lemzly Dale Krach von Kriegswaffen mit elektronischen String-Sounds. Harte Kriegssounds treffen im Track

Medienplattformen wie Facebook. Im Sommer 2014 waren laut der UNO 50 Millionen Menschen

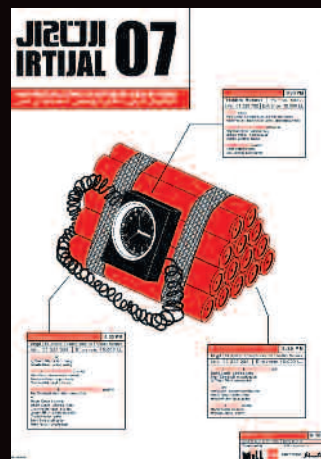
Free» rothaarige junge Männer von einer brutalen Armee exekutieren und in die Luft sprengen. Der Soundtrack dazu ist ein



lieren. So etwa auch das Streufeuern von Maschinengewehren, die Detonation von Bomben und Handgranaten oder das Rattern von Kampfhelikoptern.

Krieg aus der Datenbank
 Produzenten aus der Grime-Bewegung Grossbritanniens sampeln Gewehrschüsse aus

«Hit Somebody» von Plastician auf tiefe Bässe. Dieses Spiel mit Kriegssounds hat vor allem ein Ziel: Die Grime-Produzenten wollen einen War-Dub-Wettbewerb gewinnen. Alle stellen dazu gleichzeitig einen Track online: Gewinner ist, wer am meisten «Likes» erhält – was extrem, krass oder obskur ist, funktioniert auf sozialen



Gewirr von Schreien, aggressivem Sprechgesang und einem dröhnenden Krachteppich.

Vertonte Schlacht

Der britische Elektronik-Musiker Matthew Herbert verarbeitet Aufnahmen einer detonierenden Bombe aus dem Libyen-Krieg in seinem Album «The End of Silence» zu einer abstrakten Musik. Wir hören sechs Sekunden aus der Schlacht um Ras Lanuf, aufgenommen vom Kriegsphotografen Sebastian Meyer: ein Gewirr aus Stimmen, ein Pfiff, ein Flugzeug oder Helikopter, eine Detonation. Aus diesen sechs Sekunden konstruiert Herbert dann ein ganzes Album. Er streckt das Kriegsmaterial auf seine 500-fache Länge und manipuliert es mit Filtern und Effekten. «Ich wollte die Pausentaste drücken und in der stillstehenden Geschichte herumgehen»,

auf der Flucht vor Gewalt, so viele wie seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr. Sind solche «War Dub»-Wettbewerbe da ethisch und moralisch verwerflich, mag man sich als Hörer fragen. Tatsache ist, das Spielen mit Krieg ist angesagt: Die britisch-tamilische Sängerin und Künstlerin M.I.A lässt in ihrem schockierenden Videoclip «Born

erklärt Matthew Herbert in einem Interview.

Krieg als Hörerfahrung

Das Interesse an Krieg ist nicht neu. Im frühen 20. Jahrhundert war der italienische Komponist Luigi Russolo fasziniert vom Krach des Krieges. Für ihn und viele Futuristen zeigte Krieg die Menschheit in ihrer ganzen Leidenschaft und Wirklichkeit. Ludwig van Beethoven inszenierte Krieg in seiner Kompo-

heute Kriegswaffen an deren Sound erkennen. Sie begreifen mit dem Ohr ebenso Ursprungsort als auch Zielrichtung einer Rakete. Ihr Gehör wurde zudem von den 200 Radiosendern geschärft, die während des Krieges nonstop sendeten und gehört wurden.

Dokumentarfilme zu Musik im Krieg

Das Gehör spielte im Krieg eine wichtige Rolle. «Deine

aus dem Bürgerkrieg. Yassin betont, dass er all die Referenzen genau und aus Erfahrung kannte, die er verarbeite – darin unterscheidet er sich von Musikern, die Kriegssamples aus Datenbanken greifen. Auch Mazen Kerbaj weiss, dass sein Nachdenken über die Kriegseinflüsse auf seine Musik bei europäischen Journalisten, Kuratorinnen und Hörern auf Interesse stösst. Von diesem



sition «Wellingtons Sieg» (1813), und viele weitere Beispiele für Vertonungen heroischer Schlachten liessen sich finden. Im Nahen Osten äussern sich Musikerinnen und Musiker oft verärgert über diese Faszination. Viele Musiker der aufstrebenden Subkulturszenen in Beirut haben ihre ersten fünfzehn Jahre im libanesischen Bürgerkrieg gelebt; Parolen, Gewehrsalven und Bomben haben ihren akustischen Alltag derart einschneidend mitgeprägt, dass sie noch

Trompetensounds klingen wie Maschinengewehre und Helikopter», meinte der österreichische Trompeter Franz Hautzinger zu seinem Beirut-Kollegen Mazen Kerbaj. Seither denkt dieser über die Verknüpfungen zwischen seiner Biographie und seiner Musik nach – ein letztlich nicht durchblickbares komplexes Geflecht. Sein Musikfreund Raed Yassin schafft derweil Medienkollagen mit Radiojingles, Nachrichtensprechern und Propagandamusik

Interesse am Krieg zeugen vielleicht auch all die Dokumentarfilme, die zu diesem Thema produziert werden – meistens von Europäern und US-Amerikanern. Im Film «Warchild» beispielsweise verfolgen wir die traumatische Geschichte des Rappers Emmanuel Jal. Dieser war einst Kindersoldat bei der Sudanesischen Volksbefreiungsarmee und erinnert sich in seinen Stücken an all die Propagandalieder, mit denen er gross geworden ist:

«Wir sind Kommandos
Jawohl
Wir sind gesund
Jawohl
Wir sind alle jung
Jawohl
Wir sind die Jugend
Jawohl
Feuert, Feuert
Zündet an, zündet an
Erschiesst, erschiesst»

Jal hat im Krieg seine ganze Familie verloren. «Der Schmerz, den ich in mir trage, ist nicht auszuhalten», rappt er in seiner Musik. In Arbeit ist derzeit auch das



erschütternde Filmportrait syrischer Heavy Metal-Musiker in Homs. Der Grafikdesigner Monzer Darwish hat seine Freunde mit einer ausgeliehenen Kamera und seinem Handy im Krieg gefilmt. Die Musiker sprechen – so Darwish – mit ihrer radikalen Musik ungeschminkt an, wie man im Krieg überlebt.

Faszination Krieg

In Beirut werden Kriegsinszenierungen heftig diskutiert. 2006, im Krieg zwischen Israel und Hizbullah, stellte sich Mazen Kerbaj auf seinen Balkon und improvisierte mit seiner Trompete zum Krach der einschlagenden Bomben. Er nannte die Aufnahme «Starry Night»,

lud sie auf seinem Internet-Blog hoch – und schon bald riefen sie alle an: CNN, BBC und andere Medien.

Nach dem Krieg wurde Kerbaj vor Ort dann heftig kritisiert. Er habe Krieg benutzt, um seine Karriere voranzubringen. Kerbaj widerspricht: «Mal ehrlich. Drinnen auf dem Sofa wäre ich verrückt geworden, da spielte

dominierten Südbeirut.

Einfache Antworten offeriert der Krieg nie: Kerbaj wurde unter Stress auch zum Aktivist. Er wollte seine Stimme erheben für seine Stadt. «Krieg ist Horror», sagt der Beiruter Death Metal-Musiker Garo Gdanian und erstickt jegliche Faszination im Keime: «Menschen werden getötet. Du und deine Familie



ich lieber Trompete auf dem Balkon. Ich konnte mich so selber überlisten: Bomben wurden plötzlich zu Sounds.» Die lokale Kritik zielte aber noch weiter: Mazen Kerbaj kommt aus einer Eliten-Familie. In seinem Stadtteil fielen keine Bomben. Sie schlugen einige Kilometer weiter ein, im vom Hizbullah

wollen leben. Du willst weiterkommen. Aber du siehst keine Zukunft. Du steckst einfach nur fest.» ■

**Thomas Burkhalter lebt als Musikethnologe, freischaffender Musikjournalist und Kulturschaffender in Bern. Er ist Gründer des Netzwerks- und Online-Magazin Norient.com*

Service

Filme



Filme für eine nachhaltige Welt

(dg) Die Filmtage21 – vormals Filmtage Nord/Süd – stellen bereits zum 19. Mal neue Filme vor, die sich für den Einsatz in der Bildungsarbeit eignen. Das aktuelle Programm geht im März auf landesweite Tournee und beinhaltet elf nach Qualitätskriterien geprüfte Filme, die verschiedene aktuelle, entwicklungspolitische Themen aufgreifen. Den Auftakt macht ein Film über Plastikmüll in den Weltmeeren und die Suche nach Alternativen zur Vermeidung der damit verbundenen Umweltprobleme. Mehrere Filme handeln von den Chancen und Herausforderungen der multikulturellen Gesellschaft sowie vom (Kinder-)Recht auf Bildung. Zum Abschluss thematisiert «Billig. Billiger. Banane» soziale, ökologische und ökonomische Folgen der globalisierten Wirtschaft und stellt Einflussmöglichkeiten von Konsumentinnen und Konsumenten zur Diskussion.

Filmtage21; im März in St. Gallen, Kreuzlingen, Brugg, Basel, Brig, Luzern, Zug, Zürich und Bern; Auskunft und Programm: www.education21.ch/de/filmtage

Hauptbahnhof Kairo

(bf) Melodram und Krimi, Sozialdrama und Liebesgeschichte in einem, ist der 1958 entstandene meisterliche Spielfilm «Cairo Station» des ägyptischen Regisseurs Youssef Chahine ganz auf dem Bahnhofsgelände angesiedelt. «Hinter den 7 Gleisen» sozusagen auf Arabisch, packend inszeniert und frisch wie am ersten Tag. Der alte Madbouli ist Kioskbesitzer am Hauptbahnhof von Kairo, der eines Tages den halb verhungerten Bauern Kenawi kennenlernt und ihn als fliegenden Zeitungsverkäufer anstellt. Bei seiner Arbeit begegnet Kenawi täglich der lebensfrohen Hanouma und entschliesst sich, sie zu heiraten – doch sie weist ihn zurück. Der erste Grosser-

folg von Youssef Chahine ist in einer schönen Box in der edition trigon-film erschienen, die neben einem reichhaltigen Bonus auch die beiden Spielfilme «Der Sperling» und «Die Rückkehr des verlorenen Sohnes» enthält. Also nicht nur ein packendes Stück aus dem



Musik

Alltag auf einem guten alten Bahnhof, auch Einblick ins Ägypten der vergangenen Jahrzehnte. Alle Filme im arabischen Original mit Untertiteln in Deutsch und Französisch.

Bestellung: www.trigon-film.org oder
Tel. 056 430 12 30

Neue Horizonte

(er) Nach der Gründung 1973 liess sein Repertoire schnell aufhorchen: Das Kronos-Quartet ging nicht den klassischen Weg von Haydn bis Bartók, sondern der Borderline nach zwischen E- und U-Musik. Dabei überschreiten die Musiker (zwei Violinisten, ein Bratschist, ein Cellist) die Grenzen oft gehörig. Damit wurde das in San Francisco beheimatete Streichquartett weltberühmt. Zum 40. Geburtstag lädt es, etwas verspätet, zu einer musikalischen Weltreise ein. Sie führt von Schweden über Syrien, China, Vietnam, Äthiopien, Afghanistan, Indien nach Irland: 15 Preziosen aus 14 Ländern, eingespielt in den vergangenen Jahren. Schon der erste Track – das schwedische Volkslied «Tusen Tankar» (Tausend Gedanken) – zeigt, was diese Kompilation auszeichnet: Songs, die mit ihrer elegischen, auch mal melancholischen Intensität neue Horizonte öffnen. Zu den vielen Gänsehaut-Momenten haben Ausnahmekünstler beigetragen wie die mittlerweile 81-jährige indische Bollywood-Sängerin Asha Bhosle, der 2006 verstorbene Countrysänger Don Walser oder der Frauenchor «Le Mystère des Voix Bulgares». Kronos Quartet: «A Thousand Thoughts» (Nonesuc/Warner)

Besonderer Desert Blues

(er) Da erhebt sich eine strahlend klare Stimme: anmutig und liebevoll, traurig und wehklagend, expressiv und emotional.



Die Sängerin Aziza Brahim macht auf den seit mehr als vierzig Jahren schwelenden und von der Welt fast vergessenen Konflikt um die von Marokko besetzte Westsahara aufmerksam. Geboren und aufgewachsen in einem Flüchtlingslager der Sahrauis in der algerischen Wüste, hielt sie sich studienhalber in Kuba auf und lebt nun im spanischen Exil, in Barcelona. Die 38-Jährige sieht sich als Aktivistin für ihr Volk, was sich im Titel ihrer zweiten CD «Soutak» (Deine Stimme) manifestiert. Es ist ein besonderer Desert Blues, der mit Ausnahme des E-Basses ohne Stromgitarren akustisch dargeboten wird. Feine Anklänge an Flamenco Pattern, Latin Jazz und Mali Folklore sind spürbar. Die traditionelle Perkussion (u. a. die Handtrommel Tabal) betont rhythmisch die erhebende Leichtigkeit des Gesangs, dessen Worte in ihrer engagierten Aussage für sich sprechen.

*Aziza Brahim: «Soutak»
(Glitterbeat/Irascible)*

Einzigartige Mixtur

(er) Seine Pistas, so nennt man in Buenos Aires die in den Klubs gespielten Tracks, haben eine weltweite Fangemeinde ge-



funden. Diese wird mit seinem dritten Album garantiert wachsen. Dabei pflegt der argentinische Produzent Pedro Canale alias Chancha Via Circuito, einzigartige Klangvorlieben: Er fusioniert futuristische, elektronische Sounds mit Cumbia-Ansätzen oder Andine-Musik wie die Murga, prägend im uruguayischen und argentinischen Karneval. Der Soundtüftler lässt zu seinen locker dahintrotten Beats auch mal paraguayische Harfen- oder Flötentöne erklingen. Den letzten Schliff verleihen die Sängerin Lido Pimienta mit ihrer klaren hohen Stimme, ihre Kollegin Miriam Garcia mit empathisch vorgetragenen Versen und die Rapperin Sara Hebe mit eindringlichen Lyrics. Dabei bleibt es immer eine faszinierende Mischung aus Versatzstücken, in der sich der Mystizismus der Anden mit den Höhen ihrer Berggipfel und die Weiten der Pampas mit einem Hauch von Einsamkeit finden. *Chancha Via Circuito: «Amansara» (Crammed Discs/Musikvertrieb)*

Hunger – ein Skandal

(gn) Die heutige Getreideproduktion würde ausreichen, um 12 bis 14 Milliarden Menschen zu ernähren, stellt Jean Feyder in der Einleitung zu seinem Buch «Mordshunger» fest. Tatsache ist jedoch: Täglich sterben 25 000 Menschen an Unterernährung. Der luxemburgische Diplomat und Entwicklungsfachmann

Feyder nennt in seinem anschaulich geschriebenen Sachbuch klare Gründe. Anhand von Beispielen zeigt er, wie etwa der internationale Handel oder die Agrarpolitik der Industrieländer die Hungerproblematik verschärfen. Der Autor kritisiert das Versagen der internationalen Politik und fordert einen radikalen Umbau des Welternährungssystems. Dazu gehören etwa die Aufwertung des Landwirtschaftssektors zugunsten einer ökologischen Landwirtschaft oder die Durchsetzung von Handelssystemen, die den Bauern und Bäuerinnen ein Auskommen ermöglichen. Auch hier zeigt Feyder auf, dass Hunger ein menschengemachtes Übel ist, das – mit entsprechendem politischem Willen – besiegt werden könnte.

«Mordshunger» von Jean Feyder, Westend Verlag GmbH, Frankfurt/Main 2014

Politthriller aus Nairobi

(bf) In Mapple-Bluff, einem reichen, überwiegend von Weissen

bewohnten Vorort von Madison/Wisconsin, wird eine blonde Frau auf der Veranda eines Hauses tot aufgefunden, das ein Schwarzer, ein Professor aus Kenia, bewohnt. Ishmael, Kommissar der Polizei von Madison, ermittelt. Der zunächst verdächtige Afrikaner hat ein Alibi, vor allem aber stellt sich heraus, dass eben dieser Professor einer der Helden im Kampf gegen den Völkermord in Ruanda war und Hunderte vor dem Tod bewahrt hat. Nachdem der Kommissar einen Tipp erhält, dass die Aufklärung des Falls nur in Afrika zu finden sei, fliegt er nach Nairobi. Dort wird er als Schwarzer aus den reichen USA kommend, als «weisser Mann» begrüßt. In der Folge entwickelt sich eine heisse Jagd nach den Hintergründen des Mordes und den kriminellen Strukturen einer Hilfsorganisation für Ruanda. «Nairobi Heat» ist der ebenso bemerkenswerte wie tiefgründige erste Roman des in Kenia aufgewachsenen und heute in den Vereinigten Staaten als Literaturprofessor arbeitenden Mukoma wa Ngugi. Die Geschichte ist nicht nur spannend wie ein Krimi erzählt und verbindet seinen aktuellen Lebensmittelpunkt mit seiner alten Heimat, sie liefert auch Einsichten in gesellschaftliche Zustände in Amerika wie in Afrika.

«Nairobi Heat» von Mukoma wa Ngugi, Transit Verlag 2014



Impressum

«Eine Welt» erscheint viermal jährlich in deutscher, französischer und italienischer Sprache.

Herausgeberin

Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA) des Eidgenössischen Departementes für auswärtige Angelegenheiten (EDA)

Redaktionskomitee

Manuel Sager (verantwortlich)
Catherine Vuffray (Gesamtkoordination)
Marie-Noëlle Bossel, Beat Felber,
Sarah Jaquière, Pierre Maurer, Özgür Ünal,
Christina Stucky

Redaktion

Beat Felber (bf – Produktion)

Gabriela Neuhaus (gn) Jane-Lise Schneberger (jls) Mirella Wepf (mw) Ernst Rieben (er) Luca Beti (italienische Version)

Gestaltung

Laurent Cocchi, Lausanne

Lithografie und Druck

Vogt-Schild Druck AG, Derendingen

Wiedergabe

Der Nachdruck von Artikeln ist, nach Bewilligung durch die Redaktion, unter Quellenangabe gestattet. Belegexemplare erwünscht

Abonnemente und Adressänderungen

«Eine Welt» ist gratis (nur in der Schweiz) erhältlich bei: EDA, Informationsdienst, Bundeshaus West, 3003 Bern

E-Mail: deza@eda.admin.ch
Tel. 058 462 44 12
Fax 058 464 90 47
Internet: www.deza.admin.ch

860215346

Der Umwelt zuliebe gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Gesamtauflage: 51 200

Umschlag: Personentransport nahe Dolisie/Kongo; Christoph Bangert/laif

ISSN 1661-1667

Fernsucht



Skulpturen des Leidens

Der Genfer Tom Tirabosco schreibt und zeichnet Comics. Sein jüngstes Album «Kongo» thematisiert die Kongo-Reise des polnischen Schriftstellers Joseph Conrad. .

Ende 2013, nachdem mein Comics «Kongo» erschienen war, wurde ich an die erste Buchmesse von Kinshasa, organisiert von der Alliance française, eingeladen. Dort lernte ich den Bildhauer Freddy Tsimba kennen, ein Original aus dem populären Quartier Matonge. Seine monumentalen Werke bestehen aus Altmetall und Recyclingware: Hunderte zusammengeschnittene Macheten bilden ein richtiges begehbares Haus. Patronenhülsen, verlorene Schlüssel, Gabeln und anderer Schrott formen sich zu Körpern schwangerer Frauen mit aufgerissenen Bäuchen. Oft tragen die «Shégués» – so nennt man die Strassenkinder – dem Künstler Material zu, das sie für ihn aus dem Abfall von Kinshasa gefischt haben. Freddy Tsimbas Skulpturen strahlen eine seltene Kohärenz und Aussagekraft aus. Sie sind Zeugen des Leidens und der Gewalt, die auf Afrika lasten. Der Plastiker hat in zahlreichen Ländern ausgestellt, die Schweiz kennt ihn allerdings noch nicht. Ich wünsche mir sehr, dass er seine Arbeit eines Tages in Genf, der Stadt des Friedens, zeigen kann.

«Gute Planung führt zu einer
Reduktion der Mobilität.»

Patrick Kayemba, Seite 13

«In der reichen mündlichen Überlie-
ferung Burkina Fasos kennen wir
den Sinnspruch: Die Butter schläft,
sie ist nicht tot.»

Martin Zongo, Seite 22

«Deine Trompetensounds klingen wie
Maschinengewehre und Helikopter.»

Franz Hautzinger, Seite 32
