

STÄDTISCHE ENTWICKLUNG UND VERKEHR

EINE KARTE FÜR MAPUTO

Aufgrund massiver Probleme des städtischen Verkehrssystems sehen viele Menschen in Maputo das eigene Auto zunehmend als einzige Möglichkeit für eine verbesserte Mobilität. Doch es gibt auch Gruppen, die sich über Alternativen für eine nachhaltige und inklusive Gestaltung des Personentransports Gedanken machen. Eine von ihnen ist die Lobby- und Advocacy-Organisation Rede Uthende, kurz RUTH. Sie entwickelte zusammen mit dem spanischen Ethnologen Joaquín Romero de Tejada die erste Karte der öffentlichen Verkehrsmittel in Maputo, welche Ende 2016 veröffentlicht wurde.

Von Roxana Zimmermann

Als RUTH im Jahr 2010 gegründet wurde, stellten die Mitglieder schnell fest, in welchem Maß die Beteiligung am gesellschaftlichen Geschehen von der Erreichbarkeit der Dienstleistungen und Einrichtungen im öffentlichen Raum abhängig ist“, erzählt der Geschäftsführer Fernando Menete. Während sich viele Organisationen für eine Verbesserung der Bildung oder der Gesundheitsversorgung einsetzten, sei RUTH daher zu dem Schluss gekommen, dass ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem die Basis ist, um überhaupt Zugang zu Ressourcen und Möglichkeiten für den sozialen Aufstieg zu erhalten.

In Maputo verbringen Menschen täglich immer mehr Stunden im Stadtverkehr. Das zieht wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Konsequenzen nach sich. So müssen sich Angestellte viel früher auf den Weg zum Arbeitsplatz machen, wo sie oft erschöpft ankommen und dementsprechend weniger produktiv sind. Immer weniger Zeit bleibt dadurch auch für die Familie und die Erziehung der Kinder. Dazu kommen Beeinträchtigungen durch Abgase und Lärm. Mobilität wirkt sich deshalb in vielen Bereichen auf die Lebensqualität der Bevölkerung von Maputo aus. Dies bemerkte auch der spanische Ethnologe Joaquín Romero de Tejada, als er 2013 nach Mosambik zog. Bereits in Madrid hatte er im Bereich nachhaltiger urbaner Mobilität gearbeitet. In Gesprächen mit Menschen in seinem neuen Umfeld fiel ihm auf, wie viel Zeit und Nerven diese für die tägliche Fortbewegung aufbrachten. Dabei ist dies nicht immer so gewesen.

DEMOGRAFISCHER WANDEL

Zur Kolonialzeit galt das Verkehrssystem Maputos als eines der fortschrittlichsten im südlichen Afrika – unter anderem gab es so-

gar eine Straßenbahnlinie, die mit Waggons aus dem Osmanischen Reich bedient wurde. Dem nach der Unabhängigkeit einsetzenden demografischen Wandel der Stadt konnte es jedoch nicht standhalten. Neue Einkommens- und Beschäftigungsmöglichkeiten, aber auch Flüchtlingsströme im Zusammenhang mit dem Destabilisierungskrieg, lösten eine massive Migration vom Land in die Metropolregion aus. Zwischen 1975 und 2007 wuchs die Bevölkerung von Maputo um mehr als das Doppelte – von 400 000 auf über eine Million EinwohnerInnen, mit der Nachbarstadt Matola sind es laut der letzten Volkszählung sogar 1 767 000 Menschen. Dabei erfuhren vor allem die suburbanen Wohngebiete ein exponentielles Wachstum. Sie beherbergen heute circa 80 Prozent der städtischen Bevölkerung, welche aufgrund der starken Zentralisierung allerdings auf Arbeitsplätze und Dienstleistungen im Zentrum von Maputo, der sogenannten „Zementstadt“, angewiesen ist. Durch den zunehmenden Druck war das für eine geringere EinwohnerInnenzahl konzipierte Verkehrssystem schnell übersättigt, zumal in diesem Bereich zu wenig in die Erhaltung bzw. Erweiterung investiert wurde.

Um der steigenden Nachfrage zu begegnen, sah sich die Regierung im Zuge der Strukturanpassungsprogramme im Jahr 1987 gezwungen, die Beförderung durch private BetreiberInnen in der Stadt zu legalisieren. Die nach dem ursprünglichen Fahrpreis von 100 Metical benannten Minibusse Chapa 100 avancierten so gleichzeitig zur Lösung und zur Verschlechterung der Situation. Einerseits konnten sie die steigende Nachfrage bedienen, andererseits wurden sie durch mangelnde Qualität und Zuverlässigkeit sowie gnadenlose Überfüllung zum Sinnbild der Transportprobleme in Maputo. Zudem sind sie teurer als die städtischen Busse und schlucken einen erheblichen Teil der Gehälter jener, die vom Mindestlohn leben. Daher

führte die Erhöhung der Fahrpreise 2008 und 2011 bereits zu heftigen Unruhen und Ausschreitungen.

MANGELNDE INFORMATIONEN

Dass bei den nachfolgenden Verhandlungen nur die Regierung und die BetreiberInnen der chapas zusammenkamen, war RUTH ein Dorn im Auge. Die Organisation nutzte die im Jahr 2011 stattfindende administrative Dezentralisierung des Transportwesens von Regierungs- auf Stadtverwaltungsebene, um sich für eine stärkere Beteiligung der Zivilgesellschaft in Fragen der urbanen Mobilität einzusetzen. Im selben Jahr begann RUTH, sozusagen „auf der Straße“, mit einer Erhebung über die Hauptprobleme des Verkehrssystems. Bei der Befragung der NutzerInnen wurde schnell festgestellt, dass es an Informationen über den öffentlichen Transport mangelte. Routen und Haltestellen der chapas waren bis dahin nicht festgelegt, was oft zu unnötigen Kosten und Fahrzeiten führte. So entstand die Idee, eine Karte der öffentlichen Verkehrsmittel in Maputo anzufertigen, um deren Nutzung zu vereinfachen und transparent zu gestalten. Darüber hinaus stellte das Unterfangen für RUTH aber auch ein Werkzeug für eine stärkere Bürgerbeteiligung dar. Denn durch den partizipativen Gestaltungsprozess der Karte wurden erstmals verschiedene AkteurInnen wie Stadtverwaltung, BetreiberInnen, Zivilgesellschaft und NutzerInnen an einen Tisch gebracht, um gemeinsam Lücken im System zu identifizieren und Verbesserungen zu diskutieren.

So konnten in Kooperation mit der Stadtverwaltung und den BetreiberInnen der chapas 320 Haltestellen und die dazugehörigen Fahrtrouten definiert und legalisiert werden. Dies ist, wie Joaquín betont, wichtig, um den öffentlichen Transport in der Stadt und in der

kollektiven Wahrnehmung sichtbar zu machen und ihm damit auch mehr Legitimität zu verleihen. Denn in vielen Situationen könnten die NutzerInnen öffentlicher Transportmittel geringere Ansprüche auf den öffentlichen Raum als AutofahrerInnen erheben. So käme es beispielsweise häufig vor, dass Autos im Bereich einer Haltestelle geparkt und ankommende chapas von der Polizei kurzerhand umgelenkt würden. Solche Unregelmäßigkeiten könnten nun aufgrund der Legalisierung der Haltestellen besser kontrolliert werden. Außerdem sei das Projekt auch deshalb nützlich, weil es die städtischen Behörden dafür sensibilisiere, dass Investitionen in den PKW „ein von Anfang an verlorener Einsatz“ seien, so der Ethnologe.

Im Gespräch wird klar, wie viel Herzblut der Spanier in den Einsatz für eine nachhaltige und gerechtere Gestaltung des Verkehrssystems der Stadt steckt, zu der er sich als Einwohner längst zugehörig fühlt. Wie er sind auch die anderen am Projekt Beteiligten der Meinung, dass nur durch die Priorisierung des öffentlichen Personenverkehrs sowie alternativer Fortbewegungsmöglichkeiten wie Fahrradfahren oder Laufen, der Kollaps des Verkehrssystems aufgehoben werden könne. Dafür ist die Kooperation verschiedener im Personentransport tätiger AkteureInnen sowie Investitionen in Straßen und Gehsteige nötig. „Gerade Infrastrukturen für FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen sind vergleichsweise günstig und bieten sich so in einem Kontext begrenzter Finanzmittel an“, sagt Joaquín, der selbst leidenschaftlicher Radfahrer ist. Außerdem muss die zukünftige Stadtplanung gut mit der Mobilitätspolitik abgestimmt werden. Neue Stadtviertel müssen ans Verkehrssystem angeschlossen werden und besonders in der Etablierung von sogenannten „integrierten Wohnvierteln“ sehen Joaquín und Fernando einen Schritt zur Lösung des Problems. Momentan konzentrieren sich die täglichen Verkehrsströme in Maputo in der Baixa, dem Ende der Transportkorridore. Dort sind die meisten Büros, Geschäfte und Dienstleistungen angesiedelt. Um den Verkehr zu entlasten, muss die Notwendigkeit, das eigene Viertel zu verlassen, möglichst reduziert werden. Daher sollten sich StadtplanerInnen um eine Dezentralisierung der grundlegenden Dienstleistungen wie Schulen, Krankenhäuser, Einkaufsmöglichkeiten sowie Arbeitsplätze bemühen. Auch dabei kann die neue Karte helfen, denn sie visualisiert, wo sich die Hauptverkehrskorridore und -knotenpunkte befinden. So gibt sie StadtplanerInnen Aufschluss darüber, in welchen Vierteln öffentliche Investitionen und eine Verbesserung der Infrastruktur besonders benötigt werden.



Rushhour in der Baixa, Maputo

Foto: RUTH

PRIORISIERUNG DES PKW

In den letzten Jahren hat die Nutzung des PKW in Maputo exponentiell zugenommen. Laut dem Nationalen Statistikinstitut sind 41 Prozent aller mosambikanischen PKW in der Hauptstadt registriert (INE 2016). Dies hierarchisiert die Gesellschaft und den öffentlichen Raum zunehmend. Obwohl die AutobesitzerInnen mit 10 bis 15 Prozent noch eine Minderheit der Stadtbevölkerung darstellen, haben sie besseren Zugang zu Ressourcen, mehr Prestige und das Recht, mehr Raum zu beanspruchen als FußgängerInnen oder NutzerInnen des öffentlichen Nahverkehrs. In Mosambik sind 44 Prozent der Opfer von Verkehrsunfällen FußgängerInnen (INE 2016). Diese „Kolonisierung“ der Stadt macht für Joaquín keinen Sinn. Es müsse politische Veränderungen geben, um der Priorisierung von PKWs im öffentlichen Raum entgegenzuwirken, zum Beispiel durch die Einrichtung von für Busse reservierten Fahrbahnen, Fahrradwegen oder Fußgängerzonen. Für Fernando ist das „eine Frage der Gerechtigkeit“ und der Demokratie, da solche Lösungen der Mehrheit der Bevölkerung zugute kommen.

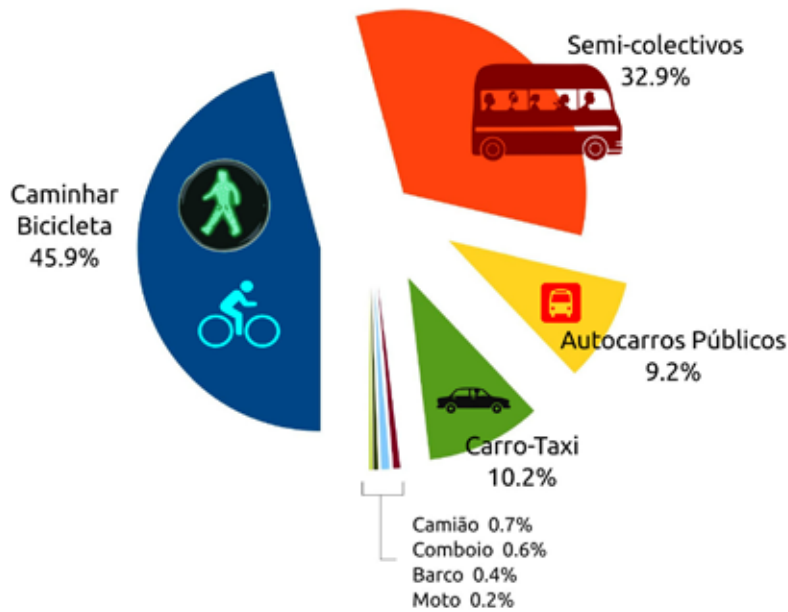
Zentral ist dabei auch die Verbesserung der Qualität der Verkehrsmittel. Denn es sei ja kein Wunder, dass jeder und jede von seinem eigenen Auto träume, wenn man sich täglich zusammengedrängt in den chapas fortbewegen müsse, findet Joaquín. Für die Erhebung der Daten für die Karte legte er in ethnologischer Manier selbst zwischen 1 000 und 1 500 km in den chapas der Stadt zurück. „Das Problem ist nicht, dass es chapas gibt. Das Problem ist, dass es chapas gibt, die nicht komfortabel sind, und dass die Menschen ihre Würde darin verlieren.“ Joaquín

vertritt die Theorie, dass viele aufstrebende Städte inhärente Verkehrsmodelle besitzen, um die sie postmoderne Städte, welche die PKW-Obsession bereits überwunden haben, nur beneiden würden. Der Anteil der FußgängerInnen und öffentlichen Verkehrsmittel am modal split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) von Maputo beträgt 88 Prozent – ein Wert, von dem andere Städte noch träumen können. Zum Vergleich: In Bielefeld machen diese Fortbewegungsmittel zusammengerechnet nur 46 Prozent des modal split aus und liegen somit unter der Nutzung von PKWs mit 54 Prozent (Webseite EPOMM). Selbst in Berlin werden sie mit 69 Prozent immer noch weniger genutzt als in Maputo (ebd.). Maputo hat damit vielen Städten in Sachen nachhaltige Mobilität etwas voraus, das Hauptproblem liegt in der Qualität. Während europäische Städte im vergangenen Jahrhundert massiv in für PKWs ausgelegte Infrastruktur investierten, werden sie nun vor die Herausforderung gestellt, diese umzuwandeln, um Platz für alternative Fortbewegungsmittel zu schaffen. Die damit verbundenen doppelten Kosten und den Verlust der Lebensqualität der BewohnerInnen könnte Maputo umgehen. Die Metropole befindet sich für Joaquín bereits in der „Postmoderne der Mobilität“. Mit der richtigen Verwaltung könnte sie zu einem Beispiel urbaner Mobilität werden, welche umweltschonend und auf einen gerechten Zugang der Bevölkerung zur Stadt ausgelegt ist.

ZUKÜNFTIGE SCHRITTE

Die neue Karte stellt einen Schritt in diese Richtung dar. Sie verbessert durch die detail-

Percentagem das viagens feitas por diferentes meios de transporte
de acordo com os dados do PD(JICA, 2012)
Grande Maputo



Wer nutzt welches Verkehrsmittel im Großraum Maputo?

Copyright: Goteo Moz

den Haltestellen. Weiterhin ist geplant auch die Verkehrsrouten in der Nachbarstadt Matola zu kartieren und eine Karte für die Großregion zu erstellen. Dies beinhaltet wiederum die Zusammenarbeit der verschiedenen AkteurInnen in den Gemeinden, um gemeinsam Lösungen für die Transportprobleme der Region zu diskutieren. Dieses Unterfangen ist für RUTH nämlich genauso wichtig, wie die Karte selbst: „Die Karte ist eine Strategie zur Annäherung der verschiedenen Interessengruppen in der Diskussion über Probleme und Lösungen im Bereich des Transports“, konstatiert Fernando. Eines der Ziele der Organisation ist die Schaffung einer Verkehrsagentur für die Metropolregion Maputo-Matola-Marracuene-Boane, welche die Verkehrspolitik regeln und koordinieren soll. In Zukunft möchte RUTH auch vermehrt Studien über den Transportsektor durchführen, um die Gemeinden besser beraten zu können. Dafür baut sie momentan Partnerschaften mit mosambikanischen und ausländischen WissenschaftlerInnen auf, die auf diesem Gebiet tätig sind.

Es bleibt zu hoffen, dass die Bemühungen der AktivistInnen die Entwicklung von Maputo ein Stück weit in Bahnen lenken, in denen der folgende bekannte Satz zutreffen könnte: „Ein entwickeltes Land ist nicht das, in welchem der Arme Auto fährt, sondern das, in dem der Reiche die öffentlichen Verkehrsmittel nimmt.“

Roxana Zimmermann lernte Mosambik kennen, als sie im Rahmen eines weltwärts-Freiwilligendienstes zwischen 2011 und 2012 in Maputo lebte. Zuletzt absolvierte sie ein Praktikum im Büro der Friedrich-Ebert-Stiftung in Maputo.

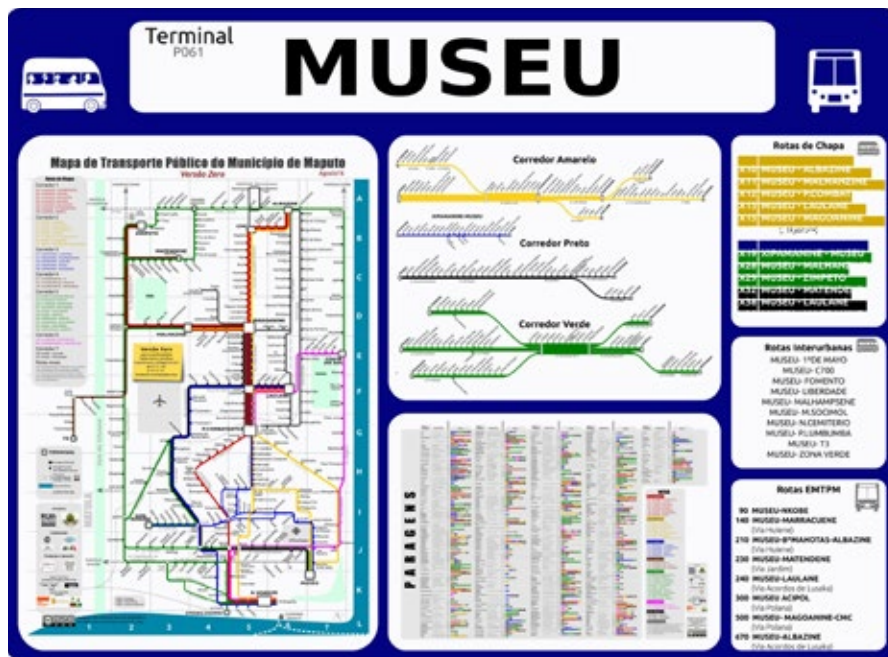
Quellen:
Instituto Nacional de Estatística (2016): *Estatísticas de Acidentes de Viação 2013 – 2015*, INE Moçambique.

🌐 <http://www.epomm.eu/tems/> European Platform on Mobility Management – The EPO-MM Modal Split Tool

Weitere Infos:
🌐 [Webseite des Projekts: https://chapasproject.wordpress.com/](https://chapasproject.wordpress.com/)

🌐 [Facebook: https://www.facebook.com/mapaderotas/?hc_ref=SEARCH&fref=nf](https://www.facebook.com/mapaderotas/?hc_ref=SEARCH&fref=nf)
Joaquín Romero de Tejasdas Consultingagentur GoteoMozConsultorias: <http://www.goteo.coop/>

🌐 [Webseite RUTH: http://www.ruth.org.mz/](http://www.ruth.org.mz/)



Muster eines Haltestellenschildes mit der neuen Karte

Copyright: Goteo Moz

lierte Darstellung der Routen und Haltestellen nicht nur die Dienstleistung für die NutzerInnen, sondern soll auch zu einer Aufwertung des Images der öffentlichen Verkehrsmittel beitragen. Nicht umsonst nutzen Städte wie London, Kopenhagen oder Amsterdam Elemente ihrer Transportsysteme für Marketing-

zwecke. Ein ansprechendes und modernes Bild des öffentlichen Verkehrs erhöht seine Akzeptanz bei den NutzerInnen, findet Joaquín, der federführend an der aufwendigen Gestaltung des Schaubildes beteiligt war. Als nächstes soll die Karte nun unter den NutzerInnen verbreitet werden – online oder physisch an